

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον καθορισμό των απαιτήσεων και των εναρμονισμένων διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην»

(2001/C 14/08)

Στις 23 Ιουνίου 2000 και σύμφωνα με το άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 28 Σεπτεμβρίου 2000 με βάση την εισηγητική έκθεση της Δρος Μπρεδέμα-Σαββοπούλου.

Κατά την 376η σύνοδο ολομέλειάς της, της 19ης Οκτωβρίου 2000, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Πάνω από 5000 φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην που ασκούν δραστηριότητες ανά τον κόσμο μεταφέρουν το 30 % των παγκόσμιων φορτίων ανοικτής θαλάσσης (ξηρών φορτίων χύδην) υπό σκληρές συνθήκες αγοράς και με υψηλές λειτουργικές απαιτήσεις. Τα πλοία αυτά πρέπει να αποτελούν αντικείμενο προσεκτικού χειρισμού τόσο στη θάλασσα όσο και στους λιμένες. Μια τυχαία καταπόνηση ή ζημιά κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση μπορεί να οδηγήσει σε καταστροφικά ελαττώματα των κατασκευαστικών στοιχείων και απaráδεκτη απώλεια ανθρώπινων ζωών.

1.2. Τα τελευταία χρόνια αυξάνεται η ανησυχία για τον αριθμό των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που χάνονται στη θάλασσα και τη συνακόλουθη απώλεια ανθρώπινων ζωών. Σύμφωνα με πρόσφατες στατιστικές, κατά την περίοδο 1990-1998 χάθηκαν 131 φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην με 731 ζωές⁽¹⁾. Οι έρευνες έχουν δείξει ότι η υπερβολική καταπόνηση λόγω εσφαλμένης φόρτωσης, τα υπερβολικά ποσοστά φόρτωσης με ανεξέλεγκτη διαδικασία και οι υλικές ζημιές στην κατασκευή του κύτους φορτίου κατά την εκφόρτωση οδηγούν σε ελαττώματα των κατασκευαστικών στοιχείων του κύτους, με αποτέλεσμα το ναυάγιο του πλοίου. Ο αντίκτυπος των εργασιών φορτοεκφόρτωσης ξηρού φορτίου χύδην στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι ορατός, αλλά είναι εν δυνάμει ζημιογόνος όταν το πλοίο έρθει αντιμέτωπο με τη δυναμική φόρτιση της δράσης του κύματος εν πλω.

1.3. Η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), ο οποίος θέσπισε πρόσφατα, ως εκ τούτου, ορισμένα μέτρα ασφαλείας, που καλύπτουν τόσο τις κατασκευαστικές όσο και τις λειτουργικές πτυχές των εν λόγω πλοίων. Ένα από αυτά τα μέτρα είναι ο Κώδικας Πρακτικής για την Ασφαλή Φόρτωση και Εκφόρτωση των Φορτηγών Πλοίων Μεταφοράς Φορτίου Χύδην (Κώδικας BLU). Σκοπός του Κώδικα είναι να βοηθά τους υπευθύνους για την

ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην στην εκτέλεση των καθηκόντων τους και να ενισχύσει την ασφάλεια αυτών των πλοίων.

1.4. Ζητήθηκε από την ΟΚΕ να καθορίσει, στη γνωμοδότησή της για μια σχετική πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής, συγκεκριμένες απαιτήσεις και εναρμονισμένες διαδικασίες για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1. Στην Ανακοίνωσή της σχετικά με την Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (1993), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τόνιζε το πρόβλημα των ναυαγίων φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και απηύθυνε έκκληση για την ανάληψη δράσης κατά προτεραιότητα, ώστε να ενισχυθεί η ασφάλεια του ευπαθούς αυτού τύπου πλοίου.

