

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων»

(97/C 206/19)

Στις 27 Ιανουαρίου 1997, σύμφωνα με το άρθρο 84 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 έχει ανατεθεί η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 9 Απριλίου 1997 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Whitworth.

Κατά την 345η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 23ης Απριλίου 1997) η ΟΚΕ υιοθέτησε με 119 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 7 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή και ιστορικό

1.1. Η προτεινόμενη οδηγία αποτελεί απόρροια του ψηφίσματος του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων οριζόντιας φορτοεκφόρτωσης. Με το ψήφισμα που υπενθυμίζεται παράλληλα με άλλα δυστυχήματα και η ανατροπή του επιβατηγού πλοίου «Estonia», καλούνται τα κράτη μέλη και η Επιτροπή να υποστηρίξουν μια σειρά από ειδικές δράσεις στους κόλπους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ): επιπλέον η Επιτροπή καλείται να υποβάλει προτάσεις για τη θέσπιση ορισμένων επιτακτικών προϋποθέσεων, μία από τις οποίες αφορά την καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων που χρησιμοποιούν τακτικά τους κοινοτικούς λιμένες.

1.2. Από την ημερομηνία εκείνη, ο ΙΜΟ εξεργάστηκε και υιοθέτησε ορισμένες τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα το 1974 (SOLAS). Ο κανονισμός 3/27 που φέρει τον τίτλο «Πληροφόρηση των Επιβατών» και υιοθετήθηκε τον περασμένο Ιούνιο και ισχύει για όλους τους επιβάτες πλοίων που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια, θεσπίζει κανόνες για τη μέτρηση των επιβατών και την καταχώρηση ορισμένων στοιχείων που τους αφορούν. Ο κανονισμός θα τεθεί σε ισχύ από 1ης Ιουλίου 1998.

1.3. Ο κανονισμός SOLAS επιτρέπει ορισμένες παρεκκλίσεις:

- επιβατηγά πλοία ενδέχεται να εξαιρούνται από τις διατάξεις εφόσον η προγραμματισμένη διαδρομή τους καθιστά άσκοπη την καταγραφή πληροφοριών·
- πλοία τα οποία δεν απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από τις ακτές ενδέχεται να εξαιρούνται από τις διατάξεις, εφόσον οι διοικητικές αρχές της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα θεωρούν ότι η ασφαλής φύση του ταξιδιού καθιστά άσκοπες ή παράλογες της απαιτήσεις αυτές.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1. Η Επιτροπή στήριξε την πρόταση οδηγίας στον νέο κανονισμό SOLAS. Προτείνει δε ότι θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που αναχω-

ρούν από λιμένα ενός κράτους μέλους για να πραγματοποιήσουν κάποια τοπική ή διεθνή διαδρομή. (Προβλέπονται επίσης ορισμένες προϋποθέσεις και για πλοία που εισέρχονται από λιμένες εκτός της Κοινότητας.) Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, χωρίς μια παρόμοια οδηγία, ο κανονισμός SOLAS θα δέσμευε μόνο τα κράτη νηολόγησης, καθώς και ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεπής εφαρμογή του για όλα τα επιβατηγά πλοία που αναχωρούν από κοινοτικούς λιμένες, είναι απαραίτητο να επεκταθεί η δικαιοδοσία της εφαρμογής των διατάξεων του και στα κράτη ελλειμνισμού· επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα κράτη ελλειμνισμού είναι υπεύθυνα για την ανάληψη δράσεων αναζήτησης και διάσωσης (SAR) στην περίπτωση που υπάρχουν θύματα.

2.2. Σύμφωνα με την προτεινόμενη οδηγία:

- ο αριθμός των επιβατών πρέπει να μετράται πριν από την αναχώρηση του πλοίου και οι υπεύθυνοι να διασφαλίζουν ότι δεν υπερβαίνει τον αριθμό των επιβατών για τους οποίους το πλοίο έχει πιστοποιηθεί·
- στην περίπτωση πλοίων που πραγματοποιούν διαδρομές μεγαλύτερες των 20 μιλίων, τα ονόματα, το γένος και η κατηγορία όλων των επιβατών, καθώς επίσης και όλες οι ειδικές αναγκές που έχουν γνωστοποιηθεί μεμονωμένα πρέπει να καταγράφονται και να γνωστοποιούνται εντός 30 λεπτών από τη στιγμή της αναχώρησης σε προκαθορισμένο υπόλληλο της εταιρείας, ο οποίος μπορεί να τα θέσει στη διάθεση των αρχών αναζήτησης και διάσωσης, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο·
- οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να θεσπίσουν ένα παρόμοιο σύστημα καταγραφής το οποίο θα ανταποκρίνεται σε ορισμένες λειτουργικές προϋποθέσεις·
- τα κράτη μέλη οφείλουν να θέσουν σε ισχύ διατάξεις για τη συμμόρφωση με την οδηγία έως την 1η Ιανουαρίου 1998, ενώ οι διατάξεις σχετικά με την καταγραφή πρέπει να αρχίσουν να ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 1999.

2.3. Ενώ σύμφωνα με την προτεινόμενη οδηγία, η καταγραφή πληροφοριών που αφορούν τους επιβάτες απαιτείται μόνο για ταξίδια που υπερβαίνουν τα 20 μίλια δεν υπάρχει διάταξη που να επιτρέπει την παρέκκλιση για λόγους που αφορούν το άσκοπο της εφαρμογής των διατάξεων και τα κριτήρια για την εξαίρεση πλοίων που κινούνται για τα οποία ισχύουν περιοριστικές διατάξεις είναι πολύ περισσότερο αυστηρά από αυτά που ισχύουν σύμφωνα με τον κανονισμό SOLAS.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Σε γενικές γραμμές, η ΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου επί του θέματος αυτού. Παράλληλα, αποδέχεται ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστεί κοινοτική νομοθεσία η οποία να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα τόσο για το κράτος ελλειμενισμού όσο και για το κράτος νηολόγησης. Επίσης, επιδοκιμάζει το γεγονός ότι η προτεινόμενη οδηγία στηρίζεται σε αποφάσεις του ΔΝΟ, όπως περιλαμβάνονται στον κανονισμό SOLAS, πράξη η οποία είναι συνεπής με τη θέση που έλαβε σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της με αντικείμενο ναυτιλιακά θέματα. Τέλος, αποδέχεται ότι οι κανόνες θα πρέπει να εφαρμόζονται εξίσου σε πλοία που πραγματοποιούν τοπικές καθώς και διεθνείς διαδρομές, δεδομένου ότι δεν μπορεί να γίνει λόγος διαφορετικών προτύπων ασφαλείας στους τομείς αυτούς.

3.2. Όσον αφορά το περιεχόμενο της οδηγίας, είναι αναμφισβήτητο ότι πρέπει να μετράται ο αριθμός των επιβατών ενός πλοίου και ότι οι υπεύθυνοι επιβάλλεται να διασφαλίζουν ότι δεν θα υπερβαίνει τον αριθμό που αναφέρεται στο πιστοποιητικό επιβατών του πλοίου. Η ΟΚΕ υποστηρίζει ανεπιφύλακτα τις διατάξεις αυτές, αν και πιστεύει ότι δεν είναι απαραίτητο να θεσπιστεί νέος κανονισμός προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση αυτής της βασικής προϋπόθεσης ασφαλείας.

3.3. Η καταγραφή των ονομάτων και άλλων λεπτομερειών των επιβατών αποτελεί μια νέα προϋπόθεση. Σε ορισμένα σημεία της αιτιολογικής της έκθεσης η Επιτροπή δηλώνει ότι ο σκοπός είναι να διευκολυνθεί η δράση των υπηρεσιών αναζήτησης και διάσωσης. Ενώ ο αριθμός των επιβατών είναι απαραίτητος και η γνώση των κατηγοριών του (ενήλικες, παιδιά και βρέφη) είναι χρήσιμη, το συγκεκριμένο όνομα των επιβατών αποκτά σημασία μόνο εφόσον έχουν υπάρξει θύματα, προκειμένου να επιτραπεί στην εταιρεία να απαντήσει σε ερωτήσεις συγγενών και να διευκολυνθεί η αναγνώριση των νεκρών και των τραυματισμένων.

