



JŪRAS TRANSPORTS: SATIKSMES UN DROŠUMA NOTEIKUMI

ES direktīvas un regulas pēdējos dažos gados ir ievērojami uzlabojušas jūras transporta drošuma standartus. Uzlabojumus galvenokārt panāca, piemērojot trīs tiesību aktu kopumus, kurus pieņēma tūlīt pēc tankkuģu *Erika* un *Prestige* katastrofas.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Līguma par Eiropas Savienības darbību VI sadaļa, jo īpaši 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 100. panta 2. punkts. Jūras transporta politikas galvenais rūpju objekts ir drošums jūrā, kuru garantējot, aizsargā pasažierus, apkalpes locekļus, kā arī jūras vidi un piekrastes reģionus. Ņemot vērā jūras transporta globālo mērogu, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) izstrādā vienotus starptautiskus standartus. Daži no galvenajiem starptautiskajiem nolīgumiem ir: Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*), Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) un Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*). Kaut arī ES tiesību aktu veicīga grozīšana nolūkā tajos iestrādāt šos uz starptautiskajām tiesībām balstītos nolīgumus ir nozīmīgs ES jūras transporta politikas mērķis, ES līmenī ir pieņemti arī papildu akti.

SASNIEGUMI

A. Apmācība un kvalifikācija

Ar [Direktīvu 94/58/EK](#) (1994. gada 22. novembris) par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni 1978. gada *STCW* konvencijai tika piešķirts ES tiesību akta spēks. Konvencija tika ievērojami pārskatīta, kā rezultātā tika atbilstoši grozīta arī ES direktīva, kuras pēdējā versija ir [Direktīva \(ES\) 2022/993](#) (2022. gada 8. jūnijs). Tajā ir vispārīgi formulēti apmācības noteikumi un tādas kompetences standarti, kas ir jāapliecina, lai iegūtu jūrnieka sertifikātu, un ir reglamentēta speciālistu apmācība. Direktīvā turklāt ir noteiktas dalībvalstu prasības attiecībā uz jūrnieku apmācību, kuģu apkalpes locekļu saziņu un apkalpes locekļu sertifikātu pārbaudi (ostas valsts īstenotā kontrole).

[Direktīvā \(ES\) 2017/2397](#) (2017. gada 12. decembris) par profesionālās kvalifikācijas atzīšanu kuģošanā pa iekšzemes ūdensceļiem un ar ko atceļ Padomes Direktīvas 91/672/EEK un 96/50/EK ir noteikta pakāpeniska pārejas perioda pasākumu ieviešana nolūkā paplašināt profesionālās kvalifikācijas prasības, pārsniedzot kuģu vadītāju



līmeni, un aptvert visus apkalpes locekļus, kas kuģo pa ES iekšzemes ūdensceļiem. Atjauninātajā direktīvā klāja apkalpes locekļiem un personām, kas atbild par ārkārtas procedūrām, tiek uzlikts pienākums iegūt kvalifikāciju apliecināšu sertifikātu. Kuģu kapteiņiem, kas kuģo bīstamos apstākļos, ir jāsaņem īpaša kuģošanas atļauja un ir jāspēj apliecināt papildu prasmes. [Direktīva \(ES\) 2017/2397](#) tika grozīta ar [Direktīvu \(ES\) 2021/1233](#) (2021. gada 14. jūlijs), ieviešot pārejas pasākumus trešo valstu sertifikātu atzīšanai.

B. Kuģu aprīkojums

Mērķis, pieņemot [Direktīvu 96/98/EK](#) (1996. gada 20. decembris) par kuģu aprīkojumu, bija nodrošināt SOLAS konvencijas vienādu piemērošanu uz tirdzniecības kuģiem uzstādītajam aprīkojumam un padarīt saistošas uz šīs konvencijas pamata izstrādātās SJO rezolūcijas. [Direktīva 2012/32/ES](#) grozīja [Direktīvu 96/98/EK](#), aizvietojot A pielikumu, lai to pielāgotu visjaunākajiem starptautisko konvenciju grozījumiem un piemērojamajiem pārbaužu standartiem. [Direktīvā 2014/90/ES](#) (2014. gada 23. jūlijs) par kuģu aprīkojumu ir pastiprināta attiecīgo noteikumu īstenošana un ievērošanas kontrole.

