

**Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για:**

- την «Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία»,
- την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων», και
- την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα»

(2001/C 221/07)

Στις 25 Ιανουαρίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Μαΐου 2001 (εισηγητής: ο κ. Retureau, συνεισηγήτρια: η Δρ. Μπρεδημα-Σαββοπούλου).

Κατά την 382η σύνοδο ολομέλειας της 30ής και 31ης Μαΐου 2001 (συνεδρίαση της 30ής Μαΐου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 111 ψήφους υπέρ και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

**1. Εισαγωγή**

1.1. Στο πλαίσιο των δεσμεύσεών της για την παρουσίαση μίας σειράς νομοθετικών προτάσεων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, η Επιτροπή προτείνει στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τρία νέα κείμενα, για τα οποία ζητεί τη γνώμη της ΟΚΕ.

1.2. Η δεύτερη δέσμη κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου *Erika*, που στη συνέχεια θα αποκαλείται για λόγους απλούστευσης «δέσμη μέτρων *Erika 2*», περιλαμβάνει τρεις προτάσεις: μία πρόταση Οδηγίας και δύο προτάσεις κανονισμού.

1.3. Οι προτάσεις αυτές είχαν ήδη εξαγγελθεί στη δέσμη μέτρων *Erika 1*, για την οποία η ΟΚΕ έχει ήδη γνωμοδοτήσει<sup>(1)</sup>, διατυπώνοντας με την ευκαιρία αυτή ορισμένες παρατηρήσεις, στις οποίες πρέπει να αναφερθούμε, πριν διατυπώσουμε πιο λεπτομερείς παρατηρήσεις μετά την ανάλυση των προτάσεων που μας έχουν υποβληθεί.

1.4. Η ΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, όσον αφορά την τροποποίηση της Οδηγίας για την ενίσχυση των ελέγχων στους λιμένες, που αποτελούσε μέρος της πρώτης δέσμης μέτρων, το Συμβούλιο δεν ακολούθησε πλήρως τις προτάσεις της Επιτροπής, που συνεπαγόταν συγκεκριμένα μια σημαντική αύξηση του αριθμού των επαρκώς ειδικευμένων επιθεωρητών, όπως είχε τονίσει η ΟΚΕ. Η σημερινή θέση του Συμβουλίου μπορεί να περιορίσει δραστικά τον αριθμό των επικίνδυνων πλοίων που επιθεωρούνται στους λιμένες, πράγμα για το οποίο η ΟΚΕ εκφράζει τη βαθιά της λύπη. Ελπίζει ότι η θέση αυτή θα μπορέσει να αλλάξει, ώστε να εξασφαλιστεί ο πλήρης σεβασμός των στόχων του Μνημονίου του Παρισιού και του συντελεστή εστίασης που προτείνει η Επιτροπή.

1.5. Η ΟΚΕ, που, όσον αφορά την καθιέρωση πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, είχε ζητήσει να επιδιωχθεί, στο μέτρο του δυνατού, προηγούμενης συμφωνίας στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), σημειώνει με ικανοποίηση το γεγονός ότι κατά τη σύνοδο του ΔΝΟ της 24ης-27ης Απριλίου 2001 αποφασίστηκε η αναθεώρηση του ισχύοντος χρονοδιαγράμματος απόσυρσης, σύμφωνα με το κοινό αίτημα των Κρατών Μελών της Ένωσης.

1.6. Λαμβανομένης υπόψη της σημασίας του ανθρώπινου παράγοντα στον τομέα της ασφάλειας, υπάρχει επείγουσα ανάγκη ενσωματώσεως των ναυτιλιακών συμβάσεων της ΔΟΕ στο κοινοτικό δίκαιο μέσω της επικύρωσής τους από τα Κράτη Μέλη, καθώς και άλλης μιας αναθεώρησης των κειμένων που αφορούν την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Τα Κράτη Μέλη θα πρέπει να πιέσουν τα υπόλοιπα μέλη του ΔΝΟ και της ΔΟΕ και η Κοινότητα, από την πλευρά της, θα πρέπει να βοηθήσει στην παγκόσμια επικύρωση τόσο των συμβάσεων αυτών όσο και των πιο πρόσφατων πρωτοκόλλων, με στόχο την ανύψωση και την εναρμόνιση του γενικού επιπέδου προστασίας των ναυτικών και της εκπαίδευσής τους σε θέματα ασφάλειας. Η ΟΚΕ, από τη δική της πλευρά, θα καταρτίσει μια γνωμοδότηση πρωτοβουλίας για αυτό το θέμα, η οποία θα καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς.

**2. Οι νομοθετικές προτάσεις της δέσμης μέτρων *Erika 2***

2.1. *Οδηγία σχετικά με τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία*

2.1.1. Ο κίνδυνος ατυχημάτων λόγω της συγκέντρωσης θαλάσσιας κυκλοφορίας σε στενά είναι ιδιαίτερα υψηλός· γενικότερα, οι

(1) ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 22.

συνέπειες ορισμένων ατυχημάτων μπορούν να είναι καταστροφικές για την οικονομία και το περιβάλλον περιοχών που βρίσκονται κατά μήκος ευρωπαϊκών θαλάσσιων οδών. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να παρακολουθείται και να οργανώνεται η κυκλοφορία για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων αυτών. Αυτός είναι ο στόχος της πρότασης Οδηγίας.

2.1.2. Η Επιτροπή υπαινίσσεται ότι η Οδηγία 93/75/ΕΟΚ που προβλέπει υποχρεώσεις αναγγελίας εκ μέρους των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, ως έχει, είναι ανεπαρκής διότι δεν καλύπτει τα πλοία που απλώς διέρχονται στα ανοιχτά των ευρωπαϊκών ακτών. Κατά συνέπεια, για να είναι δυνατή η πιο αποτελεσματική επιτήρηση και ο έλεγχος της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοιχτά των ακτών της ΕΕ, η προτεινόμενη Οδηγία προβλέπει τα εξής:

- α) την απαίτηση να φέρουν τα πλοία που πλέουν στα ύδατα της ΕΕ αναμεταδότες αυτόματου εντοπισμού,
- β) την επέκταση των υποχρεώσεων αναγγελίας που προβλέπονται στην Οδηγία 93/75/ΕΟΚ και για άλλα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία και, ιδιαίτερα, για τα καύσιμα των πλοίων,
- γ) τη συστηματική χρησιμοποίηση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI) για την αναγγελία δεδομένων σχετικά με επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία που μεταφέρονται από τα πλοία,
- δ) την απαίτηση να φέρουν τα πλοία καταγραφείς δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά),
- ε) την περαιτέρω ανάπτυξη κοινών βάσεων δεδομένων και τη δικτύωση των κέντρων, ώστε να λαμβάνεται πληρέστερη εικόνα της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα,
- στ) τη στενότερη παρακολούθηση των πλοίων που παρουσιάζουν ιδιαίτερα σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον,
- ζ) την ενίσχυση των εξουσιών επέμβασης των παράκτιων Κρατών Μελών για την αποτροπή σοβαρών κινδύνων ατυχήματος (αλλαγή της πορείας των πλοίων, υποχρεωτική πλοήγηση, ρυμούλκηση),
- η) τον καθορισμό λιμένων καταφυγής και
- θ) την απαγόρευση του απόπλου πλοίων σε περιπτώσεις εξαιρετικών καιρικών συνθηκών.

2.2. Κανονισμός για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαική ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων

2.2.1. Η πρόταση Κανονισμού της Επιτροπής για τη βελτίωση των καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση ζημιών συμπληρώνει το υπάρχον διεθνές καθεστώς δύο επιπέδων με την ίδρυση ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου, του Ταμείου COPE, για την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Το Ταμείο COPE θα έχει ως ανώτατο όριο το 1 δισ. ευρώ και θα χρηματοδοτείται από Ευρωπαίους παραλήπτες

πετρελαίου των παράκτιων Κρατών Μελών της ΕΕ, οι οποίοι παραλαμβάνουν ετησίως περισσότερους από 150 000 τόνους αργού ή βαρέος πετρελαίου καύσης, και ανάλογα με το ύψος των παραλαμβανόμενων ποσοτήτων. Το Ταμείο θα δραστηριοποιείται μόνο όταν έχει συμβεί στα ύδατα της ΕΕ ένα ατύχημα που υπερβαίνει ή απειλεί να υπερβεί το ανώτατο όριο που προβλέπει το Ταμείο ΙΟΡC.

