Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά και ταχύπλοα επιβατικά σκάφη στην Κοινότητα» [1]

(98/C 407/18)

Στις 9 Μαρτίου 1998, και σύμφωνα με το άρθρο 84, σημείο 2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 15 Ιουλίου 1998 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Chagas.

Κατά την 357η σύνοδο ολομέλειας της 9ης και 10ης Σεπτεμβρίου 1998 (συνεδρίαση της 9ης Σεπτεμβρίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 109 ψήφους υπέρ και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Η πρόταση της Επιτροπής**

1.1. Οι βασικοί κανόνες ασφαλείας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών καθορίζονται σε διεθνή κλίμακα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ). Μετά την τραγωδία του επιβατηγού/οχηματαγωγού «Estonia» το 1994, που στοίχισε τη ζωή σε 852 άτομα, το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποβάλει μία σειρά προτάσεων, προκειμένου να διασφαλιστούν όσον το δυνατό καλύτερα πρότυπα ασφαλείας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν από ή προς λιμένες της ΕΕ.

1.2. Οι βασικοί στόχοι της παρούσας πρότασης, η οποία αποτελεί συνέχεια της νομοθεσίας που θέσπισε το Συμβούλιο το 1995 με σκοπό να καταστήσει υποχρεωτικό για τα οχηματαγωγά κυλιόμενης φορτοεκφόρτωσης [2] το διεθνή κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (ISM Code), καθώς και συνέχεια της πρότασης οδηγίας η οποία εισάγει ένα σύστημα υποχρεωτικής καταγραφής των επιβατών στα επιβατηγά πλοία [3], είναι:

— η επίτευξη μεγαλύτερης τυποποίησης της ερμηνείας των διεθνών κανόνων ασφάλειας·

— η εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των κανόνων αυτών και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας·

— η εξασφάλιση της διαφάνειας στους όρους που απαιτούνται για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά κυλιόμενης φορτοεκφόρτωσης και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη από ή προς τους λιμένες των κρατών μελών, για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή τόσο για τις αρχές των κρατών υποδοχής και νηολόγησης όσο και για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

1.3. Στόχος της πρότασης οδηγίας είναι:

— να θεσπίσει μία σειρά όρων οι οποίοι σχετίζονται με την ασφάλεια και που πρέπει να τηρούνται από τις επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται τα εν λόγω πλοία και σκάφη·

— να καθιερώσει ένα σύστημα επιθεώρησης για την επαλήθευση της συμμόρφωσης πριν τη θέση ενός πλοίου ή σκάφους σε υπηρεσία και, στη συνέχεια, σε τακτικά διαστήματα·

— να διασφαλίσει τη συμμετοχή των κρατών μελών υποδοχής στη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων ή απωλειών·

— να αποτρέψει περιττούς εκτενείς ελέγχους από το κράτος ελλιμενισμού·

— να διευκολύνει τη θέση σε λειτουργία ή τη μεταφορά σε παρόμοια υπηρεσία πλοίων και σκαφών τα οποία έχει επιβεβαιωθεί ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της οδηγίας.

1.4. Η πρόταση οδηγίας έχει σκοπό να διασφαλίσει ένα κοινό σύστημα ασφαλείας σε όλα τα εν λόγω πλοία και σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας την οποία φέρουν. Τα πλοία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με έναν καταγραφέα δεδομένων ταξιδίου (voyage data recorder VDR) — το αντίστοιχο των «μαύρων κουτιών» που διαθέτουν τα αεροσκάφη, στα οποία καταγράφονται πληροφορίες για τη διευκόλυνση της διερεύνησης ατυχημάτων. Οι εταιρείες θα πρέπει να μεριμνούν ώστε ο πλοίαρχος να διαθέτει τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τα παράκτια συστήματα οδηγιών ναυσιπλοΐας καθώς και άλλα συστήματα πληροφόρησης που έχουν καθιερωθεί από τα κράτη μέλη σε συμφωνία με το άρθρο 10, παράγραφος 2.