3.4. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο όρος της καταγραφής των ονομάτων όλων των επιβατών θα δημιουργήσει σημαντικές διοικητικές δυσκολίες στις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εκτελούν πολύ τακτικά δρομολόγια σε διαδρομές στις οποίες ένας σημαντικός αριθμός επιβατών αγοράζει εισιτήρια τη στιγμή της επιβίβασής του. Με βάση τα ισχύοντα συστήματα κράτησης θέσεων, καταγράφονται τα ονόματα των οδηγών, αλλά όχι των επιβατών, τη στιγμή που σε ένα λεωφορείο ή σε ένα τουριστικό λεωφορείο μπορούν να επιβαίνουν έως και 50 άτομα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, θα είναι δύσκολο να αποφευχθεί η παράταση του χρόνου επιβίβασης (με αποτέλεσμα να καθυστερούν οι επιβάτες και να μειώνεται η λειτουργική αποτελεσματικότητα) ακόμη και με τη χρήση προηγμένου (και δαπανηρού) ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

3.5. Η κλίμακα της επιχείρησης θα είναι τεράστια. Την εποχή υψηλής κίνησης, το πρόγραμμα ενός λιμένος περιλαμβάνει 65 αναχωρήσεις καθημερινά για τις οποίες θα ισχύουν οι διατάξεις καταγραφής, που αφορούν κατά μέσον όρο περί τους 63 000 επιβάτες. Κάθε ένα από τα ονόματα αυτά πρέπει να εξακριβώνεται και να καταγράφεται σε διάστημα λίγο μεγαλύτερο της μίας ώρας πριν από τη διαγραφή του καταλόγου, εκτός και αν στο διάστημα αυτό έχει συμβεί δυστύχημα με το εν λόγω πλοίο.

3.6. Αυτοί ήταν αναμφισβήτητοι οι λόγοι που είχαν ως αποτέλεσμα να συμπεριληφθεί στον κανονισμό SOLAS η δυνατότητα παρέκκλισης για λόγους που αφορούν τον άσκοπο χαρακτήρα της συγκεκριμένης διάταξης όπως περιγράφεται στην

παράγραφο 1.3. Η ΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω την καθιέρωση μιας παρόμοιας δυνατότητας, ενδεχομένως με την προσθήκη μιας ρήτρας στην προτεινόμενη οδηγία με την οποία θα επιτρέπεται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα εναλλακτικό σύστημα καταγραφής σε μια συγκεκριμένη διαδρομή, όπου σύμφωνα με την κρίση τους θα ήταν άσκοπο να ισχύει η υποχρέωση καταγραφής των ονομάτων όλων των επιβατών. Στην ουσία, μια παρόμοια ρύθμιση απαιτεί τη συμφωνία και των δύο (ή όλων) των κρατών ελλειμενισμού, να εναρμονίζεται πλήρως με τα κριτήρια που ισχύουν σύμφωνα με τη σύμβαση SOLAS, να συνεκτιμά πλήρως τις διευκολύνσεις που υπάρχουν στην περιοχή όσον αφορά την αναζήτηση και διάσωση και την πρόβλεψη του καιρού και να μην οδηγεί σε οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ προγραμματισμένων διαδρομών.

3.7. Με την επιφύλαξη της υπόδειξης αυτής και των συγκεκριμένων σχολίων που ακολουθούν, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση οδηγίας αποτελεί την ενδεδειγμένη ανταπόκριση της Επιτροπής στο νέο κανονισμό SOLAS.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Άρθρο 4, παράγραφος 3

(Δεν αφορά την ελληνική μετάφραση.)

4.2. Άρθρο 5, παράγραφος 1

Τα άτομα και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να καταμετρώνται ιδιαιτέρως, δεδομένου ότι είναι ο αριθμός των επιβατών αυτός που δεν πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό που αναφέρεται στο πιστοποιητικό επιβατών του πλοίου.