2.2.2. Επιπλέον, η Επιτροπή προτιμάει να ζητήσει να εξετασθούν, στο πλαίσιο του ΔΝΟ, τα μειονεκτήματα του διεθνούς συστήματος ευθύνης και αποζημίωσης, με στόχο την επίτευξη των ακόλουθων τροποποιήσεων στη Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης του 1992:

- η ευθύνη του πλοιοκτήτη θα είναι απεριόριστη, αν αποδεικνύεται ότι η ζημία που προκλήθηκε από τη ρύπανση ήταν αποτέλεσμα βαριάς αμελείας εκ μέρους του,
- κατάργηση από τη Σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης της απαγόρευσης εγέρσεως αξιώσεων αποζημίωσης από ζημιές που προκλήθηκαν από ρύπανση κατά του ναυλωτή, του διαχειριστή και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου,
- αναθεώρηση και διεύρυνση του καθεστώτος αποζημίωσης για τις ζημιές που έχουν προκληθεί στο περιβάλλον, κατά το πρότυπο παρεμφερών καθεστώτων αποζημίωσης που ισχύουν στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου.

2.2.3. Για τη συμπλήρωση των μέτρων στον τομέα της ευθύνης και της αποζημίωσης, η Επιτροπή προτείνει να προβλεφθεί η επιβολή οικονομικών ποινών ή κυρώσεων σε περίπτωση διαπιστωμένης βαρέως αμελούς συμπεριφοράς εκ μέρους οποιουδήποτε προσώπου εμπλεκόμενου στη θάλασσα μεταφορά πετρελαίου.

2.2.4. Τέλος, σε περίπτωση που αποτύχουν οι προσπάθειες για την επίτευξη των κατάλληλων βελτιώσεων στους διεθνείς κανόνες περί ευθύνης και αποζημίωσης, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση για την υιοθέτηση κοινοτικής νομοθεσίας για την καθιέρωση ενός πανευρωπαϊκού καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης για τη θάλασσα ρύπανση.

2.3. Κανονισμός για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

2.3.1. Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο στόχος της εξασφάλισης της κατάλληλης και συγκλίνουσας εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης είναι δύσκολο να επιτευχθεί, λόγω της πολυμορφίας των διοικητικών παραδόσεων στα Κράτη Μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, και για να μπορέσει η Επιτροπή να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας, προτείνεται με σχέδιο κανονισμού η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

2.3.2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, ως ένα βαθμό, θα ήταν μη ρεαλιστικό ή, τουλάχιστον, πρόωρο να προβλεφθεί η ίδρυση ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού επιχειρησιακού φορέα ή ακτοφυλακής, που θα αναλάβει τον ρόλο των εθνικών ναυτιλιακών αρχών. Αντίθετα, ο Οργανισμός αυτός θα πρέπει να υποστηρίζει τη δράση των Κρατών Μελών και της Επιτροπής για την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, ελέγχοντας τον τρόπο εφαρμογής του και αξιολογώντας την αποτελεσματικότητα των ισχυόντων μέτρων.

2.3.3. Ο εν λόγω Οργανισμός δεν θα έχει εξουσία λήψης αποφάσεων. Θα αναπόκειται στα Κράτη Μέλη και προπαντός στην Επιτροπή, υπό την ιδιότητά της ως θεματοφύλακα της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, να εξασφαλίζει την κατάλληλη συνέχεια των εργασιών και των συστάσεων του Οργανισμού.

2.3.4. Ο Οργανισμός θα έχει νομική προσωπικότητα και θα πρέπει να εγκατασταθεί σε τοποθεσία που να επιτρέπει την ανάπτυξη σχέσεων εργασίας με τα κατάλληλα όργανα της ΕΕ.

2.3.5. Ο Οργανισμός θα ελέγχεται από ένα Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο θα αποτελείται από τέσσερις εκπροσώπους της Επιτροπής, τέσσερις εκπροσώπους του Συμβουλίου, τέσσερις εκπροσώπους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τέσσερις εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων επαγγελματικών κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, οι οποίοι θα ορίζονται από την Επιτροπή. Ο Γενικός Διευθυντής του θα ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής. Η θητεία του Γενικού Διευθυντή και των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου θα είναι πενταετής και ανανεώσιμη άπαξ.

2.3.6. Όσο για το προσωπικό του Οργανισμού, ένας μικρός αριθμός υπαλλήλων θα αποσπάται από τα όργανα της ΕΕ σε προσωρινή βάση. Το υπόλοιπο προσωπικό θα προσλαμβάνεται με γνώμονα την εμπειρία και αξιοκρατικά κριτήρια, με ανανεώσιμες προσωρινές συμβάσεις.

2.3.7. Στα καθήκοντα τα οποία θα πρέπει να εκτελεί ο Οργανισμός για την επίτευξη των καθορισθέντων στόχων συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, η παροχή τεχνικής βοήθειας για την προετοιμασία των τροποποιήσεων της κοινοτικής νομοθεσίας, η ενίσχυση του καθεστώτος ελέγχου από το κράτος του λιμένα και ο έλεγχος των νηογυμνών. Ο Οργανισμός μπορεί να αποφασίσει τη δημιουργία περιφερειακών κέντρων σε ορισμένα Κράτη Μέλη όπου απαιτείται καλύτερη παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Για την εκτέλεση των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, ο Οργανισμός θα πραγματοποιεί επισκέψεις στα Κράτη Μέλη για να εξακριβώσει την εκ μέρους τους εφαρμογή της νομοθεσίας.

### 3. Γενικές παρατηρήσεις

#### 3.1. Αναφορές πλοίων

3.1.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει τη δημιουργία ενός πλήρους και συγκεντρωτικού συστήματος υποβολής αναφορών, παρακολούθησης και ελέγχου των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης και των Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης Κυκλοφορίας Πλοίων.

3.1.2. Η ΟΚΕ παρατηρεί ότι οι συγκεκριμένες προτάσεις επαναλαμβάνουν, σε μεγάλο βαθμό, τις υποχρεώσεις που έχουν ήδη επιβληθεί στα πλοία από διάφορες Συμβάσεις του ΔΝΟ. Η σύμβαση UNCLOS αναγνωρίζει τον ΔΝΟ ως αρμόδιο οργανισμό για θέματα σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία.

3.1.3. Το προβλεπόμενο σύστημα υποβολής αναφορών καλύπτει την ευρύτερη περιοχή των ευρωπαϊκών υδάτων και περιλαμβάνει λειτουργικά συστήματα υποβολής αναφορών που έχουν θεσπιστεί από τον ΔΝΟ. Η Επιτροπή προτείνει τα διερχόμενα πλοία να υποχρεωθούν να συμμετέχουν στα συστήματα του ΔΝΟ που καλύπτουν τα ύδατα της ΕΕ και, προοδευτικά, σε νέα συστήματα. Κατ' αρχάς, τα Κράτη Μέλη και η Επιτροπή, θα πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες για την καθιέρωση του προτεινόμενου συστήματος μέσω του ΔΝΟ, όπως προβλέπεται από το άρθρο 20 της προτεινόμενης Οδηγίας, και να το εφαρμόσουν ανεξάρτητα σε περίπτωση που ο ΔΝΟ αποτύχει να καθιερώσει το σύστημα αυτό σε διεθνές επίπεδο σε λογικό χρονικό διάστημα.

3.1.4. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι, στη γνωμοδότησή της για την πρώτη δέσμη μέτρων «Erika»<sup>(1)</sup>, υποστήριζε την καθιέρωση ενός καθεστώτος παράκτιου κράτους που να υποδεικνύει περιοχές και λιμένες καταφυγής, οι οποίοι θα πρέπει να διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό και την απαιτούμενη δυνατότητα αντιμετώπισης των ατυχημάτων, επιτρέποντας στις αρχές να παρέχουν προληπτική βοήθεια στα πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο.