1.4.1. Η Επιτροπή τονίζει ότι είναι απαραίτητο να εκδοθεί μία νέα οδηγία, στο βαθμό που οι στόχοι που επιδιώκονται δεν μπορούν να υλοποιηθούν μέσω της οδηγίας 95/21 [4], («Έλεγχος στο κράτος ελλιμενισμού»), με βάση την οποία επιθεωρείται μόλις και μετά βίας το 25 % των ξένων πλοίων που προσορμίζουν σε λιμένες των κρατών μελών. Θα πρέπει να προστεθεί ότι, σε αντίθεση με την οδηγία 95/21, η νέα

---

[1] ΕΕ C 108 της 7.4.1998, σ. 123.

[2] Κανονισμός του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 3051/95 της 8ης Δεκεμβρίου 1995 για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) — ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14). Γνωμοδότηση της ΟΚΕ — ΕΕ C 236 της 11.9.1995, σ. 42.

[3] Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων — ΕΕ C 31 της 31.1.1997, σ. 5. Γνωμοδότηση της ΟΚΕ, ΕΕ C 206 της 7.7.1997, σ. 111.

[4] Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995 για την επιβολή, 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 C 157 της 7.7.1995, σ. 1 — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 393 της 31.12.1994, σ. 50.

πρόταση αναφέρεται σε όλα τα πλοία και ταχύπλοα σκάφη, ανεξαρτήτως εάν εκτελούν τοπικά ή διεθνή δρομολόγια.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Η πρόταση της Επιτροπής επικροτείται ως θετικό μέτρο για την καλύτερη προστασία των επιβατών που ταξιδεύουν προς και από λιμένες της Κοινότητας καθώς και των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία και τα σκάφη αυτά.

2.2. Η έννοια ενός υποχρεωτικού και διευρυμένου συστήματος επιθεωρήσεως φαίνεται να είναι μία ικανοποιητική μέθοδος για την υλοποίηση του στόχου, λόγω της διαφορετικής φύσης της απασχόλησης στα κράτη μέλη, που οφείλεται στην ποικιλία των τύπων σκαφών και στην περιοχή των κυριότερων διαδρομών. Μολονότι λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη της συμμόρφωσης με τη διεθνή νομοθεσία και τις συμβάσεις, τους κώδικες και τα ψηφίσματα του ΙΜΟ, ένα τέτοιο καθεστώς είναι επιθυμητό. Σχετικά, σημειώνεται το γεγονός ότι η Επιτροπή εξέτασε το ενδεχόμενο να περιορίσει το δικαίωμα των δημόσιων μεταφορών στους κοινοτικούς μεταφορείς. Ενώ μία τέτοια απόφαση θα μπορούσε να είχε απλοποιήσει τις ρυθμιστικές διεργασίες μέσω της άμεσης εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας, η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν αντίθετη προς την πολιτική ανοικτής αγοράς που εφαρμόζει.

2.2.1. Η εναλλακτική επιλογή, λαμβανομένης υπόψη της ενιαίας αγοράς και της πολιτικής της ανοιχτής αγοράς, θα αποδειχτεί αποτελεσματική όσον αφορά τους διεθνείς κανόνες και τις αρχές που ισχύουν μόνον εφόσον καθιερωθούν οι κατάλληλοι μηχανισμοί επιθεώρησης και εφαρμογής. Από την άποψη αυτή, η έννοια του «κράτους υποδοχής» είναι μεν κατάλληλη, αλλά συνεπάγεται πρόσθετες απαιτήσεις, υποχρεώσεις και ευθύνες, και αφορά όλα τα πλοία και τα σκάφη αυτά, γιατί διαφορετικά δεν θα διέφερε από την έννοια του «κράτους ελλιμενισμού».

2.2.2. Πρόσθετες απαιτήσεις οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας πρέπει να έχουν διαφανή και απτό χαρακτήρα, έτσι ώστε να εμπνέουν εμπιστοσύνη στο κοινό. Προκειμένου να αποκτηθεί και να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη του κοινού, απαιτείται μία συνεπής προληπτική προσέγγιση σε όλη την Κοινότητα.

2.3. Η έννοια μιας αποτελεσματικής και αποδοτικής διαδικασίας έρευνας ατυχημάτων στην οποία συμμετέχουν κράτη μέλη όπου αποπλέουν και καταπλέουν τα εν λόγω πλοία και σκάφη, παράλληλα με το κράτος σημαίας ή ελλιμενισμού, είναι επιθυμητή και ουσιαστικής σημασίας ως μέσο για την καθησύχαση των πολιτών στα κράτη αυτά, όσον αφορά τη διενέργεια των ερευνών.