C. Drošums uz kuģiem un ostu iekārtu drošums

SJO 2002. gadā rīkotā konferencē pieņēma Starptautisko kuģu un ostu iekārtu aizsardzības (*ISPS*) kodeksu, un citos starptautiskajos nolīgumos tika veikti grozījumi. Kodeksu pieņēma, lai uzlabotu kuģu un ostu infrastruktūras aizsardzību. [Regula \(EK\) Nr. 725/2004](#) (2004. gada 31. marts) tiks izstrādāta, lai nodrošinātu SJO pieņemto lēmumu vienādu interpretāciju un īstenošanu. Eiropas Savienības jūras drošības stratēģiju sāka īstenot, Padomei 2014. gada 24. jūnijā pieņemot lēmumu, ar kuru to apstiprina kā politisku un stratēģisku dokumentu par jūras satiksmes drošības problēmu praktisku risināšanu, izmantojot visus attiecīgos starptautiskos, ES un dalībvalstu līdzekļus.

D. Pasažieru kuģu drošums un pārbaudes

[Direktīvā 94/57/EK](#) (1994. gada 22. novembris) tika paredzēti kopīgi noteikumi un standarti attiecībā uz kuģu pārbaužu un apsekošanas organizācijām un jūrlietu administrāciju (klasifikācijas sabiedrību) attiecīgajām darbībām. To kuģu drošumu, kas saskaņā ar grafiku kursē starp divām ES ostām, reglamentē [Direktīva 2009/45/EK](#) (2009. gada 6. maijs), kurā ir konsolidēti un pārstrādāti pasažieru kuģu drošuma noteikumi un standarti, kas ir noteikti [Direktīvā 98/18/EK](#). Tiesības pārraudzīt pasažieru skaitu un īstenot efektīvākas glābšanas operācijas avārijas gadījumā ir noteiktas [Direktīvā 98/41/EK](#) (1998. gada 18. jūnijs) par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem. Noteikumi par jūrnieku minimālo kvalifikāciju tika atjaunināti 2019. gadā, kad tika pieņemta [Direktīva \(ES\) 2019/1159](#).

2017. gadā tika pieņemtas trīs direktīvas. Pirmā bija [Direktīva \(ES\) 2017/2108](#) (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Direktīvu 2009/45/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem, – ir uzskatāma par mēģinājumu precizēt un vienkāršot drošuma noteikumus un standartus, kas ir jāievēro uz pasažieru kuģiem. Direktīvu izstrādāja, lai šos noteikumus padarītu vieglāk atjaunināmus, uzraugāmus un izpildāmus no varas iestāžu viedokļa. Otrajā – [Direktīvā \(ES\) 2017/2109](#) (2017. gada 15. novembris), ar ko groza Padomes Direktīvu 98/41/EK par to personu reģistrāciju,



kas atrodas uz pasažieru kuģiem, kuri kursē uz Kopienas dalībvalstu ostām vai no tām, un Direktīvu 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, ir atjauninātas un precizētas šā brīža uz pasažieru kuģu klāja esošo pasažieru un apkalpes locekļus skaitīšanas un reģistrācijas prasības. Izdarot grozījumus, cita starpā tiek atjaunināta jēdziena “ostu teritorijas” definīcija, lai ietvertu informāciju par uz klāja esošo personu valstspiederību un liktu uzņēmumiem pasažieru un apkalpes locekļu sarakstus glabāt valsts vienloga sistēmā. Trešā bija [Direktīva \(ES\) 2017/2110](#) (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu *Ro-Ro* pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK. Ar šo priekšlikumu ir atjauninātas un precizētas spēkā esošās *Ro-Ro* prāmju un ātrgaitas kuģu apsekojumu prasības un paredzēta kuģu tādu inspekciju sistēma, kuras veic, pirms tiek sākti regulārie reisi, un kuras katru gadu var apvienot ar karoga valsts veikto apsekojumu.

Attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem tika pieņemta [Direktīva \(ES\) 2016/1629](#) (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un groza Direktīvu 2009/100/EK, un atceļ Direktīvu 2006/87/EK un kurā ir izklāstīti iekšzemes kuģošanas noteikumi.

[Padomes Lēmumu \(ES\) 2020/1508](#) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā ir jāieņem iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejā (*CESNI*) un Reinas kuģniecības centrālajā komisijā (*CCNR*) attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu tehnisko prasību standartu pieņemšanu, pieņēma 2020. gada 12. oktobrī. [Direktīvā 2003/25/EK](#) ir noteiktas īpašas *Ro-Ro* pasažieru kuģu stabilitātes prasības. Tā tika grozīta ar [Direktīvu \(ES\) 2015/946](#) (2023. gada 10. maijs).

E. Digitālās jūrniecības sistēmas un pakalpojumi

Digitālās informācijas izmantošana uzlabo jūras transporta efektivitāti, pievilcību un vidisko ilgtspēju un veicina nozares integrāciju digitālā multimodālā loģistikas ķēdē. Ar [Direktīvu 2005/44/EK](#) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem ir izveidota sistēma digitālajiem informācijas pakalpojumiem, ar kuriem atbalsta satiksmes un transporta pārvaldību ES iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.

2010. gada 20. oktobrī Eiropas Parlaments un Padome pieņēma [Direktīvu 2010/65/ES](#) par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām.

Komisija 2018. gadā publicēja [priekšlikumu regulai](#), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un atceļ Direktīvu 2010/65/ES. *EMSW* ietver saskaņotus noteikumus par informācijas sniegšanu attiecībā uz piestāšanu ostā. Pēc tam, kad Parlaments un Padome bija pieņēmuši [Regulu \(ES\) 2019/1239](#), to 2019. gada 25. jūlijā publicēja *Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija 2022. gada oktobrī pieņēma [Istenošanas regulu \(ES\) 2023/204](#), ar kuru standartizē un definē *EMSW* iezīmes nolūkā nodrošināt saskaņotu ziņošanas vidi lietotājiem visās dalībvalstīs. [Komisijas Deleģētā regula \(ES\) 2023/205](#) (2022. gada 7. novembris) groza tiesību aktos noteikto ziņošanas pienākumu sarakstu attiecībā uz piestāšanu ostā un papildus tam izveido *EMSW* paredzētu datu kopu.



F. Notikumi pēc tankkuģu Erika un Prestige katastrofas

Pēc naftas tankkuģu *Erika* un *Prestige* avārijas attiecīgi 1999. un 2002. gadā ES jūras transporta drošuma standarti atkal tika padarīti ievērojami stingrāki.

1. Erika I tiesību aktu kopums

[Direktīvā 2001/105/EK](#) (2001. gada 19. decembris) tika padarītas stingrākas un standartizētas [Direktīvā 94/57/EK](#) noteiktās tiesību normas par organizācijām, kas ir pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus (sk. iepriekšējo iedaļu). Tajā jo īpaši ir izveidota zaudējumu atlīdzības sistēma, ko īsteno gadījumos, kad ir pierādīta nolaidība. [Direktīvā 2001/106/EK](#) (2001. gada 19. decembris) attiecībā uz potenciāli bīstamiem kuģiem tika noteikta obligāta ostas valsts kontrole un tika ieviests to kuģu "melns saraksts", kuriem iebraukšanu ES ostās var aizliegt.