3.1.5. Δεδομένης της αλληλεπίδρασης μεταξύ πλοίων και παράκτιων σταθμών, η ΟΚΕ θεωρεί ιδιαίτερα σημαντικό να εκπληρώσουν έγκαιρα τα Κράτη Μέλη τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους που προκύπτουν από την Οδηγία.

#### 3.2. Το Ταμείο COPE

3.2.1. Η ευθύνη και η αποζημίωση των ζημιών του περιβάλλοντος ως αποτέλεσμα κηλίδων εμμένοντος πετρελαίου από πετρελαιοφόρα διέπονται από τις Συμβάσεις του 1969 και του 1992 για την Αστική Ευθύνη (CLC) και τις Συμβάσεις του 1971 και του 1992 για τη Σύσταση Ταμείου Αποζημίωσης για Ζημιές που Οφείλονται σε Πετρελαϊκή Ρύπανση (IOPC).

3.2.2. Οι συμβάσεις αυτές θεσπίζουν ένα καθεστώς δύο επιπέδων, σύμφωνα με το οποίο η ευθύνη του πλοιοκτήτη διέπεται από τη σύμβαση CLC και η ευθύνη των συμφερόντων του φορτίου από τη σύμβαση IOPC. Βάσει της σύμβασης CLC, ο πλοιοκτήτης είναι αντικειμενικά υπεύθυνος για τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση και είναι υποχρεωμένος να συνάψει ασφάλεια για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του μέχρι ενός ανωτάτου ορίου που ορίζει η Σύμβαση. Σε περίπτωση που οι αξιώσεις μετά από ένα ατύχημα που προξένησε πετρελαϊκή ρύπανση υπερβαίνουν αυτό το ανώτατο όριο, θα διατίθεται πρόσθετη αποζημίωση από το Ταμείο IOPC, το οποίο χρηματοδοτείται από τους εισαγωγείς πετρελαίου.

(1) ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 22.

3.2.2.1. Είναι γενικά αποδεκτό ότι το καθεστώς αυτό επιχειρεί να επιτύχει μια ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των εναγόντων για τη λήψη βέβαιης, ταχείας και επαρκούς αποζημίωσης, της ικανότητας των πλοιοκτητών να εξασφαλίζουν ασφαλιστική κάλυψη και της ανάγκης να συμμετέχουν και τα συμφέροντα του φορτίου στην πληρωμή για τη ρύπανση.

3.2.3. Μέχρι τώρα, 57 χώρες συμμετέχουν στην CLC του 1992 και 55 χώρες στο Ταμείο IOPC του 1992, ενώ αναμένεται να προσχωρήσουν ακόμη περισσότερες. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι στο Ταμείο IOPC έχουν προσχωρήσει όλες οι σημαντικές ναυτιλιακές χώρες, εκτός των ΗΠΑ και της Κίνας. Εντούτοις, ορισμένες χώρες παρέμειναν συμβαλλόμενες στην αρχική Σύμβαση CLC (1969), η οποία προβλέπει μεν ασθενέστερο καθεστώς αποζημίωσης από ό,τι το πρωτόκολλο του 1992, αλλά και απεριόριστη ευθύνη του πλοιοκτήτη σε περίπτωση που το ατύχημα και η ρύπανση οφείλονται σε δικό του σφάλμα. Το πρωτόκολλο του 1992 (CLC 1992) καθιστά πρακτικά αδύνατη την εφαρμογή της απεριόριστης ευθύνης, η οποία περιλαμβάνεται επίσης στο πρωτόκολλο, δεδομένου ότι πλέον συνδυάζεται με εξαιρετικά περιοριστικούς όρους στο πλαίσιο του καθεστώτος ευθύνης: απαιτείται να διαπιστωθεί πολύ σοβαρό και σκόπιμο σφάλμα εκ μέρους του πλοιοκτήτη και να αποδειχθεί ότι υπήρχε πραγματική προσωπική βούληση για την πρόκληση καταστροφής, πράγμα που είναι πρακτικά αδύνατο για τα θύματα.

3.2.4. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, θα πρέπει να διατηρηθεί η ισορροπία μεταξύ των διακυβευόμενων συμφερόντων, αλλά είναι σαφές ότι οι αποζημιώσεις που προβλέπονται από το ισχύον καθεστώς δεν καλύπτουν το πραγματικό επίπεδο των άμεσων και έμμεσων ζημιών που προκαλούνται από τις πετρελαιοκηλίδες και ότι πρέπει να αυξηθούν σημαντικά τα σημερινά ανώτατα όρια τόσο της CLC όσο και του IOPC. Η περίπτωση του Erika δείχνει ότι οι αποζημιώσεις, οι οποίες εξάλλου δεν έχουν ακόμη καταβληθεί, απέχουν πολύ από την αποζημίωση των πραγματικών ζημιών. Τα συνεισφέροντα μέρη στα δύο καθεστώτα αποζημίωσης, αν θέλουν να διατηρήσουν τις συνεισφορές τους σ' αυτά τα Ταμεία σε λογικά επίπεδα, δεν έχουν άλλη επιλογή από την εφαρμογή της αποτελεσματικότερης δυνατής πολιτικής ασφάλειας και πρόληψης των ατυχημάτων.

3.2.5. Η θέσπιση ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού πλαισίου («τρίτου επιπέδου»), που να λειτουργεί παράλληλα και συμπληρωματικά με το διεθνές σύστημα, είναι, κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, δικαιολογημένη, εάν το διεθνές σύστημα δεν καταφέρει να ορίσει ταχέως νέα και καταλληλότερα ανώτατα όρια. Το ποσό του ενός δισ. ευρώ είναι ως ένα βαθμό συγκρίσιμο με το ποσό του ενός δισ. δολαρίων που έχουν ορίσει οι ΗΠΑ ως ανώτατο όριο στο μονομερές τους σύστημα αποζημίωσης.

3.2.5.1. Η ΟΚΕ έχει υποστηρίξει σταθερά, σε μια σειρά σχετικών γνωμοδοτήσεων, ότι, λόγω της διεθνούς φύσεως των θαλάσσιων μεταφορών, θα πρέπει να λαμβάνονται κατά προτίμηση μέτρα σε διεθνές επίπεδο. Η σύσταση ενός ευρωπαϊκού συμπλη-

ρωματικού Ταμείου Αποζημίωσης δεν θα πρέπει να αποτελέσει αιτία να μην βελτιωθούν οι αποζημιώσεις που προβλέπονται από τις ισχύουσες συμβάσεις, η δε προτεραιότητα των Κρατών Μελών του ΔΝΟ θα πρέπει να είναι η συνεργασία τους για την πραγματοποίηση των απαραίτητων αυτών βελτιώσεων.

3.2.5.2. Η σημαντική βελτίωση του διεθνούς συστήματος στην πράξη θα μειώσει αναλογικά τις απαιτήσεις χρηματοδότησης ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού συστήματος, προς το συμφέρον όλων των μελών, και θα καταναείμει την επιβάρυνση σε όλους τους φορείς χωρών μερών στις συμβάσεις και όχι μόνο στους ευρωπαϊκούς.

3.2.6. Η Επιτροπή προτείνει να εξετασθούν και άλλα μειονεκτήματα του διεθνούς συστήματος στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι διεξάγονται τώρα εργασίες στον ΔΝΟ και στο Ταμείο IOPC, το οποίο έχει συστήσει μία Ομάδα Εργασίας για το σκοπό αυτό. Τα πορίσματα των δύο συνεδριάσεων της εν λόγω ομάδας εργασίας του Μαρτίου και του Ιουνίου 2001 θα υποβληθούν στην Ολομέλεια του Ταμείου το φθινόπωρο του 2001. Η ΟΚΕ σημειώνει, επίσης, ότι ο ΔΝΟ αποφάσισε τον Νοέμβριο του 2000 αύξηση κατά 50 % των ανώτατων ορίων που καθορίζονται στις Συμβάσεις CLC και IOPC, η οποία θα αρχίσει να ισχύει τον Νοέμβριο του 2003.