2.4. Η υποχρεωτική καθιέρωση του κώδικα ISM αποτελεί ευπρόσδεκτο μέτρο. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητά του εξαρτάται από τη θέσπιση ενός κατάλληλου συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων και ελέγχων.

2.5. Η αναφορά στην υποχρεωτική καταγραφή των επιβατών είναι ευπρόσδεκτη, επειδή έχει ουσιαστική σημασία για τις αρχές αναζήτησης και διάσωσης. Σχετικά με το σημείο αυτό, υπενθυμίζεται η γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής([1]), για την πρόταση της Επιτροπής για τη θέσπιση της υποχρεωτικής καταγραφής των επιβατών.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Σημειώνεται η ενσωμάτωση των ταχύπλοων επιβατικών πλοίων, δεδομένου ότι βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με τα επιβατηγά οχηματαγωγά κυλιόμενης φορτοεκφόρτωσης (Ro-Ro). Τα πλοία τα οποία είναι γνωστά ως φορτηγά οχηματαγωγά Ro-Ro και τα ταχύπλοα φορτηγά οχηματαγωγά σε ορισμένα κράτη μέλη, όταν μεταφέρουν επιβάτες, θεωρείται ότι συμπεριλαμβάνονται στην οδηγία.

3.2. Δεν πρέπει να γίνονται εξαιρέσεις από τους κανόνες ασφαλείας, οι οποίοι θα πρέπει να πληρούνται πριν από τη θέση σε λειτουργία ενός τέτοιου πλοίου, ούτε θα πρέπει να χορηγούνται απαλλαγές από τακτικές επιθεωρήσεις.

3.3. Ενώ σημειώνεται ότι η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ορισμένα κράτη μέλη θα χρειαστεί να αυξήσουν τον αριθμό των κατάλληλα εκπαιδευμένων επιθεωρητών, προκειμένου να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις τους, πρέπει να διασαφηνισθεί πλήρως το θέμα της παροχής κατάλληλων μέσων.

4. **Ειδικά σχόλια επί των άρθρων και των παραρτημάτων**

4.1. *Άρθρο 5*

4.1.1. Ενώ γίνεται αποδεκτό ότι «δεν συντρέχει λόγος για να ανακαλυφθεί εκ νέου ο τροχός ...», πρέπει να εξασφαλισθεί ότι, στην περίπτωση που οι ρυθμιστικές αρχές ενός κράτους μέλους αναθέτουν σε τρίτους τη διενέργεια επιθεωρήσεων που προβλέπονται από τη νομοθεσία σε πλοία και σκάφη που φέρουν τη σημαία τους, το κράτος υποδοχής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα επαλήθευσης. Η ρύθμιση αυτή πρέπει να ισχύει έως ότου τεθεί πλήρως σε εφαρμογή το πρωτόκολλο του 1998 για το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης. Τα άρθρα 5 και 6 ορίζουν ότι τα κράτη μέλη υποδοχής θα διασφαλίζουν ότι οι απαιτήσεις εφαρμόζονται.

4.1.2. Επιδοκιμάζεται η τοποθέτηση οργάνων καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (VDR) τα οποία πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίσθηκαν από τον ΙΜΟ.

([1]) Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων — ΕΕ C 31 της 31.1.1997, σ. 5. Γνωμοδότηση της ΟΚΕ, ΕΕ C 206 της 7.7.1997, σ. 111.

4.2. *Άρθρο 6*

4.2.1. Επικροτείται η αναφορά στην έλλειψη συνεργασίας από το κράτος νηολόγησης και στη ενδεχόμενη ανάγκη μιας εταιρείας να καταφύγει σε μία άλλη, εναλλακτική σημαία νηολόγησης. Το κράτος σημαίας πρέπει να διαθέτει την απαραίτητη διοικητική υποδομή για να υποστηρίξει ένα καθεστώς ασφαλείας που έχει θεσπιστεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

4.3. *Άρθρο 7*

4.3.1. Δεν θεσπίζονται διατάξεις για τα τέλη που θα επιβάλλονται για την αρχική επιθεώρηση πριν από τη θέση ενός πλοίου ή σκάφους σε λειτουργία καθώς και για τις επιθεωρήσεις που θα διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3. Το θέμα αυτό πρέπει να εξεταστεί.

