

**Γνωμοδότηση σχετικά με την πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου για την ασφαλή διαχείριση των πορθμείων RO-RO**

(95/C 236/12)

Στις 13 Μαρτίου 1995 και σύμφωνα με το άρθρο 84, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΕ το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 10 Μαΐου με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Whitworth.

Κατά τη 326η σύνοδο ολομέλειας, 31η Μαΐου και 1η Ιουνίου 1995 (συνεδρίαση της 31ης Μαΐου 1995) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

**1. Εισαγωγή**

1.1. Το παρόν σχέδιο κανονισμού είναι το πρώτο στοιχείο ενός προγράμματος προτάσεων απόφασης του Συμβουλίου που αποσκοπεί στην ασφαλή διαχείριση των επιβατικών πορθμείων RO-RO και το οποίο παρουσιάστηκε στο σχετικό ψήφισμα του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994.

1.2. Το ψήφισμα καλούσε επίσης τα μέλη κράτη και την Επιτροπή να υποστηρίξουν μία σειρά από συνεχιζόμενες πρωτοβουλίες στο Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (ΙΜΟ), τη δε Επιτροπή να αναπτύξει ορισμένες άλλες σχετικές πρωτοβουλίες οι οποίες περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα δράσης της.

1.3. Όλες αυτές οι συνεχιζόμενες δραστηριότητες εντάσσονται στα πλαίσια της ανάπτυξης της κοινής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα στην οποία η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε πλήρως τη γνωμοδότηση που εξέδωσε στις 24 Νοεμβρίου 1993 (CES 170/93) για την αντίστοιχη ανακοίνωση της Επιτροπής. Τα σχετικά στοιχεία της πολιτικής αυτής προσέλαβαν ακόμη πιο άμεσο χαρακτήρα με το ναυάγιο του εθνικού επιβατικού πορθμείου RO-RO Estonia, στις 28 Σεπτεμβρίου 1994.

**2. Η πρόταση της Επιτροπής**

2.1. Το σχέδιο κανονισμού επιδιώκει να καταστήσει τη συμμόρφωση προς τον διεθνή κώδικα για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα του ΙΜΟ (κώδικας ISM) υποχρεωτική από 1ης Ιουλίου 1996 για όλες τις εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται επιβατικά πορθμεία RO-RO που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς κοινοτικούς λιμένες.

2.2. Ο εν λόγω κώδικας υιοθετήθηκε από τον ΙΜΟ τον Μάιο 1994 στα πλαίσια της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια στη Θάλασσα με ημερομηνίες έναρξης ισχύος που καλύπτουν την περίοδο από τον Ιούλιο 1998 έως τον Ιούλιο 2002, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους. Η Επιτροπή επιδιώκει συνεπώς την επίτευξη της εφαρμογής του κώδικα για τα κοινοτικά πορθμεία RO-RO κατά δύο χρόνια και την εφαρμογή του σε δρομολόγια τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού.

**3. Ο κώδικας ISM**

3.1. Στην ουσία, ο κώδικας απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να αναπτύξουν και να εφαρμόζουν υψηλά πρότυπα ασφαλείας για τη διαχείριση και τη λειτουργία των πλοίων τους. Αυτό συνεπάγεται την ανάπτυξη διεξοδικών, γραπτών πολιτικών, καθώς και διαδικασιών που αφορούν τη λειτουργία και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς επίσης και το σαφή προσδιορισμό πεδίων αρμοδιότητας τόσο στην ξηρά, όσο και στη θάλασσα. Από τη στιγμή που θα ορισθούν τα αρχικά πρότυπα και οι δέουσες διαδικασίες, η τήρησή τους θα πρέπει να υπόκειται σε συνεχή επαλήθευση.

3.2. Οι κυβερνήσεις υποχρεούνται να διαπιστώνουν οι ίδιες κατά πόσον οι ναυτιλιακές εταιρείες εκείνες που ασκούν δραστηριότητες στην επικράτειά τους πληρούν τις προδιαγραφές του κώδικα. Η συμμόρφωση θα πιστοποιείται με έγγραφο συμμόρφωσης (ΕΣ) το οποίο θα χορηγεί στη ναυτιλιακή εταιρεία η διοίκηση μόλις διαπιστώνεται ότι οι διαδικασίες που ακολουθεί η εν λόγω εταιρεία πληρούν τις προαναφερθείσες προδιαγραφές, καθώς και με Πιστοποιητικό Διαχείρισης της Ασφαλείας (ΠΔΑ) το οποίο θα χορηγείται σε κάθε πλοίο και θα πιστοποιεί ότι οι εν λόγω διαδικασίες τηρούνται στο σχετικό πλοίο.

3.3. Ο κώδικας θα συνοδεύεται από αναλυτικές οδηγίες του ΙΜΟ προς τις διοικητικές αρχές σχετικά με την εφαρμογή του.

**4. Γενικές παρατηρήσεις**

4.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει ανεπιφύλακτα την πρόταση να καταστεί υποχρεωτική η συμμόρφωση προς τον κώδικα ΙΜΣ για επιβατικά οχηματαγωγά και μάλιστα το συντομότερο δυνατόν. Τονίζει ότι αυτό δεν είναι παρά ένα πρώτο βήμα στο πλαίσιο του συνολικού προγράμματος που αναφέρεται στο ψήφισμα του Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 1994, το οποίο περιλαμβάνει τόσο τεχνικές, όσο και κοινωνικές πτυχές. Καλεί επειγόντως την Επιτροπή να αναπτύξει το συντομότερο δυνατό προτάσεις, προκειμένου να προωθηθούν και τα υπόλοιπα στοιχεία του προγράμματος και τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν πλήρως τις διάφορες πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται από τον ΙΜΟ για την αύξηση της ασφαλείας των οχηματαγωγών.

4.2. Το γεγονός ότι η πρόταση της Επιτροπής για τον παρόντα κανονισμό ΕΚ υιοθετεί ως βάση ένα μέσο ΙΜΟ, συμβιβάζεται απόλυτα με την πολιτική που υποστήριξε η ΟΚΕ

σε μία ολόκληρη σειρά γνωμοδοτήσεων της για την κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της ναυτιλίας. Η ΟΚΕ υποστηρίζει αυτή την προσέγγιση.

4.3. Αναγνωρίζεται ότι θα χρειαστεί να καταβληθούν τεράστιες προσπάθειες προκειμένου οι εταιρείες εκμετάλλευσης οχηματαγωγών και οι διοικητικές αρχές των κρατών μελών να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της πρότασης κανονισμού έως την 1η Ιουλίου 1996. Οι δεκατέσσερες μήνες που απομένουν μόλις και μετά βίας αρκούν, εκτός και εάν οι εταιρείες διαθέτουν ήδη γραπτές λεπτομερείς διαδικασίες και οι διοικητικές αρχές το ειδικευμένο προσωπικό που θα επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση με τον Κώδικα τόσο σε επίπεδο χειρσαίας διαχείρισης όσο και στα ίδια τα σκάφη. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο αν ληφθεί υπόψη ότι οι κατευθυντήριες γραμμές του IMO ορίζουν ότι, πριν από την έκδοση του εγγράφου συμμόρφωσης, το Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας που εφαρμόζει μια εταιρεία θα πρέπει να λειτουργεί τουλάχιστον για τρεις μήνες.

4.4. Ορισμένα κράτη μέλη διατυπώνουν ήδη επιφυλάξεις όσον αφορά την προθεσμία του Ιουλίου 1996. Ωστόσο, η ΟΚΕ πιστεύει ότι οι παρεκκλίσεις από το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να περιοριστούν στο ελάχιστο και μόνο για την περίπτωση μικρών εταιρειών που εκτελούν τοπικά δρομολόγια σε κλειστές θάλασσες για περίοδο βραχείας διάρκειας.

4.5. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι οι διοικητικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να υποβάλλουν σε εξονυχιστικό έλεγχο τα έγγραφα συμμόρφωσης και τα πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σε μη κοινοτικά σκάφη από τις διοικητικές αρχές και από εταιρείες ταξινόμησης στη χώρα προέλευσής τους και να τα αποδέχονται μόνο εφόσον θεωρούν ότι οι προδιαγραφές που εφαρμόζει η εκδίδουσα αρχή είναι ισοδύναμες με αυτές που ισχύουν στην επικράτειά τους.

4.6. Στο πλαίσιο αυτό, η ΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη συμμόρφωση με το μέρος 6 του Κώδικα όσον αφορά τους πόρους και το προσωπικό και ιδίως τις διατάξεις σχετικά με τα προσόντα του πλοίαρχου και του πληρώματος. Οι διοικητικές αρχές πρέπει να μερμινούν ώστε τα πληρώματα όλων των πλοίων που υπόκεινται στον κανονισμό, να ανταποκρίνονται στις διατάξεις της οδηγίας του Συμβουλίου 94/58 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης και δυνατότητας επικοινωνίας. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίδεται σε πλοία οποιασδήποτε σημαίας που επανδρώνονται με πληρώματα μη κοινοτικής προέλευσης και στην ικανότητα επικοινωνίας τους με τους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

4.7. Ένα ακόμη σημαντικό θέμα αφορά τη σχέση μεταξύ του «υπεύθυνου προσώπου» που αναφέρεται στο μέρος 4 του Κώδικα και των πλοίαρχων της εταιρείας των οποίων οι ευθύνες και δικαιοδοσίες εκτίθενται στο μέρος 5. Το υπεύθυνο πρόσωπο πρέπει να είναι δεόντως ειδικευμένο και ικανό να εμπνεύσει εμπιστοσύνη στο προσωπικό του πλοίου.

## 5. Ειδικές παρατηρήσεις

### 5.1. Τίτλος

5.1.1. Ο τίτλος της πρότασης κανονισμού είναι παραπλανητικός δεδομένου ότι υποδηλώνει μια πολύ ευρύτερη προσέγγιση η οποία περιλαμβάνει το πλήρες φάσμα των δραστηριοτήτων που περιέχονται στο ψήφισμα του Συμβουλίου. Ορθότερος τίτλος θα μπορούσε να είναι ο εξής: «Περί της υποχρεωτικής εφαρμογής του κώδικα ISM στα επιβατικά σκάφη RO-RO».

### 5.2. Άρθρο 2

5.2.1. Ο ορισμός της έννοιας «πορθμείο Ro-Ro» πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καταστεί σαφές ότι καλύπτει πορθμεία που μεταφέρουν οχήματα ή βαγόνια.

5.2.2. Πρέπει να προσδιοριστεί η έννοια «τακτικά δρομολόγια» που αναφέρεται στο άρθρο 3.

### 5.3. Άρθρο 5

5.3.1. Η ΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διάταξη του άρθρου 5.2 σύμφωνα με την οποία, σε περίπτωση που μια εταιρεία ταξινόμησης εκδίδει έγγραφα συμμόρφωσης ή πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας, τα κράτη μέλη θα αναγνωρίζουν μόνο εκείνα τα οποία ανταποκρίνονται στα κριτήρια που θεσπίζονται με την οδηγία του Συμβουλίου 94/57.

5.3.2. Το άρθρο 5.4 πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αντανακλά τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του IMO (που υιοθετήθηκαν μετά την κατάρτιση της πρότασης κανονισμού) όσον αφορά τη διάρκεια ισχύος και το χρόνο επικύρωσης των εγγράφων συμμόρφωσης και των πιστοποιητικών διαχείρισης της ασφάλειας. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να προσαρμοστεί η ένατη αιτιολογική σκέψη. Οι κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον κανονισμό ως παράρτημα 2.