3.2.7. Παρά την ανωτέρω αύξηση, ακόμη και τα νέα επίπεδα θα είναι ανεπαρκή για την ικανοποίηση ορισμένων αξιώσεων, όπως στην περίπτωση του Erika, όπου θα υπερβούν το σημερινό επίπεδο των 200 εκατ. ειδικών τραβηκτικών δικαιωμάτων (ΕΤΔ). Επίσης, η πείρα από προηγούμενα ατυχήματα δείχνει ότι μεγάλες πετρελαιοκηλίδες μπορούν να προκληθούν από σχετικά μικρά δεξαμενόπλοια. Αυτό συνέβη στην περίπτωση του Erika, όπου το ανώτατο καταβλητέο ποσό που προβλεπόταν από τη CLC ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου ήταν 12 εκατ. δολάρια ΗΠΑ, η δε συμπληρωματική αποζημίωση έως το υφιστάμενο ανώτατο όριο των 200 εκατ. ΕΤΔ καταβλήθηκε από το Ταμείο IOPC.

3.2.8. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, η ΟΚΕ θεωρεί ότι, κατά τις συζητήσεις που πραγματοποιούνται επί του παρόντος στον ΔΝΟ, θα πρέπει να εξετασθεί επίσης το ενδεχόμενο αναπροσαρμογής των επιπέδων αποζημίωσης της CLC μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών πλοίων, χωρίς να διαταραχθεί η συνολική ισορροπία μεταξύ πλοίου και φορτίου.

3.2.9. Η Επιτροπή προτείνει, κατά την αναθεώρηση της CLC, η οικονομική ευθύνη του πλοιοκτήτη να καταστεί απεριόριστη, εάν αποδεικνύεται ότι οι ζημιές από τη ρύπανση έχουν προκύψει από βαριά αμέλεια εκ μέρους του.

3.2.10. Ωστόσο, η ΟΚΕ επισημαίνει ότι ο περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη αποτελεί τον θεμέλιο λίθο της Σύμβασης περί Αστικής Ευθύνης του 1992. Ο περιορισμός αυτός εξαρτάται από την αντικειμενική ευθύνη των πλοιοκτητών και την ασφάλιση των σχετικών ποσών από τους ασφαλιστές κατά προσφυγών

πετρελαϊκής ρύπανσης, τα P&I Clubs. Βάσει του ισχύοντος καθεστώτος, προβλέπεται η άμεση πρόσβαση των εναγόντων κατά των P&I Clubs και η ταχεία διευθέτηση των προσφυγών χωρίς την ανάγκη απόδειξης οποιουδήποτε σφάλματος του πλοιοκτήτη, αποφεύγοντας με τον τρόπο αυτό τις παρατεταμένες δίκες και την πιθανή απογοήτευση των θυμάτων των περιστατικών ρύπανσης.

3.2.11. Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, η ΟΚΕ πιστεύει λοιπόν ότι το σημερινό σύστημα ευθύνης του πλοιοκτήτη — του οποίου η αναπροσαρμογή κατά 50 % θα πραγματοποιηθεί, όπως προαναφέρθηκε, το 2003 — θα μπορούσε να διατηρηθεί στον ΔΝΟ. Εντούτοις, η ΟΚΕ θεωρεί ότι ένα καθεστώς που βασίζεται στο σφάλμα και που δύναται να επιφέρει την απόδοση απεριόριστης ευθύνης στον πλοιοκτήτη και, εφόσον συντρέχει λόγος, στα συμφέροντα του φορτίου — τα οποία θα πρέπει να υποχρεούνται, ακριβώς όπως και ο πλοιοκτήτης, να εγγυώνται την ασφάλεια των δυνητικά ρυπογόνων φορτίων — σε περίπτωση σοβαρού σφάλματος ή βαριάς αμέλειας εκ μέρους τους, αξίζει να εξετασθεί σοβαρά με στόχο την προσαρμογή του ισχύοντος καθεστώτος, ούτως ώστε να εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση και χωρίς καθυστέρηση προς όφελος των θυμάτων της ρύπανσης.

3.2.12. Συνεπώς, η ΟΚΕ θεωρεί, σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής για την απεριόριστη ευθύνη, ότι απαιτείται περαιτέρω μελέτη, ώστε η εφαρμογή της να μην καθυστερεί την καταβολή των αποζημιώσεων, το δε ύψος της δικηγορικής αμοιβής και των δικαστικών εξόδων να μην καθιστά την κίνηση νομικής διαδικασίας ουσιαστικά μάταιη ή ενδεχομένως πιο επιζήμια για τον ενάγοντα από ό,τι με το ισχύον σύστημα. Πρέπει, παραδείγματος χάριν, να υπενθυμισθεί ότι, στην περίπτωση της ρύπανσης που προκάλεσε το *Torrey Canyon* στις βόρειες ακτές της Βρετανίας, οι σημαντικές αποζημιώσεις που κατεβλήθησαν στα θύματα χρησιμοποιήθηκαν ευρέως για την κάλυψη των εξόδων τους, έπειτα από διαδικασίες, πραγματογνωμοσύνες και αντιπραγματογνωμοσύνες που διήρκεσαν μία δεκαετία. Εντούτοις, τα αρμόδια δικαστήρια θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, σε περίπτωση σοβαρού ή σκόπιμου σφάλματος, να επιβάλλουν τις δέουσες κυρώσεις, για παράδειγμα στο πλαίσιο της προτεινόμενης εφαρμογής ενός περιβαλλοντικού ποινικού νόμου.

3.2.13. Κατά την τελευταία δεκαετία, επί 360 ατυχημάτων δεξαμενοπλοίων, οι ζημιές καλύφθηκαν σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις από την ασφάλεια των πλοιοκτητών και το Ταμείο χρειάστηκε να παρέμβει συμπληρωματικά μόνο σε 5 περιπτώσεις. Το *Erika* αποτελεί τη μοναδική περίπτωση κατά την οποία τα καταβαλλόμενα ποσά από το Ταμείο θα είναι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, πολύ χαμηλότερα των ζημιών, όπως καθορίζονται στο πλαίσιο του ισχύοντος συστήματος προσδιορισμού των ζημιών που δικαιούνται αποζημίωσης, το οποίο θεωρείται υπερβολικά περιοριστικό από την ΟΚΕ.

3.2.14. Η Επιτροπή προτείνει να επανεξεταστούν και να διευρυνθούν οι αποζημιώσεις για τις ζημιές που προκαλούνται στο περιβάλλον, κατά το πρότυπο ανάλογων καθεστώτων του κοινοτικού δικαίου για την αποζημίωση ζημιών στη βιοποικιλότητα.

3.2.15. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι στη γνωμοδότησή της για τη δέσμη μέτρων *Erika I* είχε ήδη ταχθεί υπέρ της άποψης αυτής. Στη

γνωμοδότηση αυτή, η ΟΚΕ καλούσε «έντονα την Επιτροπή και τα Κράτη Μέλη να συντονίσουν τις προσπάθειές τους στα πλαίσια του ΔΝΟ ώστε να καταστούν πιο αυστηρά τα πρότυπα ασφάλειας και να παρέχεται πληρέστερη αποζημίωση στα θύματα της ρύπανσης που προκαλούν τα πλοία, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης τη ζημία που προκαλείται στο περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα».

3.2.16. Επίσης, το πρόσφατο ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου χημικών προϊόντων *Ievoli Sun* (31/10/2000, στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών) έδειξε ότι το νομικό καθεστώς που διέπει την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές που έχουν προκληθεί από επικίνδυνες και τοξικές ουσίες, εκτός του πετρελαίου, είναι ιδιαίτερα ανεπαρκές.

3.2.17. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει τη γνωμοδότησή της για τη δέσμη μέτρων *Erika I*, που αναφερόταν στο θέμα αυτό, και επαναλαμβάνει ότι είναι επιτακτικά αναγκαίο να επικυρώσουν τα Κράτη Μέλη της ΕΕ τη Σύμβαση του ΔΝΟ για τις Επικίνδυνες και Επιβλαβείς Ουσίες (HNS) με στόχο με την επίτευξη της θέσης της σε ισχύ σε διεθνές επίπεδο.