2.2. Η αξιολόγηση των αιτιών των ναυαγίων φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην από τη Διεθνή Ένωση Ιδιοκτητών Πλοίων Μεταφοράς Ξηρού Φορτίου Χύδην (Intercargo) δείχνει ότι οι αιφνίδιες εξαφανίσεις πλοίων, των οποίων η αιτία είναι εντελώς αδύνατο να εντοπισθεί, εγείρουν το ερώτημα μήπως η αιτία σε ορισμένες περιπτώσεις είναι οι εσφαλμένες εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Επιπλέον, τα πορίσματα μιας ειδικής μελέτης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έδειξαν καθαρά την ανάγκη βελτίωσης των διαδικασιών συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην και των τερματικών σταθμών μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην στους ευρωπαϊκούς λιμένες και συνιστούσαν να εφαρμόζεται από τους τερματικούς σταθμούς μια πολιτική διασφάλισης της ποιότητας.

2.3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι της γνώμης ότι, μεταξύ των λειτουργικών πτυχών που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις πτυχές ασφαλείας που αφορούν τη διασύνδεση πλοίου/λιμένα. Από την άλλη πλευρά, καθώς ο χειρισμός του φορτίου συνδέεται εγγενώς με την ασφάλεια των πλοίων, η μη ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών κανόνων μεταξύ των λιμένων ενδέχεται να οδηγήσει σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

⁽¹⁾ Intercargo: Έκθεση για τα ατυχήματα των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, 1998.

2.4. Σκοπός της προτεινόμενης Οδηγίας είναι να εξασφαλίσει καλύτερη προστασία της ασφάλειας των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που προσεγγίζουν σε τερματικούς σταθμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη φόρτωση ή την εκφόρτωση στερεών φορτίων χύδην. Η πρόταση ορίζει απαιτήσεις καταλληλότητας για αυτά τα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς, προσδιορίζει τις ευθύνες των πλοιάρχων και των εκπροσώπων των τερματικών σταθμών, καθιερώνει διαδικασίες συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ των πλοίων και των τερματικών σταθμών και περιγράφει τον ρόλο των αρμόδιων αρχών.

2.5. Η πρόταση επιδιώκει να θεσπίσει ένα νομικό πλαίσιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την εναρμονισμένη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων του Κώδικα Πρακτικής για την Ασφαλή Φόρτωση και Εκφόρτωση των Φορτηγών Πλοίων Μεταφοράς Φορτίου Χύδην (Κώδικα BLU), που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ τον Δεκέμβριο του 1997 [Ψήφισμα Α.862 (20)]. Οι προτεινόμενες υποχρεωτικές διατάξεις βασίζονται στην επεξεργασία βασικών τμημάτων του Κώδικα BLU, καθώς δεν κρίθηκε απαραίτητο να ενσωματωθούν στην πρόταση όλες οι διατάξεις αυτού του Κώδικα.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Στη γνωμοδότησή της για την Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα⁽¹⁾, η ΟΚΕ συμεριζόταν την άποψη της Επιτροπής ότι «η πολιτική θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας πρέπει να εξασφαλίζει ανταγωνιστικές υπηρεσίες μεταφορών και να καθιστά βέβαιο ότι οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται με ελάχιστο επίπεδο κινδύνου για τα πληρώματα, τους επιβάτες, τα εμπορεύματα και τα πλοία, το θαλάσσιο περιβάλλον και τις παράκτιες δραστηριότητες». Η πρόταση συμφωνεί με αυτήν την προσέγγιση και επεκτείνει μάλιστα το πεδίο εφαρμογής του Προγράμματος Δράσης για την Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στη Θάλασσα σε έναν σημαντικό τομέα λειτουργικής ασφάλειας, στον οποίο υπήρχε μέχρι σήμερα περιορισμένη συμμόρφωση και εναρμόνιση.

3.2. Στην ίδια γνωμοδότηση⁽¹⁾, η ΟΚΕ δήλωνε επίσης ότι «οι πλοιοκτίτες, οι ναυτικοί, οι ναυτασφαλιστές, οι ναυλωτές, τα κράτη νηολόγησης, οι νηογνώμονες και τα κράτη του λιμένα κατάπλου πρέπει να ενώσουν τις προσπάθειές τους ... για την εξεύρεση λύσεως για καθαρότερες και ασφαλέστερες θάλασσες». Στο ίδιο πνεύμα, ο Χάρτης της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας που υπογράφηκε στη Διάσκεψη Mare Forum ('Αμστερνταμ, 22 Ιουνίου 1999) από 24 οργανώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας — συμπεριλαμβανομένων των δύο οργανώσεων λιμένων (ESPO⁽²⁾ και Ferport⁽³⁾) — αναφέρει ρητά ότι «κάθε κρίκος στην αλυσίδα ευθύνης της ναυτιλίας, είτε στη θάλασσα βρίσκεται είτε στην ξηρά, πρέπει να καταστήσει τα μελήματα ασφαλείας αναπόσπαστο τμήμα των δραστηριοτήτων του».

3.3. Στην ΕΕ υπάρχουν 100 περίπου λιμένες/τερματικοί σταθμοί που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση ή εκφόρτωση φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην. Οι φορείς εκμετάλλευσης των λιμένων και των τερματικών σταθμών, αλλά επίσης — πράγμα εξίσου σημαντικό — και οι ναυλωτές, οι οποίοι ενδέχεται να έχουν ιδιόκτητους τερματικούς σταθμούς, πρέπει να πεισθούν για την επικίνδυνη φύση των πρακτικών φορτοεκφόρτωσης που εφαρμόζουν. Εδώ και πάρα πολύ καιρό, οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί χρησιμοποιούν πρακτικές που καθοδηγούνται από την ανάγκη να φορτώνουν και να εκφορτώνουν τα φορτία όσο ταχύτερα τους επιτρέπουν τα μηχανήματά τους. Στους λιμένες φόρτωσης ασκείται συνεχής πίεση στα πλοία να δέχονται τα φορτία με όλο και ταχύτερο ρυθμό. Στους λιμένες εκφόρτωσης, η χρήση πολύ βαριών αρπαγών ή αεροσφύρων για την κατέλκυση των φορτίων και η χρήση μεγάλων χωματουργικών μηχανημάτων με αστάλινες λεπίδες είναι συνηθισμένο χαρακτηριστικό πολλών αποβαθρών εκφόρτωσης. Σχετικές έρευνες της ΙΑCS⁽⁴⁾ δείχνουν ότι ο ακατάλληλος χειρισμός βαριών φορτίων μεγάλης πυκνότητας κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση ενδέχεται να προξενήσει υπερβολική καταπόνηση και υλικές ζημιές στα κύτη και τα διαφράγματα και να βλάψει τα επιχρίσματα που προστατεύουν τα κύτη φορτίου από τη διάβρωση. Με τον καιρό, οι ζημιές αυτές ενδέχεται να μειώσουν ή να απειλήσουν τα κατασκευαστικά περιθώρια ασφαλείας, όταν το πλοίο βρεθεί σε κακοκαιρία.

3.3.1. Πολλά φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, που πιάστηκαν για εμπορικούς λόγους να μην αποκλίνουν από την πορεία τους ή να μην μειώσουν ταχύτητα για να φθάσουν στην ώρα τους στον λιμένα, χάθηκαν ή υπέστησαν δομικές ζημιές σε περιοχές με αντίξοες μετεωρολογικές συνθήκες.

3.3.2. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα είναι υπεύθυνοι για τη διατήρηση της κατάστασης του πλοίου τους κατά την κανονική του λειτουργία. Σε πολλές περιπτώσεις, ωστόσο, η ανάγκη να διαφυλάξουν την ασφάλεια του πλοίου προς όφελος και της δικής τους ασφάλειας ενδέχεται να υποτάσσεται σε οικονομικές πιέσεις, όπως μαρτυρεί η λειτουργία πλοίων μειωμένου επιπέδου ασφαλείας. Επιπλέον, ο βαρύς φόρτος εργασίας και τα διάφορα καθήκοντα που επιβάλλονται στους πλοιάρχους και τα πληρώματά τους όταν βρίσκονται στον λιμένα προξενούν κόπωση και επηρεάζουν έτσι την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

3.3.3. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι δεν πρέπει να επιτρέπεται σε αυτές τις οικονομικές πιέσεις επί των πλοίων και των πληρωμάτων να διαβρώνουν τα απαραίτητα περιθώρια ασφαλείας.

3.4. Οι αξιωματικοί των πλοίων έχουν υποχρέωση να προσπαθούν να αποτρέψουν τις ζημιές στο πλοίο τους. Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις είναι δύσκολο να διαπιστωθεί η ύπαρξη υλικής ζημιάς παρά μόνο αφού ολοκληρωθεί η εκφόρτωση και ακόμη δυσκολότερο να αποφευχθεί εντελώς η πρόκλησή της. Αρκετά δύσκολο είναι, επίσης, να αποδειχθεί ότι ένοχος είναι ο τερματικός σταθμός, με τη σπουδή των πλοίων να αποπλεύσουν μόλις ολοκληρωθεί η εκφόρτωση. Για να εντοπίζονται νωρίς τα δυναμικά προβλήματα, το Ψήφισμα Α.866 (20) του ΔΝΟ παρέχει στα πληρώματα των πλοίων και στο προσωπικό των τερματικών σταθμών οδηγίες σχετικά με τα κυριότερα σημεία των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που ενδέχεται να πάθουν ζημιά ή διάβρωση. Οι οδηγίες αυτές συνιστούν στους φορείς

(1) ΕΕ C 34 της 2.12.1994, σ. 47.

(2) European Sea Ports Organization (Οργάνωση Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων).

(3) Federation of European Private Ports Operators (Ομοσπονδία Ιδιωτικών Φορέων Εκμετάλλευσης Ευρωπαϊκών Λιμένων).

(4) International Association of Classification Societies (Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων).

εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών και στα μέλη του πληρώματος του πλοίου να εξετάζουν τακτικά οι ίδιοι τα κύτη φορτίου, τα καλύμματα των στομιών των κυτών και τις δεξαμενές έρματος, για να εντοπίσουν ενδεχόμενες ζημιές και ελαττώματα. Τονίζουν, επίσης, ότι, από τη σκοπιά της ασφάλειας, οι επιθεωρήσεις των κυτών φορτίου από το πλήρωμα του πλοίου ή από τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών είναι σκόπιμο να διεξάγονται πολύ πριν αρχίσουν οι εργασίες φόρτωσης και αφού τελειώσουν όλες οι εργασίες εκφόρτωσης, αν και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι πρακτικοί περιορισμοί.

3.5. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι, αν και ο ίδιος ο Κώδικας BLU του ΔΝΟ δεν είναι νομικώς δεσμευτικό κείμενο, ορισμένα τμήματα του Κώδικα έχουν ενσωματωθεί στον κανονισμό VI/7 της Σύμβασης Solas, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998, και κατέστησαν, επομένως, υποχρεωτικά από εκείνη την ημερομηνία. Ο κανονισμός αυτός αναφέρεται ρητώς στην επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και του τερματικού σταθμού φόρτωσης ή εκφόρτωσης του φορτίου χύδην. Η υποχρεωτική εφαρμογή των κυριότερων διατάξεων των Ψηφισμάτων του ΔΝΟ μέσω κοινοτικής νομοθεσίας και η θέσπιση συμπληρωματικών σχετικών μέτρων, όπως η εφαρμογή από τους τερματικούς σταθμούς ενός συστήματος διαχείρισης της ποιότητας, θεωρείται ο πιο ενδεδειγμένος και αποτελεσματικός τρόπος να επιτευχθεί ο στόχος της βελτίωσης της ασφάλειας των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην.

3.6. Η ΟΚΕ επικροτεί την επί μακρόν αναμενόμενη πρόταση και επιδοκιμάζει τον κύριο στόχο της, που είναι να εφαρμοσθούν με εναρμονισμένο τρόπο στην ΕΕ οι βασικές αρχές και οι διατάξεις των Ψηφισμάτων του ΔΝΟ για την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς στερεού φορτίου χύδην και την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των πλοίων και, ιδιαίτερα, των πέντε βασικών αρχών που αναφέρονται στο λειτουργικό τμήμα του Ψηφίσματος Α.862 (20) του ΔΝΟ. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι στην πρόταση θα πρέπει να ενσωματωθούν επίσης τα σχετικά τμήματα του Ψηφίσματος Α.866 (20) του ΔΝΟ. Το προτεινόμενο νομικό μέσο της οδηγίας θα παράσχει μεγαλύτερο βαθμό ευελιξίας στα κράτη μέλη, κατ' εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Άρθρο 2 — Πεδίο εφαρμογής

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής ότι, εφόσον ο Κώδικας BLU δεν προβλέπει κανένα περιορισμό ως προς το μέγεθος των τερματικών σταθμών ή των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να αποφευχθεί ένα διπλό καθεστώς ασφαλείας, που θα αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης Οδηγίας ορισμένες κατηγορίες φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην ή τερματικών σταθμών βάσει κριτηρίων μεγέθους και μόνο.

4.2. Άρθρο 3 — Ορισμοί

Η ΟΚΕ σημειώνει ότι ο ορισμός του «εκπροσώπου τερματικού σταθμού» θα μπορούσε να ερμηνευθεί εσφαλμένα ως υποχρέωση του τερματικού σταθμού να ορίζει εκπρόσωπο για κάθε μεμονω-

μένο πλοίο. Αν και στην πράξη κάτι τέτοιο θα ήταν δυνατό, ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού, ως αντίστοιχος του «επίσημα προσδιορισμένου ατόμου» στο πλαίσιο του Κώδικα ISM⁽¹⁾, θα πρέπει να είναι σταθερός και το οριζόμενο πρόσωπο να έχει τη γενική ευθύνη για τη συμμόρφωση του σταθμού με τις υποχρεώσεις του Παραρτήματος VI.

4.3. Άρθρο 5 — Απαιτήσεις καταλληλότητας των τερματικών σταθμών

Το άρθρο 5 θεσπίζει ένα σημαντικό τμήμα της δέσμης που διασφαλίζει ισόρροπες υποχρεώσεις για τα πλοία και τους τερματικούς σταθμούς για την ασφάλεια των εργασιών. Η υποχρέωση των τερματικών σταθμών να αναπτύξουν, να εφαρμόζουν και να διατηρούν ένα σύστημα διαχείρισης της ποιότητας σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9001:2000 πρέπει να θεωρηθεί αντίστοιχη της υποχρέωσης των πλοίων και των εταιρειών να λειτουργούν σύμφωνα με τον κώδικα ISM. Εκτιμάται ότι μόνο το 20 % των τερματικών σταθμών διαθέτει σύστημα διαχείρισης της ποιότητας. Επιπλέον, ορισμένοι τερματικοί σταθμοί της Δυτικής Ευρώπης βρίσκονται σε κακή κατάσταση σε σύγκριση με τους τερματικούς σταθμούς λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών. Η ΟΚΕ επαινεί την Επιτροπή για το όραμα και τον στόχο της να διασφαλίσει παρόμοια επίπεδα δέσμευσης στην εφαρμογή των διεθνών συμφωνημένων προτύπων ασφαλείας και διαχείρισης της ποιότητας τόσο από μέρους των φορτηγών φορτίου χύδην όσο και από μέρους των τερματικών σταθμών.

4.4. Άρθρο 6 — Ευθύνες των πλοιαρχών και των εκπροσώπων των τερματικών σταθμών

Ο Κώδικας BLU και η προτεινόμενη Οδηγία ορίζουν με μεγάλη σαφήνεια τις χωριστές και ιδιαίτερες ευθύνες του πλοίαρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού. Η γενική ευθύνη του πλοίαρχου θα πρέπει να ερμηνευθεί ως αναγνώριση του προεξέχοντα ρόλου του στα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του πλοίου και επικράτηση της γνώμης του σε περιπτώσεις διάστασης απόψεων σε θέματα διασύνδεσης πλοίου/τερματικού σταθμού και όχι ως ανάθεση της ευθύνης για τις πρακτικές, τις ενέργειες ή τις παραλείψεις του σταθμού.

4.5. Άρθρο 9 — Αποκατάσταση ζημιών που συνέβησαν κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση

Ο Κώδικας BLU ορίζει ότι, σε περίπτωση ζημιάς στο πλοίο κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση, η δράση που θα αναληφθεί, αν δηλαδή θα πραγματοποιηθεί άμεση επισκευή ή θα αναβληθεί για αργότερα, θα πρέπει να ικανοποιεί τη διοίκηση ή έναν αναγνωρισμένο από αυτήν οργανισμό και την αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα. Ορίζει επίσης ότι, αν θεωρηθεί απαραίτητη η άμεση επισκευή, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο που να ικανοποιεί τον πλοίαρχο πριν αποπλεύσει το πλοίο από τον λιμένα. Σύμφωνα με την προτεινόμενη Οδηγία, η απόφαση

⁽¹⁾ International Safety Management Code (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας).

λαμβάνεται από την αρχή ελέγχου του κράτους του λιμένα, ενδεχομένως βάσει της σύστασης ενός αναγνωρισμένου οργανισμού (προφανώς διαφορετικού από τον οργανισμό που έχει αναγνωρισθεί από τη διοίκηση). Είναι ίσως σκόπιμο να διευκρινισθεί ότι η επιλογή της χρήσης διαφορετικού οργανισμού θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στις περιπτώσεις πλοίων που έχουν λάβει πιστοποίηση από οργανισμούς που δεν αναγνωρίζονται από την ΕΕ.

4.6. Άρθρο 10 — Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων

Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι το πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης θα πρέπει να επεκταθεί έτσι ώστε να συμπεριλάβει και την επαλήθευση ότι οι τερματικοί σταθμοί έχουν αναπτύξει, εφαρμόζουν και διατηρούν το απαιτούμενο σύστημα διαχείρισης της ποιότητας που προβλέπεται στην τέταρτη παράγραφο του άρθρου 5.

4.7. Παραρτήματα IV και VI — Καθήκοντα του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού πριν και κατά τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης

Τα καθήκοντα του πλοιάρχου και του εκπροσώπου του τερματικού σταθμού θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν, όπου και όταν είναι

εφικτό, την απαίτηση επιθεώρησης των κυτών φορτίου πριν από οποιαδήποτε εργασία φόρτωσης ή εκφόρτωσης, προκειμένου να εντοπισθούν ενδεχόμενες ζημιές και ελαττώματα.

5. Συμπεράσματα

5.1. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η εφαρμογή της προτεινόμενης Οδηγίας θα ενισχύσει την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην στους λιμένες της ΕΕ και θα δώσει ένα δυνατό μήνυμα για τη δέσμευση των κρατών μελών υπέρ της υποστήριξης των μέτρων που έχουν αποφασισθεί σε διεθνές επίπεδο. Θα μειώσει, επίσης, τον κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ των τερματικών σταθμών.

5.2. Η ΟΚΕ επικροτεί τους προτεινόμενους στόχους, που διευθετούν τις θεμιτές ανησυχίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην είναι επαρκώς ρυθμισμένη και υπάρχουν μηχανισμοί για την εφαρμογή και τη συμμόρφωση με την υπάρχουσα διεθνή και κοινοτική νομοθεσία. Η συμπληρωματική δράση που θεσπίζεται με την Οδηγία θα εξασφαλίσει την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των πλοίων και των συμφερόντων των τερματικών σταθμών — μια ισορροπία που θα πρέπει να διατηρηθεί για να επιτευχθούν βελτιώσεις της ασφάλειας.

Βρυξέλλες, 19 Οκτωβρίου 2000.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS