Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων»

(98/C 73/18)

Στις 11 Σεπτεμβρίου 1997, και σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2, της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των εργασιών για το θέμα αυτό, συγκρότησε ομάδα μελέτης και όρισε εισηγητή τον κ. Whitworth.

Κατά την 350ή σύνοδο ολομέλειας της (συνεδρίαση της 10ης Δεκεμβρίου 1997), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε τον κ. Whitworth γενικό εισηγητή και υιοθέτησε με 93 ψήφους υπέρ, και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Η πρόταση της Επιτροπής**

1.1. Η οδηγία 95/21/ΕΚ [1] θεσπίζει υποχρεωτικές απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη κατά την επιθεώρηση των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους καθώς και πρότυπα που πρέπει να πληρούν τα εν λόγω πλοία. Πρόκειται για τη σημαντικότερη οδηγία όσον αφορά τις μέχρι σήμερα προσπάθειες της ΕΕ να απομακρύνει τα μειωμένων επιπέδων πλοία από τα κοινοτικά ύδατα.

1.2. Η ΟΚΕ, στη γνωμοδότησή της επί της αρχικής πρότασης οδηγίας της Επιτροπής [2] υποστήριξε πλήρως τους στόχους της και υπέβαλλε σημαντικό αριθμό παρατηρήσεων με σκοπό τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των διατάξεων.

1.3. Η οδηγία τέθηκε σε ισχύ στις 27 Ιουλίου 1995. Η Επιτροπή προτείνει σήμερα τις ακόλουθες τρεις τροποποιήσεις της:

α) Πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων όσον αφορά τον έλεγχο του κράτους του λιμένα ώστε να συμπεριληφθούν τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις που έχουν επέλθει στις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις που έχουν εγκριθεί από το 1995.

β) Πρέπει να καθιερωθεί μία διαδικασία την οποία θα εφαρμόζουν τα κράτη μέλη σε περίπτωση έλλειψης τεκμηριώσεως που θα αποδεικνύει τη συμμόρφωση με το διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφάλεια εκμετάλλευσης των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης (ISM) ο οποίος τίθεται σε ισχύ για τα επιβατικά πλοία, και τα πετρελαιοφόρα, τα χημικά δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα, τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα ταχύπλοα φορτηγά σκάφη υψηλής ταχύτητας άνω των 500 grt, την 1η Ιουλίου 1998.

γ) Η αναπροσαρμογή όλης της οδηγίας, ώστε να ενσωματώνονται και οι μελλοντικές τροποποιήσεις της διεθνούς νομοθεσίας, που καλύπτονται από την οδηγία, μπορεί στο μέλλον να γίνει με την εφαρμογή της διαδικασίας επιτροπολογίας του άρθρου 19 το οποίο ως έχει σήμερα, καλύπτει μόνο την προσαρμογή των παραρτημάτων.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει τις ως άνω προτάσεις (α) και (γ). Αποβλέπουν στην πλήρη τήρηση των απαιτήσεων ελέγχου του κράτους του λιμένα και συμφωνούν με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας χωρίς να δημιουργηθούν στον μέλλον καθυστερήσεις, όταν απαιτηθεί τροποποίηση της οδηγίας.

2.2. Η πρόταση (β) χρειάζεται λεπτομερέστερη εξέταση. Ο κώδικας ISM απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να αναπτύξουν και εφαρμόσουν υψηλής ποιότητας προδιαγραφές για τη διαχείριση και εκμετάλλευση των πλοίων τους. Τα ανωτέρω συνεπάγονται την καθιέρωση γραπτών οδηγιών, τη θέσπιση διαδικασιών λειτουργίας και επειγουσών διαδικασιών, και τον επακριβή καθορισμό των τομέων ευθύνης τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα. Οι κυβερνήσεις πρέπει να διασφαλίζουν οι ίδιες ότι οι απαιτήσεις του κώδικα πληρούνται από τις ναυτιλιακές εταιρείες που δρουν στην επικράτειά τους και από εκείνα τα πλοία που δραστηριοποιούνται υπό τη σημαία τους πράγμα το οποίο αποδεικνύουν με την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης εκ μέρους της εταιρείας και ενός πιστοποιητικού για την ασφάλεια διαχείρισης για κάθε μεμονωμένο σκάφος. Σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας, παρόμοια έγγραφα απαιτείται να ελέγχονται από τα κράτη μέλη.