3.2.18. Συνεπώς, το ευρωπαϊκό συμπληρωματικό ταμείο θα καλείται να παρεμβάινει σε περιπτώσεις που η ΟΚΕ εύχεται να είναι όσο το δυνατόν σπανιότερες. Εντούτοις, οι ζημιές που δικαιούνται αποζημίωσης είναι οι ίδιες με εκείνες που ορίζονται από τις υφιστάμενες συμβάσεις. Ωστόσο, η ΟΚΕ κρίνει σκόπιμη την αποζημίωση — πέραν των ζημιών που προκαλούνται στο περιβάλλον και στη βιοποικιλότητα, συμπεριλαμβανομένων των συνολικών δαπανών για την αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος και τη διάσωση των ζώων που επλήγησαν από τη ρύπανση — και των έμμεσων ζημιών που υφίστανται οι ιδιώτες, ορισμένων οικονομικών ζημιών που πλήττουν τις επιχειρήσεις, κυρίως τις ΜΜΕ σε ορισμένους τομείς όπως τον τομέα του τουρισμού, του μακροχρόνιου πλήγματος που δέχεται η εικόνα μιας παράκτιας περιοχής, με αποτέλεσμα να αποθαρρύνεται η εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων και η τουριστική προσέλευση για μεγάλο χρονικό διάστημα.

3.2.19. Για να διευκολυνθεί η πρόσβαση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και βιομηχανιών στις αποζημιώσεις, η ΟΚΕ φρονεί ότι θα πρέπει να αναγνωριστεί και να παρασχεθεί στις επαγγελματικές οργανώσεις και στις τοπικές ενώσεις των οποίων τα μέλη είναι άμεσα ενδιαφερόμενα, συμπεριλαμβανομένων των ενώσεων που έχουν συσταθεί *ad hoc* έπειτα από μία καταστροφή, και οι οποίες μπορούν να δικαιολογήσουν δικαιοπρακτική ικανότητα ή εντολή να ενεργούν εξ ονόματος ομάδων θυμάτων, η δυνατότητα να εκπροσωπούν τα μέλη τους στο δικαστήριο.

### 3.3. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

3.3.1. Η ΟΚΕ, αν και υποστήριξε τον στόχο της προτεινόμενης ίδρυσης μιας Επιτροπής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, σε αντικατάσταση των υφιστάμενων επιτροπών που αναφέρονται

στους κανονισμούς και τις οδηγίες του Συμβουλίου που ισχύουν στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, διερωτάται εντούτοις με ποιο τρόπο σχετίζεται αυτή η πρόταση με την πρόταση για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

3.3.2. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι δεν πρέπει να υπάρχει επικάλυψη μεταξύ του ρόλου και των αρμοδιοτήτων της ρυθμιστικής Επιτροπής για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και του διοικητικού Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

3.3.3. Αν και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα δεν μπορεί να έχει από θεσμική άποψη καμία νομοθετική ή κανονιστική εξουσία, είναι αναγκαίο να ορισθούν σαφώς ο ρόλος και οι αρμοδιότητες του εν λόγω Οργανισμού, ώστε να αποφευχθεί οποιοσδήποτε κίνδυνος σύγχυσης ή αλληλοεπικάλυψης εργασιών με την Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Η ανάγκη αυτή είναι ιδιαίτερα εμφανής, εάν ληφθεί υπόψη ένα από τα σημαντικά καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό, συγκεκριμένα η υποστήριξη της Επιτροπής στη διαδικασία ενημέρωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

##### 4.1. Παρατηρήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των προτεινόμενων μέσων

4.1.1. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι «δέσμες» Erika 1 και Erika 2 αποτελούνται ουσιαστικά από διατάξεις τεχνικής και οικονομικής φύσεως και ότι, παρά τις ανησυχίες που διατυπώνονται όσον αφορά τον ουσιαστικό ρόλο του «ανθρώπινου παράγοντα» στην πρόληψη των ατυχημάτων και στη διαχείριση των κρίσεων, ανησυχίες που εκφράζει άλλωστε η Επιτροπή και που συμμερίζεται απόλυτα η ΟΚΕ, η θεμελιώδης αυτή συνιστώσα απουσιάζει από τη δεύτερη δέσμη μέτρων.

4.1.1.1. Ο «ανθρώπινος παράγοντας» δεν έχει μικρότερη σπουδαιότητα για την πρόληψη των ατυχημάτων και τη διαχείριση των κρίσεων, αφού το 80 % των θαλάσσιων ατυχημάτων αποδίδεται σ' αυτόν. Η ΕΕ έχει εκδώσει διάφορες οδηγίες που αποσκοπούν στην επίτευξη υψηλής ποιότητας όσον αφορά τους ελέγχους του κράτους του λιμένα, τους νηογνώμονες και τα πληρώματα. Η Οδηγία 94/58/ΕΚ<sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 98/35/ΕΚ<sup>(2)</sup>, καθορίζει το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών της υιοθέτησης της Σύμβασης STCW του ΔΝΟ. Η Οδηγία 1999/63/ΕΚ<sup>(3)</sup> θεσπίζει σε κοινοτική κλίμακα κανόνες για τον χρόνο εργασίας των ναυτικών στα Κράτη Μέλη, συμβάλλοντας

έτσι στην ασφάλεια των πλοίων. Συμπληρώνεται από την Οδηγία 1999/95/ΕΚ<sup>(4)</sup>, που επεκτείνει την επιβολή των διατάξεων περί των ωρών εργασίας των ναυτικών στα πλοία που καταπλέουν στους κοινοτικούς λιμένες. Το Άρθρο 12 της Οδηγίας 95/21/ΕΚ<sup>(5)</sup>, σχετικά με τον έλεγχο που ασκείται από το κράτος του λιμένα, καθορίζει τα επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών. Το Άρθρο 4(1) της Οδηγίας 94/57/ΕΚ<sup>(6)</sup>, σε συνδυασμό με το Παράρτημα Β, σημείο 6, ορίζει ρητά ότι οι επιθεωρητές των νηογνώμωνων υπόκεινται σε εσωτερικό σύστημα ελέγχου της ποιότητας και σε συνεχή εκπαίδευση.

4.1.1.2. Χωρίς να υποτιμά τις ανωτέρω διατάξεις, ορισμένες εκ των οποίων αναμένεται να αποτελέσουν προσεχώς αντικείμενο τροποποιήσεων, η ΟΚΕ θεωρεί ωστόσο ότι ενδείκνυται να εξετασθούν συγκεκριμένα νέα μέτρα όσον αφορά τον αριθμό, τη βασική και τη διαρκή εκπαίδευση και τις γενικές συνθήκες εργασίας των επιθεωρητών, των ελεγκτών κυκλοφορίας, των σωστικών συνεργείων και των πληρωμάτων των πλοίων, εκ παραλλήλου με νομικά και τεχνικά μέτρα. Σημειώνει επίσης με ανησυχία τον αυξανόμενο αριθμό των περιστατικών πλαστών πιστοποιητικών μεταξύ των ναυτικών, τα οποία έχουν τελικά επίπτωση στην ασφάλεια, καθώς και την ανησυχητική αύξηση των πειρατικών επιθέσεων εναντίον πλοίων σε ορισμένα μέρη του κόσμου, η οποία θα πρέπει να αντιμετωπισθεί σε διεθνές επίπεδο. Ως εκ τούτου, η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διατυπώσει κατάλληλες προτάσεις, π.χ. στο πλαίσιο μιας νέας δέσμης μέτρων «Erika 3», εστιασμένης στην ανθρώπινη διάσταση, με στόχο μια σφαιρική και ολοκληρωμένη προσέγγιση της ασφάλειας στη θάλασσα.