[Regulā \(EK\) Nr. 417/2002](#) (2002. gada 18. februāris) tika noteikts vienkorpora naftas tankkuģu izņemšanas no aprites precīzs grafiks, paredzot to aizvietošanu ar drošākiem dubultkorpora kuģiem. Pēc naftas tankkuģa *Prestige* katastrofas [Regulā \(EK\) Nr. 1762/2003](#) (2003. gada 22. jūlijs) tika pieņemts stingrāks grafiks. Pēc tam, pieņemot [Regulu \(ES\) Nr. 530/2012](#) (2012. gada 13. jūnijs), ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest dubultkorpora tankkuģus vai prasību par līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem, tika atcelta [Regula \(EK\) Nr. 417/2002](#) un tika neitralizēti atsevišķi SJO noteikumos paredzēti iespējamie izņēmumi. Tajā tika precizēts, ka no visiem smagos naftas produktus pārvadājošajiem tankkuģiem dalībvalsts karogu drīkstēs izmantot tikai dubultkorpora naftas tankkuģi, un paredzēts visu vienkorpora naftas tankkuģu pietauvošanās aizliegums dalībvalstu jurisdikcijas ostās vai ārzonu termināļos vai noenkurošanās aizliegums to jurisdikcijas zonās neatkarīgi no to karoga.

2. Erika II tiesību aktu kopums

Ar [Direktīvu 2002/59/EK](#) (2002. gada 27. jūnijs) izveidoja Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*). Tāda kuģa īpašniekam, kas vēlas piestāt kādas dalībvalsts ostā, attiecīgajām ostas iestādēm ir iepriekš jāpaziņo noteikta informācija, jo īpaši, ja ar minēto kuģi pārvadā bīstamas vai piesārņojošas kravas. Minētajā direktīvā tika noteikts pienākums aprīkot kuģus ar automātiskām identifikācijas sistēmām (AIS) un reisa datu ieraksta (VDR) sistēmām vai "melnajām kastēm". Attiecīgo dalībvalstu iestādēm ir tiesības kuģiem noteikt aizliegumu izbraukt no ostas sliktos laikapstākļos. [Regula \(EK\) Nr. 1406/2002](#) (2002. gada 27. jūnijs) izveidoja Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*), kuras uzdevums ir dalībvalstīm un Komisijai sniegt zinātnisku un tehnisku atbalstu un nodrošināt drošumu reglamentējošo normu īstenošanas kontroli jūras transporta jomā. *EMSA* kompetences joma laika gaitā ir ievērojami paplašināta, tajā iekļaujot piesārņojuma kontroli (funkcionālās palīdzības sniegšana pēc dalībvalstu pieprasījuma) un kuģu satelītnovērošanas sistēmas. [Regula \(ES\) Nr. 100/2013](#) (2013. gada 15. janvāris) grozīja *EMSA* regulu, un tajā tika precizēti *EMSA* pamata un papildu uzdevumi un sīki reglamentētas funkcijas, kas tai ir jāveic saistībā ar dalībvalstu un Komisijas sadarbības veicināšanu:

2023. gada 1. jūnijā Komisija pieņēma piecus tiesību aktu priekšlikumus modernizēt ES noteikumus par kuģošanas drošumu un novērst kuģu izraisītu ūdens piesārņojumu.



Viens no tiem ir priekšlikums regulai par Eiropas Jūras drošības aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1406/200 ([COM\(2023\)0269](#)). Šā priekšlikuma mērķis ir atjaunināt aģentūras pilnvaras, lai labāk atspoguļotu tās pieaugošo lomu daudzās jūras transporta jomās, tostarp drošībā, piesārņojuma novēršanā un vides aizsardzībā, klimatrīcībā, drošībā, uzraudzībā un krīžu pārvarēšanā, kā arī digitalizācijā. Par Transporta un tūrisma komitejas ziņojuma projektu komitejas [lēmums vēl pieņemts nav](#). Komitejas mērķis ir pieņemt savu ziņojumu un sarunu pilnvaras līdz 2023. gada beigām, lai iestāžu sarunas pabeigtu pirms 2024. gada vēlēšanām.

3. Trešais kuģošanas drošuma tiesību aktu kopums un ostas valsts kontrole

Padome un Parlaments pēc saspringtām sarunām 2008. gada decembrī panāca vienošanos par trešo tiesību aktu kopumu, kurš sastāv no divām regulām un sešām direktīvām:

- Direktīvas par ostas valsts kontroli pārstrādātā versija ([Direktīva 2009/16/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis)) , ar ko nodrošina biežākas un efektīvākas pārbaudes, kas ir paredzētas jaunajos uzraudzības mehānismos, atbilstoši iespējamam riska faktoriem, tādējādi saskaņā ar Parīzes Saprāšanās memorandu īstenotās procedūras, izmantotos instrumentus un veikto darbu pārceļot uz ES tiesību piemērošanas jomu; Komisija 2023. gada 1. jūnijā pieņēma priekšlikumu direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli ([COM\(2023\)0271](#)), kas ir daļa no paketes, kuras pieņemšana mērķis ir modernizēt ES noteikumus par kuģošanas drošību un atjaunināt un saskaņot ES tiesību aktus ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, kuras ir noteikusi SJO un/vai Starptautiskā Darba organizācija vai kas ir noteikti Parīzes saprāšanās memorandā. Tajā ir atjaunināts arī veids, kādā attiecībā uz kuģiem tiek veikta inspekcija, un lielāka nozīme tiks piešķirta kuģu ekoloģiskajiem raksturlielumiem un trūkumiem to riska profila noteikšanā. Direktīvas darbības joma ir grozīta arī tā, lai zvejas kuģus, kuru garums pārsniedz 24 metrus, varētu inspicēt ostas valsts kontrolē dalībvalstīs, kuras vēlas veikt šīs pārbaudes. Transporta un tūrisma komitejas ziņojuma projekts tiek gaidīts, [kamēr komiteja pieņem lēmumu](#). Komitejas mērķis ir pieņemt savu ziņojumu un sarunu pilnvaras līdz 2023. gada beigām, lai iestāžu sarunas pabeigtu pirms 2024. gada vēlēšanām.
- [Direktīva 2009/21/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu, balstoties uz kuru, var efektīvāk uzraudzīt tādu kuģu atbilstību tiesību normām, kas iet zem kādas dalībvalsts karoga; Komisija 2023. gada 1. jūnijā pieņēma priekšlikumu direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu ([COM\(2023\)0272](#)), ar ko esošajās definīcijās atjaunina dažas atsauces uz SJO instrumentiem un ietver papildu definīcijas, kas attiecas uz šo direktīvu, ievieš tādu datubāžu izmantošanu nolūkā pārbaudīt kuģa stāvokli, pirms kuģim atļauj darboties, nosaka karoga valsts personāla pienākumus un kopīgu spēju veidošanu, pieprasa dalībvalstīm kā karoga valstīm izmantot Savienības Jūras informācijas apmaiņas sistēmu (*SafeSeaNet*), lai kontrolētu un uzraudzītu kuģus, kas kuģo ar to karogu, un precizē karoga valstu kvalitātes pārvaldības sistēmas darbības jomu un tvērumu. Par Transporta un tūrisma komitejas ziņojuma projektu komitejas [lēmums vēl pieņemts nav](#). Komitejas mērķis



ir pieņemt ziņojumu un savas sarunu pilnvaras līdz 2023. gada beigām, lai iestāžu sarunas pabeigtu pirms 2024. gada vēlēšanām.