---

[1] Οδηγία του Συμβουλίου 95/21/ΕΚ της 19ης Ιουνίου 1995 σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) — ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1.

[2] Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 393 της 31.12.1994, σ. 50.

2.3. Ο κώδικας ISM τίθεται σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998, όσον αφορά τα επιβατικά πλοία, τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα φορτηγά σκάφη υψηλής ταχύτητας άνω των 500 grt. Ο κανονισμός του Συμβουλίου [1] προέβλεπε την υποχρεωτική εφαρμογή του νωρίτερα, από την 1η Ιουλίου 1996, όσον αφορά όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά τα οποία καταπλέουν και αποπλέουν από τους κοινοτικούς λιμένες ανεξαρτήτως σημαίας. Η ΟΚΕ υποστήριξε ανεπιφύλακτα την πρόταση στη γνωμοδότησή της [2]. Η ΟΚΕ αναγνώριζε σ' αυτήν ότι ο όγκος εργασίας θα ήταν σημαντικός στην περίπτωση που θα έπρεπε οι εταιρείες να επινοήσουν και να εφαρμόσουν τις απαιτούμενες διαδικασίες τις οποίες θα έπρεπε να παρακολουθεί και να εγκρίνει η αρμόδια αρχή πριν από την προθεσμία αυτή.

2.4. Η πείρα απέδειξε ότι η προειδοποίηση αυτή ήταν δικαιολογημένη. Σήμερα, κυριαρχεί μεγάλη ανησυχία διότι παρά το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις οι πλοιοκτήτες και οι εταιρείες εκμετάλλευσής τους κατέβαλαν φιλότιμες προσπάθειες, σημαντικός αριθμός από τα 12 000 πλοία που θίγονται δεν θα διαθέτουν τα έγγραφα που θα αποδεικνύουν τη συμμόρφωσή τους ως τον Ιούλιο του 1998.

2.5. Εξαιτίας των ανωτέρω, η Επιτροπή προτείνει σήμερα μία προσθήκη στο άρθρο 9 της οδηγίας με την οποία, από την 1η Ιουλίου 1998, καθίσταται υποχρεωτική η απαγόρευση απόπλου του πλοίου, σε περίπτωση έλλειψης παρόμοιων εγγράφων, συγχρόνως, όμως, επιτρέπει στα κράτη μέλη, εφόσον δεν υπάρχουν και άλλες ανωμαλίες, να άρει την απαγόρευση απόπλου και να επιτρέψει στο πλοίο να αποπλεύσει, με τη ρητή προειδοποίηση ότι θα του απαγορευθεί ο κατάπλους σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας μέχρις ότου εκδοθούν τα απαιτούμενα έγγραφα.

2.6. Έτσι, η εν λόγω τροποποίηση της οδηγίας καθιστά, αφενός, υποχρεωτική την απαγόρευση του απόπλου λόγω έλλειψης των πιστοποιητικών ISM του κώδικα, αφετέρου όμως, αφήνει τα κράτη μέλη, κατά την κρίση τους, να επιτρέψουν στα πλοία που δεν συμμορφώνονται κατά τον πρώτο κατάπλου σε κοινοτικό λιμένα, μετά την 1η Ιουλίου 1998, να αποφύγουν την απαγόρευση του απόπλου και να εξακολουθήσουν τα ταξίδια τους αλλά μόνο σε εξωκοινοτικούς λιμένες. Πρέπει να σημειωθεί ότι η τροποποίηση απαγορεύει σε ένα πλοίο που είναι νηολογημένο σε ένα κράτος μέλος να επιστρέψει στον λιμένα νηολόγησής του προκειμένου να προμηθευτεί τα έγγραφα. Ειδικότερα δεν μπορεί να επικαλεσθεί τις διατάξεις για «ανωτέρα βία» του άρθρου 11(6) της οδηγίας προς το σκοπό αυτό.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Η ΟΚΕ επιβεβαιώνει την υποστήριξή της για τον κώδικα ISM, ο οποίος αποτελεί ένα μείζον και σημαντικό μέσο για τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας της ναυσιπλοΐας σε παγκόσμιο επίπεδο. Φρονεί ότι ο κώδικας πρέπει να εφαρμοσθεί με αυστηρότητα στους λιμένες της Κοινότητας και γι' αυτό εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση της Επιτροπής με την οποία καθίσταται υποχρεωτική η απαγόρευση του απόπλου του πλοίου σε περίπτωση έλλειψης της βεβαίωσης συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού για την ασφάλεια διαχείρισης.