4.1.2. Η ΔΟΕ διαδραματίζει και πρέπει να συνεχίζει να διαδραματίζει, σε συνεργασία με τον ΔΝΟ, ουσιαστικό ρόλο όσον αφορά την εκπαίδευση, τις συνθήκες ζωής και εργασίας και την ασφάλεια των πληρωμάτων. Έτσι, υιοθετήθηκαν νέες διεθνείς συμβάσεις εργασίας για τους ναυτικούς από τη ναυτιλιακή σύνοδο της Διάσκεψης της ΔΟΕ του 1996, δεδομένου ότι η εφαρμογή των συμβάσεων της ΔΟΕ για τη ναυτιλία συνδέεται στενά με την εφαρμογή των συμβάσεων του ΔΝΟ. Επιπλέον, κατά την 29η σύνοδο της, η Ισομερής Ναυτιλιακή Επιτροπή της ΔΟΕ υιοθέτησε, στις 26 Ιανουαρίου 2001 στη Γενεύη, αρκετά ψηφίσματα σχετικά με τον τομέα της ασφάλειας, καθώς και μία δήλωση για κοινωνικά θέματα, στην οποία υπογραμμίζει την ανάγκη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης που να περιλαμβάνει και την ανθρώπινη διάσταση. Η Επιτροπή και τα Κράτη Μέλη έχουν μείζονα κοινή ευθύνη σε ό,τι αφορά την κύρωση, την αποτελεσματική εφαρμογή και την παρακολούθηση των συμβάσεων και των συστάσεων της ΔΟΕ για τη ναυτιλία. Η ΟΚΕ παρατηρεί με λύπη ότι προκύπτει καθυστέρηση στην εφαρμογή αυτής της κοινής ευθύνης και καλεί την Επιτροπή και τα Κράτη Μέλη να επανορθώσουν όσο το δυνατόν συντομότερα αυτή την καθυστέρηση.

(1) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28-58 — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 34 της 2.2.1994, σ. 10.

(2) ΕΕ L 172 της 17.6.1998, σ. 1-26 — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 206 της 7.6.1997, σ. 29.

(3) ΕΕ L 167 της 2.7.1999, σ. 33-37.

(4) ΕΕ L 14 της 20.1.2000, σ. 29 — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ: ΕΕ C 138 της 18.5.1999, σ. 33.

(5) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1-19.

(6) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20-27 — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ, ΕΕ C 34 της 2.2.1994, σ. 14.

4.1.3. Η πρόκληση επαρκούς αριθμού ειδικευμένων επιθεωρητών για την άσκηση των καθηκόντων επιθεώρησης από τα κράτη του λιμένα ήταν η αιτία της αποδυνάμωσης των προτάσεων της δέσμης Erika 1 από το Συμβούλιο, για την οποία εξέφρασαν ρητά τη λύπη τους τόσο η Επιτροπή όσο και η ΟΚΕ. Όλο το προσωπικό ασφάλειας στην ξηρά, όπως και οι πλοηγοί, τα μέλη των θαλάσσιων σωστικών συνεργειών, οι ειδικοί στην πρόληψη και την καταπολέμηση της ρύπανσης κ.λπ., πρέπει να ληφθούν υπόψη από άποψη πρόληψης, εκπαίδευσης και κατάλληλων συνθηκών εργασίας.

4.1.4. Η ΟΚΕ εκφράζει εκ νέου<sup>(1)</sup> την ανησυχία της για το γεγονός ότι οι οικονομικές πιέσεις επί των πλοιάρχων και των πληρωμάτων που εξακολουθούν να εργάζονται σε πλοία μειωμένου επιπέδου ασφάλειας ενδέχεται να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του πλοίου. Επομένως, τα μέλη των πληρωμάτων πρέπει να ενθαρρύνονται να αναφέρουν τυχόν ανωμαλίες επί του πλοίου που ενδέχεται να προξενήσουν ατυχήματα και να τυγχάνουν έπειτα κατάλληλης προστασίας. Η ανθρώπινη διάσταση της ασφάλειας πρέπει, κατά την άποψη της ΟΚΕ, να ληφθεί επειγόντως υπόψη, αν θέλουμε να εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα τεχνικά μέτρα αποτελεσματικά και υπό καλές συνθήκες.

#### 4.2. Οδηγία για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία

4.2.1. Τα δεδομένα σχετικά με τα καύσιμα των πλοίων και τη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων κρίνεται σκόπιμο να συμπεριληφθούν στη βάση δεδομένων EQUASYS. Για τον προσδιορισμό της ποσότητας και της φύσης των δυνητικά ρυπαντικών προϊόντων που πραγματικά μεταφέρει ένα πλοίο, καθώς και για να καταστεί δυνατή η λήψη ενδεδειγμένων μέτρων σε περίπτωση ατυχήματος ή για την εφαρμογή ορισμένων κανόνων ναυσιπλοίας, η ΟΚΕ εκτιμά ότι στη δήλωση θα πρέπει να προσδιορίζεται η φύση και η ποσότητα του φορτίου και των καυσίμων του πλοίου.

4.2.2. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι το κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) περιλαμβάνει λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την πορειογράφηση των πλοίων, τα συστήματα αναφοράς των πλοίων και τις Υπηρεσίες Εξυπηρέτησης Κυκλοφορίας Πλοίων, οι οποίες συμπληρώνονται με αποφάσεις που περιγράφουν λεπτομερειακά τις αρχές αυτών των υπηρεσιών, των συστημάτων και των επιχειρησιακών ρυθμίσεων. Επομένως, η απαίτηση του άρθρου 5 φαίνεται περιττή στην περίπτωση των πλοίων που καλύπτονται από το καθεστώς της SOLAS, καθώς η υποχρέωση των πλοίων να συμμετέχουν στα συστήματα υποβολής αναφορών που έχουν υιοθετηθεί από τον ΔΝΟ και να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες διαδικασίες απορρέει ήδη από τη Σύμβαση SOLAS.

4.2.3. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει τη χρησιμότητα των συστημάτων αυτόματου εντοπισμού (ΣΑΕ) που είναι γνωστά ως αναμεταδότες. Ωστόσο, και για λόγους συνεπείας με τις διεθνείς απαιτήσεις, το

άρθρο 7 θα έπρεπε να επιβάλλει στα πλοία να εξοπλιστούν με ΣΑΕ σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του κανονισμού V/19.2.4 της SOLAS. Τα Κράτη Μέλη θα πρέπει, από την πλευρά τους, να εξοπλιστούν με τον απαιτούμενο παράκτιο ραδιοεξοπλισμό ήδη από την 1.7.2003, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν τα δεδομένα από τους αναμεταδότες.

4.2.4. Το άρθρο 8 θα πρέπει να αλλάξει, έτσι ώστε να επιβάλλει στα πλοία να εξοπλιστούν με όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (ΚΔΤ) (μαύρο κουτί) όταν τούτο επιβληθεί από τον κανονισμό V/20) της SOLAS, ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2002. Ο ΔΝΟ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στο παρόν στάδιο δεν πρέπει να απαιτηθεί από τα υπάρχοντα φορτηγά πλοία να εξοπλιστούν με αυτό το όργανο. Στο μέλλον θα είναι δυνατό, χρησιμοποιώντας τη διαδικασία του άρθρου 23, να εναρμονιστεί η απαίτηση για τα υπάρχοντα φορτηγά πλοία με την απαίτηση του ΔΝΟ, τόσο από άποψη χρόνου όσο και από άποψη διαφοράς προτύπων (απλούστερος εξοπλισμός καταγραφής δεδομένων ταξιδιού).

4.2.5. Η ΟΚΕ εκφράζει, επίσης, την ελπίδα να μπορέσει να τεθεί γρήγορα σε εφαρμογή η τελική συμφωνία για την ανάπτυξη του συστήματος GALILEO, διότι, από τη στιγμή που θα ενταχθεί στο σύστημα παρακολούθησης της ναυσιπλοίας, θα καταστήσει δυνατό τον προσδιορισμό της θέσης των πλοίων με εξαιρετική ακρίβεια και θα συμβάλει σημαντικά στην ασφάλεια, στην παρακολούθηση της πορείας των πλοίων και στον εντοπισμό των ρυπάνσεων από ατύχημα ή από πρόθεση.

4.2.6. Στον βαθμό που ο σκοπός του άρθρου 13 είναι ο εντοπισμός των πλοίων που εγκυμονούν κινδύνους και η μεταβίβαση των σχετικών πληροφοριών σε ένα άλλο κράτος μέρος, το άρθρο έχει σαφές πεδίο εφαρμογής. Ωστόσο, οι ενέργειες που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 και που μοιάζουν να εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου του κράτους λιμένα ενδέχεται να προξενούν σύγχυση.