- [Direktīva 2009/17/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis), ar kuru groza direktīvu, ar ko izveido Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*) uzlabo tiesisko regulējumu par avarējušu kuģu patvēruma vietām un turpinātu platformas *SafeSeaNet* pilnveidi;
- [Regula \(EK\) Nr. 391/2009](#) un [Direktīva 2009/15/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis), kuras satur kopīgus noteikumus un standartus attiecībā uz organizācijām, kas ir pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apskates, tika izstrādātas, lai izveidotu neatkarīgu kvalitātes uzraudzības sistēmu, ar kuru novērš aizvien pastāvošos pasaules kuģu flotes inspekcijas un sertifikācijas procedūru trūkumus;
- [Direktīva 2009/18/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un kas satur standarta izmeklēšanas jūrā principus attiecībā uz jūras videi nodarīto kaitējumu un avārijām, kurās ir iesaistīti kuģi, kas iet zem kādas ES dalībvalsts karoga, un kuras ir notikušas kādas dalībvalsts teritoriālajos jūras ūdeņos vai tās iekšējos ūdeņos. Šajā direktīvā papildus tam ir paredzēts izveidot sistēmu, ar kuras palīdzību tiek vienuviet apkopoti konstatējumi, proti, tā saucamo *EMSA*, Komisijas un dalībvalstu “pastāvīgās sadarbības satvaru”. Komisija 2023. gada 1. jūnijā pieņēma priekšlikumu direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē ([COM\(2023\)0270](#)), kurā ir paredzēts, ka valstu negadījumu izmeklēšanas struktūrām ir jāsaņem papildu atbalsts no *EMSA*. Par Transporta un tūrisma komitejas ziņojuma projektu komitejas [lēmums vēl pieņemts nav](#). Komitejas mērķis ir pieņemt savu ziņojumu un sarunu pilnvaras līdz 2023. gada beigām, lai iestāžu sarunas pabeigtu pirms 2024. gada vēlēšanām.
- [Regula \(EK\) Nr. 392/2009](#) (2009. gada 23. aprīlis) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (tās pamatā ir 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu, ko grozīja, pieņemot tās 2002. gada protokolu);
- [Direktīva 2009/20/EK](#) (2009. gada 23. aprīlis), kurā ir paredzēts pienākums ostas valstij kontrolēt kuģu īpašnieku apdrošināšanas polises, ar kurām apdrošina risku pret jūras prasībām (ievērojot 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, kas ir grozīta ar tās 1996. gada protokolu).

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments ir atbalstījis kuģošanas drošuma iniciatīvas un šajā jomā ir centies panākt uzlabojumus. Abus *Erika* kuģošanas drošuma tiesību aktu kopumus Parlaments atbalstīja, pateicoties kam, tos varēja pabeigt īsā laikā un nodrošināt uzlabojumu veikšanu sākotnējos priekšlikumos. Parlaments prasīja izveidot arī Eiropas krasta apsardzes dienestu, ar ko nodrošina loču pakalpojumu sniegšanu no vides viedokļa jutīgās un sarežģītās zonās, un dalībvalstīm – nodrošināt precīzu lēmumu



pieņemšanas procesu un priekšzīmi ārkārtas situācijās (jo īpaši tas attiecas uz patvēruma vietu vai avārijas gadījumu ostu obligāto piešķiršanu).

[Pārskatot Direktīvu](#) par Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*), Parlaments panāca, ka dalībvalstīm ir jāizraugās piemērota iestāde, kas spētu pieņemt lēmumus par to, kā nepieļaut kuģu avārijas jūrā un kurā ostā būtu jāuzņem kuģis, kam ir nepieciešama palīdzība.

Avārijas gadījumu ostu tiesiskais regulējums, kura izstrādi Parlaments jau ir pieprasījis vairākkārt, ir uzskatāms par svarīgu jūras transporta lielāka drošuma garantēšanas priekšnoteikumu. Tādēļ Parlamentam visu triju kuģošanas drošumu reglamentējošos tiesību aktu kopumu pieņemšanas laikā (jo īpaši 2004. gadā darbojoties tā pagaidu *MARE* komitejā) pienākas galvenie nopelni par panāktajiem jūtamiem kuģošanas drošuma uzlabojumiem.

Parlaments savā [rezolūcijā](#) par *EMSA* prasīja paplašināt šīs aģentūras kompetenci. Jo īpaši Parlaments ieteica nodrošināt, lai ar tās satiksmes uzraudzības sistēmām varētu sekmēt tādas Eiropas jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidi, kas dotu iespēju pārvadāt preces un pasažierus pa jūru no vienas dalībvalsts uz otru, nepildot vairāk formalitāšu kā sauszemes transporta gadījumā.

Ariane Debyser
10/2023