3.2. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει συγχρόνως ότι πρέπει να αντιμετωπισθούν σημαντικά πρακτικά προβλήματα κατά την έναρξη ισχύος του κώδικα. Η διαδικασία παρακολούθησης και έγκρισης των διαδικασιών τις οποίες ακολουθούν τα πλοία, την οποία πρέπει να εφαρμόσει η εθνική αρχή ή ο νηογνώμων πριν την έκδοση της βεβαίωσης συμμόρφωσης, και του πιστοποιητικού για την ασφάλεια διαχείρισης είναι χρονοβόρα και μπορεί να βραδύνει λόγω γραφειοκρατίας. Η απαγόρευση απόπλου από λιμένα της Κοινότητας, λόγω έλλειψης αυτών των εγγράφων, πιθανόν να είναι μεγαλύτερης διάρκειας από το χρονικό διάστημα που απαιτείται για τη διόρθωση της ανωμαλίας που παρουσιάζεται στο πλοίο. Η απαγόρευση του απόπλου όλων των πλοίων, αμέσως μετά την προθεσμία της 1ης Ιουλίου 1998, πιθανόν να οδηγήσει σε σοβαρές καταστάσεις συμφόρησης σε πολλούς κοινοτικούς λιμένες σε ορισμένες περιπτώσεις να επηρεάσει δυσμενώς την ικανότητά τους να διεκπεραιώσουν το εμπόριο.

3.3. Κατά συνέπεια, η ΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση της Επιτροπής, που συνοψίζεται στο σημείο 2.5, τονίζει, όμως, ότι ο μηχανισμός απαγόρευσης του κατάπλου του πλοίου σε όλους τους άλλους λιμένες της Κοινότητας, μέχρις ότου εφοδιασθεί με έγκυρη βεβαίωση συμμόρφωσης και πιστοποιητικό για την ασφάλεια διαχείρισης πρέπει να είναι απόλυτα αποτελεσματικός. Εκτός από αυτό τον όρο δεν θα πρέπει να υπάρξει κανενός είδους περαιτέρω παρέκκλιση και οι διατάξεις του προτεινόμενου νέου άρθρου 9(α) θα πρέπει να τηρούνται αυστηρώς.

3.4. Πρέπει να αναφερθεί ένα συγκεκριμένο θέμα. Οι προσωρινές κατευθυντήριες γραμμές, όσον αφορά τον έλεγχο της εφαρμογής του κώδικα ISM που εξέδωσε η αρχή του μνημονίου συμφωνίας στο Παρίσι, αναφέρονται στη δυνατότητα να αναγνωρισθεί η παροχή «αποδεκτής ενημέρωσης σχετικά με τη διαδικασία συμμόρφωσης με τον ISM» ως αξιόλογη εναλλακτική λύση όσον αφορά την έκδοση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού για την ασφάλεια διαχείρισης. Η ΟΚΕ φρονεί ότι η πιθανή αυτή παρέκκλιση πρέπει να μελετηθεί με μεγάλη προσοχή. Αποτελεί υψίστης σημασίας θέμα να εφαρμόζονται ενιαία οι διατάξεις περί ελέγχου του κράτους του λιμένα, σε όλη την Κοινότητα, έτσι ώστε να μην στέλνουν οι πλοιοκτήτες πλοία, τα οποία δεν έχουν πλήρως συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις, στους λιμένες εκείνους στους οποίους διαβλέπουν ότι εφαρμόζεται ελαστικότερο καθεστώς επιθεώρησης.

3.5. Γενικότερα η ΟΚΕ πιστεύει ότι η διακρίβωση ότι ένα πλοίο είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα έγγραφα που απαιτούνται από τις διαδικασίες περί ελέγχου του κράτους του λιμένα μπορεί να διευκολυνθεί με την υιοθέτηση μιας διαδικασίας προ-κοινοποίησης πράγμα το οποίο προτείνει να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης από την Επιτροπή, με σκοπό την ενδεχόμενη ανάπτυξή της στα πλαίσια του ΙΜΟ.

---

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (οχηματαγωγά) — ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14.

[2] Γνωμοδότηση ΟΚΕ: ΕΕ C 236 της 11.9.1995, σ. 42.

3.6. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι αμέσως μετά την κατάρτιση της πρότασης οδηγίας και μόνο δύο εβδομάδες πριν από την υιοθέτηση της παρούσας γνωμοδότησης, η Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού υιοθέτησε στις 27 Νοεμβρίου 1997 ένα ακόμη ψήφισμα σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα ISM. Η ΟΚΕ ελπίζει ότι η Επιτροπή θα λάβει υπόψη το εν λόγω ψήφισμα κατά την προώθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

Βρυξέλλες, 10 Δεκεμβρίου 1997.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Tom JENKINS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Προωθώντας την οδική ασφάλεια στην ΕΕ — Πρόγραμμα για την περίοδο 1997-2001»

(98/C 73/19)

Στις 16 Απριλίου 1997, και σύμφωνα με το άρθρο 198 της Συνθήκης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 12 Νοεμβρίου 1997 (εισηγητής: ο κ. Ghigonis).

Κατά την 350ή σύνοδο ολομέλειας της 10ης και 11ης Δεκεμβρίου 1997 (συνεδρίαση της 10ης Δεκεμβρίου 1997) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 79 ψήφους υπέρ, 1 ψήφο κατά και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1. Το 1993 η Επιτροπή εκπόνησε ένα πρώτο πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια [1]. Έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος, η οποία σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζουν η Επιτροπή και το Κοινοβούλιο. Ωστόσο, η κατάσταση παραμένει ανησυχητική, όπως φαίνεται από τους 45 000 νεκρούς και το 1,6 εκατομμύριο τραυματιών ετησίως.

1.2. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή στην παρούσα ανακοίνωση προτείνει μια συμπληρωματική στρατηγική προκειμένου να επισπευστεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η στρατηγική αυτή που αποτελείται από τρία σκέλη και βασίζεται στην αρχή σύμφωνα με την οποία το υψηλό κόστος των ατυχημάτων (περίπου ένα εκατομμύριο Ecu ανά άτομο) πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στην πολιτική ασφάλειας των κρατών μελών, περιλαμβάνει τα εξής:

— συλλογή και διάδοση των πληροφοριών και των καλύτερων πρακτικών, ιδίως με τη δημιουργία συστήματος πληροφοριών για την οδική ασφάλεια στην ΕΕ·

— μέτρα πρόληψης των ατυχημάτων: π.χ. περιορισμός στη χρήση οινοπνεύματος και φαρμάκων/ναρκωτικών από τους οδηγούς και εφαρμογή της τηλεματικής·

— μέσα που θα συμβάλουν στη μείωση των συνεπειών των ατυχημάτων όταν συμβαίνουν, και ιδιαίτερα η ανάπτυξη προγραμμάτων εκτίμησης της ασφάλειας και υποβολή προτάσεων σχετικά με τα διάφορα τεχνικά μέτρα.

1.3. Τα κυριότερα στοιχεία του προγράμματος που προβλέπεται για την περίοδο 1997-2001 είναι συνεπώς τα ακόλουθα:

— σύσταση της Επιτροπής προκειμένου να ληφθεί πλήρως υπόψη το πολύ υψηλό κόστος των οδικών ατυχημάτων με την ευρύτερη εφαρμογή της αξιολόγησης κόστους-οφέλους στα μέτρα για την οδική ασφάλεια·

— ολοκληρωμένο σύστημα ενημέρωσης στην ΕΕ στο οποίο να περιλαμβάνονται πληροφορίες για τις στατιστικές των ατυχημάτων, τα δεδομένα που αφορούν τα ατυχήματα, εφαρμογή των μέτρων για την οδική ασφάλεια, εργασίες έρευνας, καλύτερες πρακτικές και εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας·

— μέτρα για την καταπολέμηση της οδήγησης σε κατάσταση κόπωσης ή υπό την επήρεια οινοπνεύματος, φαρμάκων ή ναρκωτικών·

([1]) Ανακοίνωση της Επιτροπής «Πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια» [COM(93) 246 τελικό].