4.2.7. Η ΟΚΕ υποστηρίζει κάθε προσπάθεια που αφορά την ενημέρωση των ναυτικών και των παράκτιων κρατών σχετικά με τους κινδύνους της ναυσιπλοίας. Οποιαδήποτε υποχρέωση επιβάλλεται σε έναν πλοίαρχο να αναφέρει τα θαλάσσια συμβάντα και ατυχήματα που ορίζονται στο άρθρο 14 θα πρέπει να είναι σύμφωνη με το διεθνές δίκαιο και, επί της αρχής, με το άρθρο 8 και το Πρωτόκολλο I της Σύμβασης MARPOL και τον κανονισμό V/31 της Σύμβασης SOLAS. Ωστόσο, η Σύμβαση του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, η οποία τέθηκε πρόσφατα σε ισχύ, παρέχει νέες δυνατότητες παρέμβασης στο εκάστοτε παράκτιο κράτος για την προστασία των οικονομικών του πόρων και την ασφάλεια των υδάτων και των ακτών του σε όλη την έκταση της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης του, η οποία μπορεί να εκτείνεται έως και σε 200 ναυτικά μίλια από τις ακτές του — ή και ακόμη πιο μακριά, εφόσον τούτο κρίνεται αναγκαίο. Αυτές οι νέες αρμοδιότητες δεν ορίζονται περιοριστικά από τη Σύμβαση. Οι συγκεκριμένες πληροφορίες που απαιτείται να παρέχει ο πλοίαρχος σε περίπτωση που υφίσταται κάποιος από τους κινδύνους που αναφέρονται στο άρθρο 15 είναι σύμφωνες με το Ψήφισμα Α.851(20) του ΔΝΟ.

(1) ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 22.

4.2.7.1. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι, υπό τις παρούσες συνθήκες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και λόγω του μεγάλου αριθμού σημαίων και πλοίων μειωμένου επιπέδου ασφάλειας — λαμβανομένης υπόψη της φύσεως των φορτίων, της ποσότητας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και της αυξημένης θαλάσσιας κυκλοφορίας στα ανοικτά των ευρωπαϊκών ακτών — επιβάλλεται να διευρυνθούν σημαντικά οι εξουσίες των κρατών του λιμένα και των παράκτιων κρατών, κυρίως για να αντισταθμιστούν οι παραλείψεις ορισμένων υπερβολικά επικίνδυνων κρατών στα οποία είναι νηολογημένα πλοία μεγάλης χωρητικότητας. Τα ανωτέρω επιβάλλουν την κατάρτιση, με νομική βάση τη Σύμβαση του ΟΗΕ, ναυτιλιακής νομοθεσίας πιο ενδεδειγμένης για την εποχή μας και για τους σημαντικούς κινδύνους που υπάρχουν, όπως καταδεικνύουν τα πρόσφατα σοβαρά ατυχήματα. Η κοινωνία των πολιτών υποστηρίζει αυτές τις τάσεις και ζητεί τη θέσπιση αυστηρότερων και αποτελεσματικότερων κανόνων για την ασφάλεια της ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης.

4.2.8. Οι εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες επηρεάζουν όλα τα πλοία στη θάλασσα, αλλά η γενική κατάσταση ενός πλοίου ή η φύση του φορτίου του επιβάλλουν την επίδειξη ακόμη μεγαλύτερης προσοχής. Δυνάμει του κανονισμού V/34 της Σύμβασης SOLAS, ο πλοίαρχος υποχρεούται να διασφαλίζει ότι το προβλεπόμενο ταξίδι σχεδιάστηκε με γνώμονα την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αποφυγή επικίνδυνων καταστάσεων, συμπεριλαμβανομένης της πρόβλεψης κάθε γνωστού ναυτιλιακού κινδύνου και οποιωνδήποτε αντίξωων καιρικών συνθηκών. Ομοίως, ούτε η εταιρεία ούτε κανένα άλλο πρόσωπο δεν πρέπει να περιορίζει ή να εμποδίζει τον πλοίαρχο να ασκεί την επαγγελματική του κρίση όσον αφορά την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εντούτοις, οι πλοίαρχοι εξαναγκάζονται υπερβολικά συχνά να ενεργούν ενάντια στην ορθή κρίση τους. Η ΟΚΕ καταλαβαίνει, συνεπώς, τον λόγο της πρότασης του άρθρου 15 και την επιθυμία παρέμβασης στις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου ο πλοίαρχος μοιάζει να συμπεριφέρεται απερίσκεπτα κατά τη διοίκηση του πλοίου του ή ακόμη και ρισκινδύνα, επιλέγοντας να αποπλεύσει με ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες. Ωστόσο, το άρθρο δεν παρέχει επαρκώς καθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια για να βοηθήσει τις λιμενικές αρχές να δρουν με συνεπή και ομοιόμορφο τρόπο. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι το άρθρο 15 θα έπρεπε να ήταν πιο συγκεκριμένο από αυτήν την άποψη και να προσδιορίζει σαφώς τις γενικές αρχές. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή και τα Κράτη Μέλη θα πρέπει να συμβάλουν στις σχετικές εξελίξεις του ΔΝΟ, αναπτύσσοντας αναλυτικές κατευθυντήριες γραμμές για την πρακτική εφαρμογή.

4.2.9. Η ΟΚΕ επικροτεί την αναγνώριση της ανάγκης να θεσπιστεί νομικό πλαίσιο για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο. Η ΟΚΕ συµμερίζεται, επίσης, την άποψη της Επιτροπής ότι αυτό το πρόβλημα έχει προφανώς μια κοινοτική και μια διεθνή διάσταση, καθώς η άρνηση πρόσβασης των πλοίων σε ένα λιμένα ή ένα ασφαλές καταφύγιο ενδέχεται, κατά την αναζήτηση άλλου λιμένα καταφυγής, να προκαλέσει κινητοποίηση των μέσων αναζήτησης και διάσωσης άλλων χωρών ή να προξενήσει ρύπανση στις ακτές τους.

4.2.10. Η ΟΚΕ, παρότι συμφωνεί με την πρόταση, έχει επίγνωση ότι του προβληματικού χαρακτήρα της έννοιας του «λιμένα καταφυγής», καθώς και των συγκρουόμενων συμφερόντων που υφίστανται. Εντούτοις, θεωρεί ότι στις περισσότερες περιπτώσεις

τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο χρειάζονται ασφαλές καταφύγιο για την αποτροπή ή για τον περιορισμό των συνεπειών ενός ατυχήματος και όχι απαραίτητα για αυτή καθαυτή την προστασία του λιμένα. Συνεπώς, και σε ορισμένες περιπτώσεις οι οποίες θα πρέπει να προσδιορισθούν σαφώς στο άρθρο 17, η ΟΚΕ συνιστά να λαμβάνεται επίσης υπόψη η έννοια της «ζώνης καταφυγής» ή των προστατευμένων υδάτων, ενδεχομένως με κατάλληλους εξοπλισμούς, προκειμένου να κατευθύνονται εκεί, αντί των λιμένων, τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, όποτε τούτο κρίνεται αναγκαίο. Η ΟΚΕ φρονεί ότι το υπεριοχόν μέλημα θα πρέπει πάντα να είναι η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής.

4.3. *Κανονισμός για τη σύσταση ταμείου αποζημίωσης για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαική ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα και τη θέσπιση άλλων συμπληρωματικών μέτρων*

4.3.1. Άρθρο 10 — Κυρώσεις

4.3.1.1. Σύμφωνα με το άρθρο 10, τα Κράτη Μέλη θεσπίζουν σύστημα οικονομικών κυρώσεων για κάθε πρόσωπο για το οποίο κάποιο δικαστήριο αποφάνθηκε ότι συνέβαλε με λανθασμένες, σκόπιμες ή βαρέως αμελείς πράξεις ή παραλείψεις του σε συμβάν, κατά τη διάρκεια του οποίου προκλήθηκε ή υπήρξε κίνδυνος πρόκλησης πετρελαικής ρύπανσης. Σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι κυρώσεις αυτές δεν είναι ασφαλισμένες και είναι ποινικής φύσεως. Επιπλέον, οι κυρώσεις αυτές εφαρμόζονται σε κάθε πλοίο και όχι μόνο στα πετρελαιοφόρα, στα οποία εφαρμόζεται η υπόλοιπη Οδηγία.