4.3. Άρθρο 6

Πρέπει να διασαφηνισθεί ότι, είτε στο άρθρο αυτό είτε με τον ορισμό ενός ταξιδιού στο άρθρο 2, ότι το όριο των 20 μιλίων ισχύει για την απόσταση από λιμένα σε λιμένα και όχι για τη μέση απόσταση που περιλαμβάνει διαδρομές μεταξύ περισοτέρων από δύο λιμένες.

4.4. Άρθρο 8

Δεδομένου ότι οι διατάξεις της σύμβασης SOLAS ορίζουν ότι οι πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των αρχών αναζήτησης και διάσωσης οποτεδήποτε αυτό είναι απαραίτητο, η πρώτη πρόταση της τρίτης παραγράφου πρέπει να αναδιατυπωθεί ως εξής: «Η εταιρεία εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που απαιτούνται από την παρούσα οδηγία να μπορούν να τεθούν ανά πάσα στιγμή και ώρα, με την επιφύλαξη της περιόδου που ορίζεται στο άρθρο 6, στη διάθεση της αρμόδιας αρχής». Επίσης, θα πρέπει να διασαφηνισθεί ότι δεν είναι απαραίτητο οι πληροφορίες να διατηρούνται σε γραπτή μορφή, εφόσον υπάρχει δυνατότητα να διαβιβαστούν αμέσως μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών.

4.5. Άρθρο 11, παράγραφος 1 (iv)

Ο όρος ότι το σύστημα θα πρέπει να διαμορφωθεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μην προκαλείται άσκοπη καθυστέρηση των επιβατών, εγείρει το ερώτημα της εφαρμοσιμότητας που συζητήθηκε στην παράγραφο 3.4 ανωτέρω.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 1997.

4.6. Άρθρο 11, παράγραφος 2

Ο όρος αυτός πρέπει να διαγραφεί. Η καλύτερη μέθοδος συμμόρφωσης σε κάθε περίπτωση πρέπει να αποφασίζεται από την εταιρεία και να υπόκειται στην έγκριση του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Tom JENKINS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για:

- την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με μελλοντική στρατηγική για τον έλεγχο των ατμοσφαιρικών εκπομπών των οδικών μεταφορών η οποία λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα του προγράμματος Auto Oil»,
- την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου», και
- την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων και τροποποίηση των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου»⁽¹⁾

(97/C 206/20)

Στις 13 Φεβρουαρίου 1997, σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 4 Απριλίου 1997 (Εισηγητής: ο κ. Gafo Fernández).

Κατά την 345η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 24ης Απριλίου 1997), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε, με 61 ψήφους υπέρ, 3 κατά και 4 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Στόχος των οδηγιών αυτών είναι η ουσιαστική βελτίωση της ποιότητας του αέρα, και ειδικά στις πόλεις, στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το έτος 2010. Για τούτο, με τις οδηγίες αυτές επιχειρείται ο καθορισμός, από κοινού, των νέων ορίων εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων για τα έτη 2000 και 2005 και, παράλληλα, η ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και πετρελαίου για μηχανοκίνηση το έτος 2000.

1.2. Με τη βάση αυτή θεσπίζονται από το έτος 2000 νέα όρια εκπομπών ρύπων από τις εξατμίσεις των μηχανοκίνητων

επιβατικών αυτοκινήτων τα οποία αντιπροσωπεύουν μέση μείωση μεταξύ του 35 % και του 50 % επί των τιμών που θεσπίστηκαν το 1996 για τους κυριότερους ρύπους (NO_x, CO, HC και σωματίδια). Παράλληλα απαγορεύεται εντελώς, από την ημερομηνία αυτή, η εμπορία της βενζίνης με μόλυβδο και βελτιώνονται ορισμένα χαρακτηριστικά της αμιόλυβδης βενζίνης καθώς και του ντίζελ μηχανοκίνησης.

1.3. Στο κείμενο των οδηγιών αυτών προβλέπεται ότι το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1998, η Επιτροπή θα πρέπει να παρουσιάσει μία νέα πρόταση όσον αφορά τις νέες τιμές εκπομπών ρύπων για το έτος 2000 καθώς και την απαιτούμενη

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 77 της 11. 3. 1997, σ. 1-8.