### 5.4. Άρθρο 6

5.4.1. Το άρθρο 6.3 επιτρέπει στα κράτη μέλη να αναγνωρίζουν έγγραφα συμμόρφωσης και πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας που εκδίδονται από τρίτες χώρες, δηλαδή από χώρες νηολόγησης πλοίων που δεν φέρουν τη σημαία ενός κράτους της ΕΕ και εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς κοινοτικούς λιμένες. Η ΟΚΕ τονίζει ότι αυτό δεν θα πρέπει να οδηγήσει στην αναγνώριση ναυτιλιακών εταιρειών που δεν συμμορφώνονται στους κανόνες. Το άρθρο θα πρέπει να έχει προαιρετικό και όχι δεσμευτικό χαρακτήρα. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στον όρο «...εφόσον τα έγγραφα αυτά εγγυώνται την τήρηση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού» και προϋπόθεση για την αναγνώριση είναι η τήρηση του όρου

αυτού. Επίσης, το άρθρο θα πρέπει να παραπέμπει ιδιαίτερος στη συμμόρφωση με το μέρος 6 του Κώδικα — βλέπε ανωτέρω, παράγραφο 4.6.

#### 5.5. Άρθρο 7

5.5.1. Η διάταξη σύμφωνα με την οποία ένα κράτος μέλος δύναται να απαιτήσει την αναστολή της εκτέλεσης όλων των δρομολογίων ενός πορθμείου διευρύνει τις εξουσίες που παραχωρούνται από τις διατάξεις ελέγχου στο κράτος ελλειμνισμού όσον αφορά την κράτηση ενός πλοίου. Εφόσον έχουν εκδοθεί έγγραφα συμμόρφωσης και πιστοποιητικά διαχείρισης της ασφάλειας, η εξουσία αυτή θα πρέπει να ασκείται μόνο σε περίπτωση σοβαρού κινδύνου. Στο άρθρο θα πρέπει να προβλέπεται ότι η αναστολή των δρομολογίων θα παύει να ισχύει με την απομάκρυνση του κινδύνου και η λεπτομερής διαδικασία θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε περίπτωση που αμφισβητηθεί η αναστολή.

5.5.2. Επίσης, η αρμοδιότητα που παρέχεται στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7(γ), να ανακαλεί σχετική απόφαση ενός κράτους μέλους, θα μπορούσε να αναγκάσει ένα κράτος μέλος να επιτρέψει σε μία εταιρεία να λειτουργεί όταν κρίνει ότι ορισμένες δραστηριότητές της είναι επικίνδυνες και αντιβαίνουν στην αρχή της επικουρικότητας. Θα ήταν καλύτερα, εάν η γνώμη της Επιτροπής που προκύπτει από τη διαδικασία

περί επιτροπολογίας, κοινοποιούνταν στο κράτος μέλος με τη μορφή αιτήματος.

#### 5.6. Άρθρο 8

5.6.1. Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι γίνεται αναφορά στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO.

#### 6. Περίληψη και συμπεράσματα

6.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει αμέριστα την πρόταση να καταστεί υποχρεωτικός ο κώδικας ISM για τα επιβατικά πορθμεία από την 1η Ιουλίου 1996. Πιστεύει ότι κάθε παρέκκλιση από την απαίτηση αυτή πρέπει οπωσδήποτε να περιορίζεται στο ελάχιστο και σε μικρές εταιρείες που παρέχουν τοπικές υπηρεσίες σε κλειστές θάλασσες για σύντομη περίοδο.

6.2. Αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία στη συμμόρφωση προς το μέρος 6 του κώδικα για τους πόρους και το προσωπικό.

6.3. Πριν από την αποδοχή των εγγράφων συμμόρφωσης και των πιστοποιητικών διαχείρισης της ασφάλειας που εκδίδουν διοικητικές αρχές τρίτων χωρών ή εταιρείες ταξινόμησης, οι διοικητικές αρχές των κρατών μελών πρέπει να βεβαιώνονται ότι η εκδίδουσα αρχή εφαρμόζει πρότυπα συμμόρφωσης παρεμφερή προς τα δικά της.

Βρυξέλλες, 31 Μαΐου 1995.

Ο Πρόεδρος της  
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Carlos FERRER