4.3.1.2. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι, σύμφωνα με τους όρους αυτού του άρθρου, η νομοθεσία ποινικοποίησης πρέπει να ληφθεί από τα Κράτη Μέλη και όχι από την ΕΕ. Εντούτοις, η ΟΚΕ διερωτάται αν είναι συμβατό με την έννομη τάξη της ΕΕ να θεσπιστεί νομοθεσία ποινικής φύσεως στο παρόν στάδιο εξέλιξης του κοινοτικού δικαίου. Εξάλλου, σε αρκετά Κράτη Μέλη η εθνική νομοθεσία προβλέπει ποινικές κυρώσεις οικονομικής φύσεως για τα περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης. Καλείται η Επιτροπή να καταρτίσει έναν κατάλογο των σχετικών εθνικών νομοθεσιών των Κρατών Μελών της ΕΕ πριν προβεί στην υιοθέτηση του άρθρου 10. Επιπλέον, ο όρος «σκόπιμη ή βαρέως αμελής πράξη ή παράλειψη» ενδέχεται να μην είναι αρκετά ακριβής για να συμπεριληφθεί σε κοινοτικό νομικό κείμενο και να θέσει σε κίνδυνο καθιερωμένα από καιρό και αποδοτικά νομικά καθεστώτα. Εν αναμονή των εξελίξεων όσον αφορά την «κοινοτικοποίηση» του τρίτου πυλώνα, κρίνεται σκόπιμο να διασφαλισθεί ότι — δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας των Κρατών Μελών — οι συναφείς παραβάσεις δεν θα διαπράττονται ατιμωρητί.

4.4. *Κανονισμός για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα*

4.4.1. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι οι διαφοροποιημένες διοικητικές διαρθρώσεις και παραδόσεις των Κρατών Μελών δεν περιορίζονται

μόνο στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ, η ορθή και συγκλίνουσα εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας μπορεί να διασφαλισθεί μέσω ενός αριθμού σημαντικών και πασιγνωστων παραγόντων, όπως οι σαφείς πολιτικές, οι σταθερές δεσμεύσεις και οι επαρκείς πόροι. Ο προτεινόμενος Κανονισμός δεν αντιμετωπίζει τις ρίζες της αποκλίνουσας εφαρμογής, ούτε προσπαθεί να θεσπίσει μια πρότυπη διοικητική διάρθρωση για τη διόρθωση αυτής της κατάστασης. Αντίθετα, θεσπίζει ένα διοικητικό σώμα εξουσιοδοτημένο να ελέγχει και να επιβλέπει τις εξουσίες και τα προνόμια των εθνικών διοικήσεων.

4.4.2. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι ο επιθυμητός στόχος μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα με την ευρύτερη και πιο ισόρροπη εκπροσώπηση των ενδιαφερομένων μερών και των επαγγελματικών κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, στο Διοικητικό Συμβούλιο. Πιστεύει, επίσης, ότι θα ήταν φρόνιμο να διασφαλισθεί ότι σημαντικό τμήμα του προσωπικού του Οργανισμού είναι αποσπασμένο από τις εθνικές διοικήσεις για προφανείς λόγους. Οι εθνικοί εμπειρογνώμονες ως μέλη του προσωπικού με σύμβαση ορισμένου χρόνου μπορούν να διευκολύνουν τον απαραίτητο σύνδεσμο του Οργανισμού με τις εθνικές διοικήσεις και να αποκτήσουν γνώσεις και πείρα στην εφαρμογή της πολιτικής της ΕΕ προς όφελος της διοίκησής τους μετά τη λήξη της σύμβασής τους.

4.4.3. Η ΟΚΕ σημειώνει το ευρύ φάσμα των προσδιοριζόμενων καθηκόντων του Οργανισμού και το καθήκον της εκτέλεσης οποιουδήποτε άλλου καθήκοντος ανατίθεται στην Επιτροπή με κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της νομοθεσίας που εφαρμόζεται στα πληρώματα των πλοίων. Αν και ορισμένα από αυτά τα καθήκοντα μοιάζουν καθαρά διοικητικού χαρακτήρα, άλλα ενδέχεται να δημιουργούν κίνδυνο σύγχυσης ή επανάληψης των εργασιών που η κοινοτική νομοθεσία απαιτεί να εκτελούνται από άλλους οργανισμούς και, συγκεκριμένα, από την Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και την Επιτροπή που συστάθηκε βάσει της Οδηγίας 94/57/ΕΚ και των τροποποιήσεών της.

4.4.4. Οι εξουσίες του Οργανισμού να πραγματοποιεί επισκέψεις στα Κράτη Μέλη, να έχει πρόσβαση σε όλους τους φακέλους, τα δεδομένα και τα πρακτικά και να κάνει αντιγράφα τους, να ζητά προφορικές εξηγήσεις από οποιοδήποτε μέλος του προσωπικού και να έχει πρόσβαση σε κάθε κτίριο, έκταση γης

ή μεταφορικό μέσο μπορεί να φαίνονται υπερβολικές και να υπερβαίνουν κατά πολύ τους στόχους του Κανονισμού. Απαιτείται να καθιερωθεί και να αναπτυχθεί πρότυπη και αποτελεσματική σχέση εργασίας, καθώς και πλήρης συνεργασία μεταξύ των Κρατών Μελών και των κοινοτικών οργάνων, από τη στιγμή που ενδέχεται να διγούν σε περίπτωση υπερβολικής ανισότητας όσον αφορά το καθεστώς, τις αρμοδιότητες και τα προνόμια των αντίστοιχων φορέων.

## 5. Συμπεράσματα

5.1.1. Η ΟΚΕ, με την επιφύλαξη των παρατηρήσεων και των προτάσεών της, φρονεί ότι η δέση Erika II βαινει γενικά προς τη σωστή κατεύθυνση όσον αφορά τη θέσπιση ασφαλών συνθηκών ναυσιπλοΐας, την αποφυγή της ρύπανσης από ατυχήματα και, σε περίπτωση ατυχήματος, τη διασφάλιση επαρκούς και δικαίης αποζημίωσης για το σύνολο των ζημιών που προξενήθηκαν στους ιδιώτες και στο περιβάλλον.

5.1.2. Μένει, ωστόσο, να διανυθεί μακρύς δρόμος ακόμη για την τελειοποίηση και τη συμπλήρωση των νομοθετικών προτάσεων σε θέματα ασφάλειας της ναυτιλίας, διατηρώντας πάντα κατά νου τον διεθνή χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και τις αρμοδιότητες και τον ρόλο των υφιστάμενων ρυθμιστικών και κανονιστικών οργάνων, ιδιαίτερα του ΔΝΟ και της ΔΟΕ και των συμβάσεων και συστάσεών τους και γενικότερα όλου του διεθνούς συμβατικού συστήματος που πλαισιώνεται από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (Σύμβαση του Montego Bay, μέρος της οποίας είναι και η ίδια η Κοινότητα) που καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των παράκτιων κρατών και των κρατών της σημαίας και του λιμένα, όλων τους οργάνων και συμβάσεων που διαδραματίζουν ουσιώδη ρόλο και που πρέπει να ενισχυθούν.

5.1.3. Πιο σημαντικό ακόμη, πρέπει να δημιουργηθούν οι συνθήκες για την αποτελεσματική εφαρμογή του ευρωπαϊκού και του διεθνούς ναυτικού δικαίου. Τούτο απαιτεί μακροχρόνια πολιτική δέσμευση, αυξημένα υλικά μέσα, ειλικρινή και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και του Οργανισμού, των ναυτιλιακών επιτροπών και των αρμόδιων αρχών των Κρατών Μελών, καθώς και συνυπολογισμό του ανθρώπινου παράγοντα, του πλέον ουσιώδη κατά την ΟΚΕ για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, τομέα στρατηγικής σημασίας για το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο της Ένωσης.

Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS