

— Στο άρθρο 20 της πρότασης γίνεται αναφορά μόνο στην απόφαση 73/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Στο παράρτημα ΙΙΙ της πρότασης, με τίτλο «Καταργούμενη απόφαση με την τροποποίησή της», αναφέρεται ωστόσο και η απόφαση 76/641/ΕΟΚ του Συμβουλίου. Για λόγους πληρότητας, θα πρέπει λοιπόν να αναφερθεί στο άρθρο 20 της πρότασης και η τροποποίηση μέσω της απόφασης 76/641/ΕΟΚ.

2.6 Εξάλλου, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ορθότητα των μεταφράσεων, επειδή η ασάφεια μπορεί να προκαλέσει νομική ανασφάλεια και λανθασμένη εφαρμογή.

Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 2004.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Roger BRIESCH

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας στην Κοινότητα»

[COM(2003) 767 τελικό — 2003/0291 (COD)]

(2004/C 302/05)

Στις 13 Ιανουαρίου 2004 και σύμφωνα με το άρθρο 80, παράγραφος 2 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 10 Μαΐου 2004 με βάση εισηγητική έκθεση της Δρ. Μπρεδήμα-Σαββοπούλου.

Κατά την 410η σύνοδο ολομέλειας της 30ής Ιουνίου και 1ης Ιουλίου 2004 (συνεδρίαση της 30ής Ιουνίου 2004), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 155 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 4 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1 Ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Κώδικας ISM) εκδόθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) το 1979, προκειμένου να προωθήσει την ανάπτυξη μιας ευρείας αντίληψης για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική συνείδηση στον ναυτιλιακό τομέα. Το 1994 ο ΔΝΟ αποφάσισε να καταστήσει τον Κώδικα υποχρεωτικό, μέσω της συμπερίληψης ενός νέου Κεφαλαίου ΙΧ «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων» στη Διεθνή Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Σύμβαση SOLAS).

1.2 Η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια. Την 1η Ιουλίου 1998 ο Κώδικας ISM κατέστη υποχρεωτικός για τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία, δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου και φορτηγά μεταφοράς εμπορεύματος χύδην ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, σε διεθνή δρομολόγια. Την 1η Ιουλίου 2002 ο Κώδικας ISM κατέστη υποχρεωτικός για τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται άλλα εμπορικά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, σε διεθνή θαλάσσια δρομολόγια.

1.3 Ως αντίδραση στην τραγωδία του Estonia, η ΕΕ αποφάσισε να αναλάβει δράση για την εσπευσμένη εφαρμογή του Κώδικα ISM στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Roll-on/Roll off (Ro-Ro) που εκτελούν διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια εντός της Κοινότητας, από την 1η Ιουλίου 1996, δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 (8/12/1995) ⁽¹⁾. Η ΕΟΚΕ επικρότησε τη δράση αυτή στη σχετική γνωμοδότησή της και υποστήριξε την πρωτοβουλία της Επιτροπής ⁽²⁾.

1.4 Ο Κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε δύο φορές: α) από τον κανονισμό 179/98 ⁽³⁾ σχετικά με την ομοιόμορφη εφαρμογή των εγγράφων και των πιστοποιητικών του Κώδικα ISM στα οχηματαγωγά που εκτελούν δρομολόγια στην Ευρώπη και β) από τον κανονισμό 1970/2002 ⁽⁴⁾, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του Κώδικα ISM που εγκρίθηκαν από τον ΔΝΟ. Ο Κανονισμός τέθηκε σε ισχύ στις 26/11/2002.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου 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.

⁽²⁾ ΕΕ C 236 της 11.9.1995, σ. 42.

⁽³⁾ ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ. 35.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 302 της 6.12.2002, σ. 3.

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1 Όταν εκδόθηκε ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95, τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δήλωσαν ότι η εφαρμογή του Κώδικα ISM στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro αποτελούσε προτεραιότητα, καθώς επίσης ότι ήταν και η πρώτη μιας σειράς διαρκών πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

2.2 Ο προτεινόμενος Κανονισμός, ο οποίος θα αντικαταστήσει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3051/95, είναι γενικότερης φύσεως και έχει ως βασικό σκοπό να διευκολύνει την ορθή, αυστηρή και εναρμονισμένη εφαρμογή του Κώδικα σε όλα τα κράτη μέλη και στις υπό ένταξη χώρες. Παράλληλα, ο Κανονισμός αυτός αποσκοπεί στη διατήρηση των υφισταμένων στην ΕΕ κανόνων ISM που ισχύουν για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια με προορισμό και αφετηρία ευρωπαϊκών λιμένων.