4.3.2. Για τη διενέργεια μεταγενέστερων επιθεωρήσεων άλλων από αυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 3, δεδομένου ότι δεν υπάρχει ειδική διάταξη για τα τέλη επιθεώρησης, υποτίθεται ότι θα εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 95/21/ΕΚ.

4.3.3. Η ΟΚΕ αποδέχεται μεν ότι είναι απαραίτητο μία από τις απρογραμμάτιστες επιθεωρήσεις να διενεργείται εν πλω, αλλά ότι η δεύτερη απρογραμμάτιστη επιθεώρηση δεν πρέπει να είναι επιτακτική.

4.4. *Άρθρο 8*

4.4.1. Επικροτείται η διάταξη για την κοινή αξιολόγηση από ομάδα ειδικών επιθεωρητών των ενδιαφερόμενων κρατών υποδοχής ως μέσο για την εξάλειψη της έλλειψης συνεκτικότητας και τον περιορισμό της ενόχλησης των επιχειρήσεων. Ωστόσο, πρέπει να διευκρινισθεί περαιτέρω το θέμα του συντονισμού των ευθυνών σε περίπτωση συμμετοχής περισσοτέρων από ένα κρατών υποδοχής. Κατά τον ίδιο τρόπο, απαιτείται η διασαφήνιση των μεταβατικών ρυθμίσεων για πλοία και σκάφη που εκτελούν ήδη δρομολόγια.

4.5. *Άρθρο 9*

4.5.1. Επιδοκιμάζεται η δημιουργία ενός μηχανισμού που θα εξασφαλίζει τη συμμετοχή του κράτους (ή των κρατών) υποδοχής στις έρευνες που έπονται ενός ατυχήματος. Ωστόσο πρέπει να διασαφηνιστεί περισσότερο το θέμα της σχέσης και της συμμετοχής του κράτους (ή των κρατών) υποδοχής και του κράτους σημαίας σε περίπτωση ατυχήματος.

4.5.2. Η ΟΚΕ αποδίδει τεράστια σημασία στη θέσπιση εκ μέρους των κρατών μελών πλήρων και συνεκτικών διαδικασιών για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων στις οποίες συμμετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι οποίες συνάδουν με την Solas, Κεφάλαιο 1, ρύθμιση 21.

4.6. *Παράρτημα 3*

4.6.1. Απαιτείται αναφορά σε χάρτες ναυσιπλοΐας ή σε εκδόσεις (ή εναλλακτικά συμπερίληψη στο παράρτημα 5).

4.6.2. Επιδοκιμάζονται οι διατάξεις για τον έλεγχο της κόπωσης και των εναλλαγών του πληρώματος. Στο πλαίσιο αυτό αναγνωρίζεται η σημασία των διατάξεων του ΙΜΟ και της ΔΟΕ, ως κατάλληλο μέτρο αναφοράς.

4.7. *Παράρτημα 5*

4.7.1. Επικροτείται η απαγόρευση, στην παράγραφο 8, της κυκλοφορίας των επιβατών σε ειδικής κατηγορίας χώρους φορτίου και στους κλειστούς χώρους φορτίου σε οχηματαγωγά κυλιόμενης φορτοεκφόρτωσης, όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Η απαγόρευση είναι συμβατή με το πνεύμα των διατάξεων Solas II-1/20-3 (και σημείο II-1/b/17.2 του Παραρτήματος 1 της οδηγίας 98/18/ΕΚ) σχετικά με την πρόσβαση στα καταστρώματα οχηματαγωγών κυλιόμενης φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο, το ζήτημα πρέπει να εξετασθεί αναλυτικότερα δεδομένου ότι το εν λόγω μέτρο δεν εφαρμόζεται σε ορισμένες διαδρομές.

4.8. *Παράρτημα 6*

4.8.1. Αναφορικά με την παράγραφο 3, προτείνεται να διαγραφεί η φράση «που ομιλείται συνήθως στη θάλασσα» και να αντικατασταθεί με τη φράση «που χρησιμοποιείται για επικοινωνία επί του σκάφους».

4.8.2. Αναφορικά με την παράγραφο 4, προτείνεται να γίνει παραπομπή όχι μόνο στη σύμβαση Solas του 1974, αλλά και στα κριτήρια του παραρτήματος VII της οδηγίας του 1995 για τους ελέγχους του κράτους ελλιμενισμού.

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 1998.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Tom JENKINS