2.3 Ο Κανονισμός θα εφαρμόζεται σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα πλοία στη θάλασσα:

- εμπορικά πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους και εκτελούν διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια,
- επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους και εκτελούν διεθνή δρομολόγια,
- επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές της κατηγορίας Α και Β, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, ανεξαρτήτως σημαίας,
- επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro, τα οποία αποπλέουν ή καταπλέουν σε λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας εκτελώντας τακτικά δρομολόγια επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου Ro-Ro, ανεξαρτήτως σημαίας, και
- εμπορικά πλοία, τα οποία αποπλέουν ή καταπλέουν σε λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, σε γραμμές ζευξης στο πλαίσιο των ενδομεταφορών, ανεξαρτήτως σημαίας.

2.4 Το πεδίο εφαρμογής του προτεινόμενου κανονισμού βασίζεται στις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΧ της Σύμβασης SOLAS και εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης SOLAS και φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, ακόμη και εάν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Εντούτοις, για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, οι διατάξεις θα εφαρμόζονται μόνο στα επιβατηγά πλοία που πλέουν σε απόσταση άνω των 5 μιλίων από την ακτογραμμή, πλην όμως οι εν λόγω κανόνες θα εφαρμόζονται σε όλες τις σημαίες.

2.5 Κάθε εταιρεία που εκμεταλλεύεται τουλάχιστον ένα από τα προαναφερθέντα πλοία θα πρέπει να συμμορφώνεται με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (Κώδικα ISM), ο οποίος αναπαράγεται στο κεφάλαιο Ι του παραρτήματος του κανονισμού. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διαδικασία πιστοποίησης («Διατάξεις για τις διοικήσεις σχετικά με την εφαρμογή του Κώδικα ISM»), όπως παρουσιάζονται στο κεφάλαιο ΙΙ του παραρτήματος.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Ο Κώδικας ISM είναι ένα από τα σημαντικότερα βήματα προόδου που έχει πραγματοποιήσει ο ΔΝΟ στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, διότι παρέχει το ενδεδειγμένο πλαίσιο για την αποτελεσματική εφαρμογή των Συμβάσεων του ΔΝΟ. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, όπως έχει διατυπωθεί και σε παλαιότερες γνωμοδοτήσεις της, ο Κανονισμός αριθ. 3051/95 απεδείχθη χρήσιμος, καθώς συνέβαλε στην επίτευξη της εφαρμογής του Κώδικα ISM στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro κατά 2 έτη και στην

επέκταση του πεδίου εφαρμογής του και στα πλοία αυτού του είδους που εκτελούν εσωτερικά θαλάσσια δρομολόγια.

3.2 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι, όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά και εμπορικά πλοία σε διεθνή δρομολόγια, ο στόχος του προτεινόμενου κανονισμού έχει ήδη επιτευχθεί, δεδομένου ότι η υποχρέωση συμμόρφωσης με τον Κώδικα ISM απορρέει από τη Σύμβαση SOLAS. Ομοίως, για τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία Ro-Ro σε εσωτερικά δρομολόγια, ο στόχος έχει επίσης επιτευχθεί μέσω της εφαρμογής του κανονισμού 3051/95.

3.3 Το βασικό επιχείρημα που χρησιμοποιεί η Επιτροπή για την αιτιολόγηση της πρότασης είναι ότι η πλήρης μεταφορά του Κώδικα ISM και των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ στο δίκαιο της ΕΕ θα ενισχύσει την αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα ISM εντός της κοινότητας. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτό το επιχείρημα και υποστηρίζει πλήρως αυτόν τον στόχο, στον βαθμό που αφορά πλοία στα οποία εφαρμόζεται ήδη ο Κώδικας ISM. Ωστόσο, όσον αφορά την προστιθέμενη αξία της προτεινόμενης επέκτασης της εφαρμογής του Κώδικα ISM σε άλλους τύπους πλοίων, η ΕΟΚΕ διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

3.3.1 Ο Κώδικας ISM ξεκίνησε από μια πρωτοβουλία του κλάδου ως ένα εθελοντικό εργαλείο για την προαγωγή της ποιοτικής ναυσιπλοΐας. Η πείρα από την υποχρεωτική γενική εφαρμογή του Κώδικα ISM μετά την έναρξη του πρώτου σταδίου το 1998 αποκάλυψε, όπως αναμενόταν, τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία του Κώδικα. Αναγνωρίστηκε γενικά ότι απαιτούνται καλύτερη κατανόηση των στόχων του Κώδικα από όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα (κράτη σημαίας, νηογνώμονες και ναυτιλιακές εταιρείες), καλύτεροι σύνδεσμοι ανάμεσα στους οργανισμούς έκδοσης των πιστοποιητικών ISM και ενιαία πρότυπα κατάρτισης των ελεγκτών του Κώδικα ISM. Ο ακρογωνιαίος λίθος της καλής διαχείρισης της ασφάλειας είναι η δέσμευση από την κορυφή. Στην ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα, αυτό που καθορίζει το τελικό αποτέλεσμα είναι η δέσμευση και η καλή διάθεση των ατόμων σε όλα τα επίπεδα. Εάν δεν είναι κατανοητός από τη ναυτιλιακή κοινότητα, ο Κώδικας ISM θα μπορούσε να καταστεί η άσκηση επί χάρτου την οποία θα αρέσκονται να επισημαίνουν οι σκεπτικιστές.

3.3.2 Η αξιολόγηση του κινδύνου χρησιμοποιείται σήμερα ευρέως ως ένα αντικειμενικό και αξιόπιστο εργαλείο για τον προσδιορισμό των βελτιώσεων της ασφάλειας. Βάσει της προσέγγισης αυτής και λαμβάνοντας υπόψη την καταδεδειγμένη ανάγκη, η υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM εντός της ΕΕ για τα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια με προορισμό και αφετηρία ευρωπαϊκών λιμένων ήταν πλήρως δικαιολογημένη και αποδεκτή. Για τους ίδιους λόγους, η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών σε όλα τα άλλα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια επαφίεται μέχρι στιγμής, πολύ σωστά, στη διακριτική ευχέρεια των εθνικών διοικήσεων βάσει της αρχής της επικουρικότητας. Η ΕΟΚΕ δεν γνωρίζει καμία εθνική νομοθεσία που να επεκτείνει την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM σε άλλα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

3.3.3 Ο Κώδικας ISM, ο οποίος έχει σχεδιαστεί για πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια και, επομένως, δεν μπορεί να τροποποιηθεί εύκολα από τις διοικήσεις και τις ναυτιλιακές εταιρείες, θέτει σημαντικές υποχρεώσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία, επιβάλλει τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις και ενθαρρύνει την τήρηση των προτύπων του κλάδου. Επιπλέον, το καθεστώς ασφαλείας των εμπορικών πλοίων που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικά δρομολόγια ρυθμίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες, οπότε τα πλοία αυτά ενδέχεται, κατά συνεπαγωγή, να είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με το καθεστώς που εφαρμόζεται στα εμπορικά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια.

3.3.4 Η ΕΟΚΕ, ως θεματοφύλακας, μεταξύ άλλων, των συμφερόντων των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στην Ευρώπη, ανησυχεί για την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM στις μικρές και μεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες που επιδίδονται αποκλειστικά σε εσωτερικά δρομολόγια. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ο προτεινόμενος Κανονισμός θα πρέπει να συνεκτιμήσει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και το κόστος συμμόρφωσης που συνεπάγεται η εφαρμογή του εν λόγω Κώδικα στα πλοία αυτών των εταιρειών. Θα χρειαστεί, επομένως, ευελιξία στην εφαρμογή ή/και παρεκκλίσεις.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Άρθρο 3 — Εφαρμογή

4.1.1 Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι ενδέχεται να απαιτηθούν παρεκκλίσεις, για πρακτικούς λόγους, όσον αφορά τα μικρά εμπορικά πλοία και τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που τα πλοία αυτά λειτουργούν υπό την εκμετάλλευσή ή την άμεση εποπτεία του ιδιοκτήτη τους.

4.2 Άρθρο 4 — Απαιτήσεις όσον αφορά τη διαχείριση της ασφάλειας

4.2.1 Κατά συνεπαγωγή, τα προαναφερόμενα πλοία ενδέχεται να είναι υποχρεωμένα να συμμορφωθούν με το καθεστώς που εφαρμόζεται στα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ο παρών Κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει με σαφήνεια τις βασικές απαιτήσεις του Κώδικα ISM που αφορούν αυτά τα πλοία.

4.3 Άρθρο 5 — Πιστοποίηση

4.3.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την υποχρεωτική εφαρμογή της διαδικασίας πιστοποίησης, που είναι η κυριότερη έγκυρη αιτιολόγηση του προτεινόμενου κανονισμού.

4.3.2 Σε σχέση με τις παραγράφους 2 και 6 αυτού του άρθρου, πρέπει να σημειωθεί ότι τα Έγγραφα Συμμόρφωσης και τα Πιστοποιητικά Διαχείρισης της Ασφάλειας, αντιστοίχως, μπορούν επίσης να εκδοθούν από μία διοίκηση κατόπιν αιτήσεως της διοίκησης του κράτους της σημαίας.

4.3.3 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι οι παράγραφοι 4 και 9 του άρθρου 5 χρήζουν διασαφήνισης και εξορθολογισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISM, διότι θέτουν άσκοπους περιορισμούς και δημιουργούν σύγχυση.

4.4 Άρθρο 7 — Διαδικασία διασφάλισης

4.4.1 Η διαδικασία διασφάλισης δεν περιλαμβάνει, όπως θα έπρεπε, αναφορά στο κράτος μέλος ή στο κράτος της σημαίας που έχει εκδώσει το Έγγραφο Συμμόρφωσης και το οποίο μπορεί να χρειαστεί να αναστείλει την ισχύ του ή να αποσύρει το έγγραφο.

4.5 Άρθρο 9 — Υποβολή εκθέσεων

4.5.1 Το άρθρο αυτό αναφέρεται σε ένα έντυπο υποβολής εκθέσεων που θα εκπονηθεί από την Επιτροπή, αλλά δεν προσδιορίζει τι θα πρέπει να περιέχει αυτό το έντυπο. Θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν οι εκθέσεις αυτές θα αναφέρονται στη συμμόρφωση των κρατών μελών με τον κανονισμό και, πιο συγκεκριμένα, με τις διαδικασίες πιστοποίησης ή στη συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοίων τους, όπως αυτή πιστοποιείται από τους ελέγχους των κρατών της σημαίας και του λιμένα.

4.6 Άρθρο 13 — Έναρξη ισχύος

4.6.1 Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις για τα άρθρα 3 και 4, η ΕΟΚΕ θεωρεί ενδεδειγμένη τη μεταβατική περίοδο του ενός έτους για τη συμμόρφωση των εμπορικών πλοίων και των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

5. Συμπεράσματα

5.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη μεταφορά ολόκληρου του Κώδικα ISM και των σχετικών κατευθυντήριων γραμμών του ΔΝΟ στο δίκαιο της ΕΕ μέσω του προτεινόμενου νέου κανονισμού, που αντικαθιστά τον κανονισμό 3051/95. Ωστόσο, σε πραγματικούς όρους, η προστιθέμενη αξία της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του προτεινόμενου Κανονισμού μπορεί να είναι περιορισμένη, αφού τα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια και τα επιβατηγά Ro-Ro που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια συμμορφώνονται ήδη με τον Κώδικα ISM.

5.2 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η πείρα από την εφαρμογή του Κώδικα ISM μετά την έναρξη του πρώτου σταδίου της, το 1998, έχει αποκαλύψει τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία του Κώδικα. Όλα τα μέρη της ναυτιλιακής κοινότητας που συμμετέχουν στην εφαρμογή του Κώδικα ISM θα πρέπει να κατανοήσουν πλήρως τους στόχους του Κώδικα, διαφορετικά ο Κώδικας ενδέχεται να καταστεί μια απλή άσκηση επί χάρτου. Η ανάγκη αυτή είναι ακόμη πιο εμφανής για τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία που δεν υπάγονταν μέχρι σήμερα στο καθεστώς του Κώδικα ISM.

5.3 Η πρωτοβουλία για την επέκταση της εφαρμογής του Κώδικα ISM σε όλα τα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια θα πρέπει να αναθεωρηθεί, με στόχο να καταστεί περισσότερο ευπροσάρμοστη. Ακουσίως και δυσανάλογα, οι νέες κατηγορίες πλοίων ενδέχεται να χρειαστεί να συμμορφωθούν με το καθεστώς που εφαρμόζεται στα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, πιθανόν με απαγορευτικό κόστος συμμόρφωσης, ιδίως στην περίπτωση των πλοίων που λειτουργούν υπό την εκμετάλλευσή ή την άμεση εποπτεία του ιδιοκτήτη τους. Η διαδικασία πιστοποίησης του προτεινόμενου κανονισμού πρέπει να προσαρμοστεί, έτσι ώστε να μην επιβάλει άσκοπους περιορισμούς στις μικρές και μεσαίες εταιρείες που εκτελούν σε εσωτερικά δρομολόγια. Ενδέχεται, επομένως, να απαιτηθούν παρεκκλίσεις ή, εναλλακτικά, σαφής ορισμός των βασικών απαιτήσεων του Κώδικα ISM που αφορούν αυτά τα πλοία.

Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 2004.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Roger BRIESCH