

**Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών «Διευρωπαϊκά δίκτυα, μεταφορές, κοινωνία των πληροφοριών» για**

- την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου»
- την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)»
- την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιδεύσεως και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών»
- την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους»

(2001/C 22/06)

## Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

έχοντας υπόψη την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)·

έχοντας υπόψη την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιδεύσεως και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών·

έχοντας υπόψη την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους (COM(2000) 142 τελικό) (COD 2000/0065) (COD 2000/0066) (COD 2000/0067)

έχοντας υπόψη την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με ημερομηνία 23 Μαρτίου 2000, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών επί του θέματος, σύμφωνα με το άρθρο 265 παράγραφος 1, της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας·

έχοντας υπόψη την απόφαση του Προεδρείου της Επιτροπής των Περιφερειών, με ημερομηνία 13η Ιουνίου 2000, να αναθέσει στην επιτροπή 3 την κατάρτιση γνωμοδότησης επί του θέματος, σύμφωνα με το άρθρο 39 του Εσωτερικού Κανονισμού·

έχοντας υπόψη την οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα·

έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2158/93 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 1993, για την εφαρμογή τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, του 1974, καθώς και της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, του 1973, για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 613/91 του Συμβουλίου·

έχοντας υπόψη το ψήφισμα του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 1993, περί κοινής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα·

έχοντας υπόψη την απόφαση 96/587/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ης Σεπτεμβρίου 1996, για τη δημοσίευση του καταλόγου αναγνωρισμένων οργανισμών οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου·

έχοντας υπόψη το σχέδιο γνωμοδότησης της επιτροπής 3, της 26ης Ιουνίου 2000 (CdR 165/2000 rev. 1) (εισηγητής: ο κ. Lamberti (I, PES)·

εκτιμώντας ότι τα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, κατά την έννοια του άρθρου 75 γ), του Τίτλου IV της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας·

εκτιμώντας ότι το ζήτημα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και οι συνέπειες της ρύπανσης επηρεάζουν σημαντικά τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές, καθώς και ότι η διαρροή πετρελαίου από δεξαμενόπλοια κατόπιν ατυχήματος εξακολουθεί να προξενεί σοβαρές ανησυχίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όπως καταδεικνύει το πρόσφατο ατύχημα του πετρελαιοφόρου Erika·

υιοθέτησε, κατά την 35η σύνοδο ολομέλειας της 20ής και 21ης Σεπτεμβρίου 2000 (συνεδρίαση της 21ης Σεπτεμβρίου), την παρούσα γνωμοδότηση.

**1. Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)**

Η Επιτροπή των Περιφερειών

1.1. επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής περί απαγόρευσης της εισόδου στους λιμένες της Κοινότητας πλοίων τα οποία, εξαιτίας της ηλικίας τους, της σημαίας τους και του ιστορικού τους, συνιστούν κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και για το θαλάσσιο περιβάλλον και κρίνει σκόπιμη τη δημοσίευση και την παρουσίαση του καταλόγου των πλοίων στα οποία έχει απαγορευθεί ο ελλιμενισμός μέσω του συστήματος πληροφοριών Sirenac·

1.2. συμφωνεί με την ανάγκη να προβλεφθεί ότι τα πλοία με υψηλό συντελεστή εστίασης, τα οποία εγκυμονούν ιδιαίτερα σημαντικό κίνδυνο ατυχήματος ή ρύπανσης, επιβάλλεται να υπόκεινται σε επιθεώρηση σε κάθε λιμένα της Κοινότητας στον οποίο καταπλέουν·

1.3. επιδοκιμάζει την πρόταση σύμφωνα με την οποία τα πλοία που εμπίπτουν στις κατηγορίες του παραρτήματος V, σημείο Α, πρέπει να υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση στον πρώτο λιμένα τον οποίο επισκέπτονται μετά από περίοδο 12 μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση που πραγματοποιήθηκε σε λιμένα κράτους μέλους, δεδομένου ότι τούτο θα συμβάλει αναμφίβολα στη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών· συμφωνεί, δε, με την παράθεση των υποχρεωτικών κατευθυντηρίων γραμμών για την εν λόγω επιθεώρηση, οι οποίες συμβάλουν στον περιορισμό της διακριτικής ευχέρειας των επιθεωρητών κατά τη διενέργεια των ελέγχων αυτών, με αποτέλεσμα να τους καθιστούν όσο το δυνατόν ομοιογενέστερους εντός της Κοινότητας·

1.4. συμφωνεί ότι απαιτείται να προβλεφθούν οι διαδικασίες που οφείλουν να εφαρμόζουν οι επιθεωρητές σε περίπτωση ενισχυμένης επιθεώρησης για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, διότι τούτο περιορίζει τη διακριτική ευχέρεια των εν λόγω επιθεωρητών και καθιστά δυνατή την εναρμόνιση των ελέγχων στο εσωτερικό της Κοινότητας·

1.5. κρίνει ότι πρέπει να τεθούν σαφείς προϋποθέσεις ώστε οι επιθεωρήσεις να είναι πραγματικές, αποτελεσματικές και εμπειριστατωμένες σε όλα τα προσιτά τμήματα του πλοίου με τρόπο που θα επιτρέψει την επισήμανση των ενδεχόμενων δομικών αδυναμιών· για το λόγο αυτό η ΕΤΠ καλεί την Επιτροπή να προσδιορίσει συγκεκριμένα και αποτελεσματικά για την άσκηση αυτών των επιθεωρήσεων.

1.6. συμφωνεί με την καθιέρωση υποχρεωτικής ενισχυμένης επιθεώρησης για τα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των 15 ετών δεδομένου ότι, όπως έχουν καταδείξει οι στατιστικές, η πλειονότητα των ελαττωμάτων που οδηγούν στην απαγόρευση του απόπλου αφορά κατά κύριο λόγο πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών·

1.7. συμφωνεί, επιπλέον, ότι τα κράτη μέλη πρέπει να επαγρυπνούν κατά τρόπο ώστε να απαγορεύουν την είσοδο στους λιμένες της Κοινότητας στα πλοία τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα V, σημείο Α, της οδηγίας, στις περιπτώσεις που προβλέπονται από το άρθρο 7α, θεωρώντας το εν λόγω μέτρο κατάλληλο να αποθαρρύνει τον πλου στο εσωτερικό της Κοινότητας των σκαφών τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία που περιλαμβάνεται στο εν λόγω παράρτημα·

1.8. κρίνει επαρκή την ανά εξάμηνο δημοσίευση, εκ μέρους της Επιτροπής, των πληροφοριών που αφορούν τα πλοία στα οποία απαγορεύεται η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας για τους λόγους που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο·

1.9. επιδοκιμάζει την πρόταση που αποβλέπει στη βελτίωση της ενημέρωσης σχετικά με τους ελέγχους που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στους προηγούμενους λιμένες προσόδου, με πρόσθετο στόχο την αποφυγή της επανάληψης των επιθεωρήσεων και της συνακόλουθης επιβάρυνσης των ενδεδειγμένων μηχανισμών για τη διενέργειά τους·

1.10. επικροτεί το γεγονός ότι στην οδηγία προβλέπεται η γνωστοποίηση των πληροφοριών σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στα κράτη της σημαίας του επιθεωρούμενου πλοίου και στους νηογνώμονες, διότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα δύνανται να παρεμβαίνουν πιο έγκαιρα για την αντιμετώπιση τυχόν επιδεινώσεως της κατάστασης του πλοίου και να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την επισκευή του·

1.11. εγκρίνει την ενσωμάτωση στην οδηγία της υποχρέωσης να ελέγχει ο επιθεωρητής, για τα πετρελαιοφόρα πλοία που μεταφέρουν άνω 2.000 τόνων υδρογονανθράκων χύδην, την ύπαρξη επί του πλοίου εγγράφων τα οποία να πιστοποιούν τη σύναψη ασφάλειας ή άλλης αξιόπιστης εγγύησης για την κάλυψη των ζημιών σε περίπτωση ρύπανσης. Το μέτρο αυτό πρέπει να διασφαλίζει με έγκυρα μέσα την πλήρη ανάληψη των δαπανών για την ενδεχόμενη αποκατάσταση των περιβαλλοντικών καταστροφών εκ μέρους των ενδιαφερομένων περιφερειών. Την ΕΤΠ αποδίδει μεγάλη σημασία σ' αυτό το σκέλος της προτάσεως, λόγω του άμεσου ενδιαφέροντός του για τις παράκτιες αρχές·

1.12. συμφωνεί ότι απαιτείται μεγαλύτερη διαφάνεια κατά την ενημέρωση σχετικά με τα πλοία που επιθεωρούνται και στα οποία απαγορεύεται ενδεχομένως ο απόπλους, διότι τούτο τείνει να αποτρέψει τη χρήση πλοίων τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα επιβεβλημένα πρότυπα ασφάλειας·

1.13. συμμερίζεται την ανάγκη να ενσωματωθεί στην οδηγία η πραγματική υποχρέωση των κρατών μελών να παρέχουν, σε ετήσια βάση, στην Επιτροπή τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα Χ της οδηγίας, δεδομένου ότι κατ' αυτόν τον τρόπο η Επιτροπή θα είναι σε θέση να παρεμβαίνει ταχέως για την πρόληψη ανωμαλιών κατά την εφαρμογή της οδηγίας, οι οποίες ενδέχεται να επιφέρουν άμεσα επίπεδα ασφάλειας και, επομένως, στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ΕΤΠ υποδεικνύει να προσδιορισθούν μηχανισμοί και συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη θα συμμορφώνονται πραγματικά με την υποχρέωση αυτή·

1.14. η ΕΤΠ τέλος ευελπιστεί ότι οι τροποποιήσεις της οδηγίας — λαμβανομένης υπόψη της κατεπείγουσας ανάγκης παρέμβασης στον τομέα της ασφάλειας της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου η οποία κατέστη προφανής και κατά το πρόσφατο ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA — θα εγκριθούν το ταχύτερο δυνατόν, συνιστά ωστόσο τα εξής:

1.15. Δεδομένου ότι μεταξύ των ελέγχων που διενεργούνται από τους επιθεωρητές εισάγονται και αξιολογήσεις τεχνικού χαρακτήρα της δομής των πλοίων, θεωρείται επιτακτική ανάγκη να προβλεφθεί, στο άρθρο 4 της πρότασης τροποποίησης της οδηγίας, ότι τα κράτη μέλη υποχρεώνονται να προβαίνουν στην κατάρτιση και στη διαρκή επιμόρφωση των επιθεωρητών βάσει συντονισμένων προγραμμάτων σε κοινοτική κλίμακα. Τούτο θα συμβάλει, αφενός, στην επάνδρωση των αρμοδίων διοικητικών αρχών των κρατών μελών με προσωπικό εξαιρετικά καταρτισμένο για τη διενέργεια των ελέγχων, το οποίο θα διαθέτει κοινές βασικές γνώσεις και, αφετέρου, στην ενημέρωση των επιθεωρητών σχετικά με τεχνολογικές εξελίξεις του κλάδου. Τα ανωτέρω κρίνονται κεφαλαιώδους σημασίας προκειμένου να καταστούν οι έλεγχοι αξιόπιστοι από ποιοτικής πλευράς·

1.16. απαιτείται να επιταχυνθεί η καθιέρωση κανονιστικών μέτρων για την προαγωγή της διάδοσης των πληροφοριών σχετικά με τα χαρακτηριστικά των πλοίων και των μεταφερόμενων φορτίων (σε περίπτωση επικίνδυνων φορτίων), μέτρων τα οποία προβλέπονται ως μελλοντικές δράσεις της Επιτροπής. Πράγματι, τούτο θεωρείται ζωτικής σημασίας για να αποκτήσουν και οι τοπικές αρχές βασικές γνώσεις σχετικά με τη διακίνηση επικίνδυνων ουσιών, προκειμένου να υιοθετήσουν σχέδια εκτάκτου ανάγκης για τη λήψη των μέτρων προστασίας που απαιτούνται για τον περιορισμό των επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος·

1.17. η ΕΤΠ συνεπώς εφιστά ειδικότερα την προσοχή στα αιτήματα που θίγονται στα σημεία 1.4, 1.11 και 1.13 τα οποία κρίνει απόλυτης σημασίας και σπουδαιότητας·

1.18. Η ΕΤΠ, τέλος, κρίνει ιδιαίτερα σημαντικό να αποτελέσουν οι εξεταζόμενες από την οδηγία αυτή θεματική το αντικείμενο αποφασιστικής και λεπτομερούς αξιολόγησης των διαδικασιών της διευρυνσης, ειδικότερα σε ό,τι αφορά τις χώρες της μεσογειακής περιοχής, όπως η Κύπρος και η Μάλτα.

## 2. Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών

Η Επιτροπή των Περιφερειών

2.1. αναγνωρίζει την ανάγκη τροποποίησης της οδηγίας με στόχο την τελειοποίηση του κοινοτικού συστήματος αναγνώρισης των νηογνομόνων, κυρίως σε θέματα ελέγχων και κυρώσεων (ιδιαίτερα για πρόκληση ζημιών στο περιβάλλον), καθώς και την καθιέρωση αυστηρότερων απαιτήσεων που πρέπει να πληρούν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί. Είναι γεγονός ότι τούτο θα συμβάλει τόσο στην ενίσχυση του συστήματος αναγνώρισης όσο και στην απλοποίηση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στα κράτη μέλη για τον έλεγχο των οργανισμών αυτών·

2.1.1. η τροποποίηση της οδηγίας κρίνεται εξάλλου σημαντική για την προσαρμογή της στις τροποποιήσεις που επήλθαν στις διεθνείς συμβάσεις και στους συναφείς κώδικες δεσμευτικού χαρακτήρα για τα κράτη μέλη, καθώς και στα ψηφίσματα που υιοθετήθηκαν σχετικά από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ)·

2.2. επικροτεί την ενσωμάτωση στην οδηγία της υποχρέωσης να ενεργούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος και του προσαρτήματος του ψηφίσματος Α.847 του ΙΜΟ όσον αφορά τις κατευθυντήριες γραμμές που επικουρούν τα κράτη σημαίας κατά την εφαρμογή των πράξεων του ΙΜΟ, δεδομένου ότι τούτο θα διευκολύνει την αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών υποχρεώσεων που επιβάλλονται στα κράτη σημαίας βάσει των διεθνών συμβάσεων·

2.3. συμφωνεί με την τροποποίηση που αφορά τη διαδικασία για τη χορήγηση της αρχικής αναγνώρισης στους τεχνικούς οργανισμούς που επιθυμούν να λάβουν εξουσιοδότηση προκειμένου να αξιολογούν, για λογαριασμό των κρατών μελών, την ασφάλεια των πλοίων, η οποία προβλέπει τη μεταβίβαση της αρμοδιότητας για την προαναφερθείσα αναγνώριση από το κράτος μέλος προς την Επιτροπή· τούτο αναμένεται να καταστήσει δυνατή τη διενέργεια πιο εναρμονισμένων αξιολογήσεων στο εσωτερικό της Κοινότητας·

2.4. επισημαίνει ότι οι παρατηρήσεις που διατυπώνονται στο σημείο 2.3 ισχύουν και στην περίπτωση της συνεχούς παρακολούθησης της συμμόρφωσης των τεχνικών οργανισμών προς τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας, η οποία ανατίθεται στην Επιτροπή και στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος·

2.5. επιδοκιμάζει την καθιέρωση ως βασικής προϋπόθεσης για τη χορήγηση της πρώτης αναγνώρισης, και για τη διατήρησή της, στους τεχνικούς οργανισμούς που ελέγχουν την ασφάλεια των πλοίων, την ύπαρξη ικανοποιητικών μητρώων επιδόσεων από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης για τα πλοία που είναι νηολογημένα από τους οργανισμούς αυτούς, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν·

2.6. επικροτεί την επέκταση της δικαιοδοσίας για την ανάκληση της αναγνώρισης των τεχνικών οργανισμών υπέρ της Επιτροπής, δεδομένου δε ότι τούτο θα πραγματοποιηθεί βάσει διαδικασίας στην οποία θα συμμετέχει η επιτροπή που συστήνεται κατά την έννοια του άρθρου 7 και απαρτίζεται από εκπροσώπους των κρατών μελών·

2.7. συμφωνεί να λαμβάνεται σε κοινοτικό επίπεδο η απόφαση για την ανάκληση της αναγνώρισης ενός οργανισμού ο οποίος δεν τηρεί τις διατάξεις που ορίζει η οδηγία ή του οποίου οι επιδόσεις από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης παύουν να είναι ικανοποιητικές, προκειμένου να καταστεί η εν λόγω διαδικασία ομοιογενής εντός της Κοινότητας·

2.8. εγκρίνει την πρόταση σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα πρέπει να διαπραγματεύεται με τις τρίτες χώρες στις οποίες είναι εγκατεστημένοι ορισμένοι αναγνωρισμένοι οργανισμοί για τη διασφάλιση ίσης μεταχείρισης έναντι των αναγνωρισμένων οργανισμών που εδρεύουν στην Κοινότητα·

2.9. προτείνει έναν εναλλακτικό κανόνα σχετικά με την ευθύνη των αναγνωρισμένων οργανισμών έναντι των αρχών με τις οποίες έχουν συνάψει σχέσεις συνεργασίας. Μια εναλλακτική διάταξη που θα προβλέπει, εκτός από την υποχρέωση των κρατών μελών να ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη γι' αυτές τις λειτουργικές σχέσεις, και ένα επίπεδο ευθύνης του αναγνωρισμένου οργανισμού στην περίπτωση ελαφρού σφάλματος, επίπεδο που δεν θα πρέπει να είναι κατώτερο από το καθοριζόμενο από την οδηγία ποσό·

2.10. αναγνωρίζει την ανάγκη να προαχθεί η ευρύτερη δυνατή διάδοση των πληροφοριών που παρέχουν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί για τα πλοία·

2.11. συμφωνεί με τους προβλεπόμενους περιορισμούς όσον αφορά την αλλαγή κλάσης των πλοίων, θεωρώντας ότι τούτο θα αποτρέψει τη χρήση του μέσου αυτού προκειμένου να αποφευχθεί η συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές ασφαλείας·

2.12. εγκρίνει την τροποποίηση της οδηγίας με στόχο τον καθορισμό των ποιοτικών κριτηρίων που πρέπει να πληρούν οι τεχνικοί οργανισμοί για την αναγνώρισή τους, διότι τούτο θα συντελέσει στη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχουν οι εν λόγω οργανισμοί·

2.13. Η ΕΤΠ κρίνει, και στην περίπτωση αυτή, ότι πρέπει να επισημάνει την αναγκαιότητα της αξιολόγησης του περιεχομένου αυτής της οδηγίας ενόψει της διαδικασίας διεύρυνσης προς τις χώρες που ενδιαφέρονται για την θεματική αυτή·

### 3. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους

Η Επιτροπή των Περιφερειών

3.1. επικροτεί την υιοθέτηση του κανονισμού θεωρώντας τον ως την πλέον ενδεδειγμένη ρύθμιση προκειμένου να τεθούν εσπευσμένα σε ισχύ οι νέες απαιτήσεις ασφαλείας για τα πετρελαιοφόρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του (άρθρα 1 και 2)·

3.2. συμφωνεί, αφενός, με τους λόγους που ώθησαν την Επιτροπή να καταρτίσει κανονισμό ο οποίος θα συμβάλει στη σταδιακή κατάργηση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους σύμφωνα με κριτήρια κατάργησης που δεν πρέπει να είναι λιγότερα αυστηρά από τα προβλεπόμενα από την ισχύουσα νομοθεσία των Ηνωμένων Πολιτειών και, αφετέρου, με το γεγονός ότι απαιτείται να προαχθούν πρωτοβουλίες με στόχο την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος αυτού σε διεθνή κλίμακα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα καταστεί δυνατό να μην πλέουν στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σκάφη που είναι απαγορευμένα στα ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών (άρθρο 4)· το σημείο αυτό κρίνεται πρωταρχικό από την ΕΤΠ και όλοι οι οργανισμοί της ΕΕ πρέπει να δεσμευτούν ώστε το χρονοδιάγραμμα των κοινοτικών κανόνων να συμπίπτουν ακριβώς με τα αντίστοιχα των κανόνων που ισχύουν στις ΗΠΑ·

3.3. εγκρίνει το σύστημα που προβλέπεται από τον κανονισμό για την επιτάχυνση της διαδικασίας αντικατάστασης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους από πετρελαιοφόρα διπλού κύτους, δια της παροχής οικονομικών κινήτρων στα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους και αντικινήτρων στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους·

3.3.1. επικροτεί επίσης το γεγονός ότι αυτό το μεικτό σύστημα κινήτρων/αντικινήτρων συνδυάζει τη μείωση των λιμενικών και πλοηγικών τελών για τα πετρελαιοφόρα που πληρούν τις απαιτήσεις διπλού κύτους ή αντίστοιχου σχεδιασμού με την επιβολή πρόσθετων λιμενικών και πλοηγικών τελών για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους (άρθρο 5)·

3.4. ενημερώνεται σχετικά με την υποχρέωση κοινοποίησης στον IMO των κοινοτικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού, αμέσως μόλις αυτός εγκριθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 211 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) (άρθρο 6).

3.5. εγκρίνει τις διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες τα κράτη μέλη οφείλουν:

- να ελέγχουν την εφαρμογή του συστήματος διαφορετικής χρέωσης λιμενικών και πλοηγικών τελών·
- να υποβάλουν σε ετήσια βάση έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα αποτελέσματα των πραγματοποιηθέντων ελέγχων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα καταστεί δυνατή η εξακρίβωση της ορθής εφαρμογής του άρθρου 5 του κανονισμού από τα κράτη μέλη (άρθρο 7).

3.6. επιδοκιμάζει τη σύσταση της κανονιστικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 8·

3.7. συμφωνεί να έχει η Επιτροπή δικαίωμα τροποποίησης του κανονισμού και των παραρτημάτων του για να προσαρμόζει τις αναφορές στους σχετικούς κανονισμούς της Μαγροί 73/78 ανάλογα με τις τροποποιήσεις που ενδέχεται να επέλθουν σε αυτούς τους κανονισμούς·

3.8. κρίνει πράγματι αναγκαία την κατάργηση του υφισταμένου συστήματος διαφορετικής χρέωσης λιμενικών και πλοηγικών τελών, δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94, και την αντικατάστασή του από το σύστημα που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό·

3.9. θεωρεί επαρκή την προθεσμία των 12 μηνών που προβλέπεται από το άρθρο 12 για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, έπειτα από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του·

3.10. παρότι επικροτεί το σύνολο των διατάξεων που προβλέπονται στην πρόταση κανονισμού, επισημαίνει εντούτοις τα εξής:

- Οι απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό αφορούν τα πετρελαιοφόρα· δεδομένου όμως ότι ως πηγή έμπνευσης της ρύθμισης εκλαμβάνεται η πρόληψη της ρύπανσης και των συνακόλουθων επιπτώσεών της, η ΕΤΠ προτείνει να επεκταθούν σύντομα οι κανονιστικές ρυθμίσεις με στόχο την υιοθέτηση ανάλογων συστημάτων πρόληψης, στο πλαίσιο των οποίων να λαμβάνονται υπόψη οι διάφορες τεχνολογίες στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών, και για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων.

3.11. Η ΕΤΠ αξιολογεί θετικά το σύνολο των μελλοντικών δράσεων που προβλέπει η Επιτροπή και ως προς αυτές:

- εύχεται την ανάπτυξη του πληροφορικού συστήματος Equasis και συνεπώς μια σταθερή δέσμευση, τόσο των κρατών μελών όσο και της Επιτροπής ως προς το σχέδιο αυτό·

- προτείνει να επαναπροταθεί το γρηγορότερο η κανονιστική καθιέρωση σε κοινοτικό επίπεδο της υποχρεωτικής κοινοποίησης που αναφέρεται στην οδηγία ΕΟΚ, ακόμη και για τα πλοία που διέρχονται στα ανοικτά των ακτών της Κοινότητας.

Η ΕΤΠ επιπλέον αξιολογεί άκρως θετικά την δυνατότητα να επιτευχθεί η σύσταση ευρωπαϊκού φορέα για την θαλάσσια ασφάλεια, που θα επιτρέψει την αποτελεσματική και εναρμονισμένη εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Όσον αφορά τα καθήκοντα που η Επιτροπή προτείνει να ανατεθούν στον φορέα αυτό (υποστήριξη της δράσης των κρατών μελών και της Επιτροπής κατά την εφαρμογή και τον έλεγχο του σχετικού κοινοτικού δικαίου, αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των διατάξεων που υιοθετούνται) η ΕΤΠ κρίνει ότι:

- οι Περιφέρειες και οι τοπικές αρχές πρέπει να είναι σε θέση να συμβάλλουν στη διαδικασία σύστασης αυτού το φορέα υπηρεσίας, με εξαίρεση τη συμμετοχή στο κόστος.
- οι περιφέρειες και οι τοπικές αρχές, όπως ακριβώς οι άλλες διοικήσεις, πρέπει να διαθέτουν τις κατάλληλες επαφές και διασυνδέσεις με τον εν λόγω οργανισμό.

Αυτό θα τους επιτρέψει να μπορούν να διαθέτουν σύμφωνα με την αρχή της διαφάνειας των συναφών στοιχείων για τα πλοία, αρχή που περιέχεται στις νομοθετικές προτάσεις που αποτελούν το αντικείμενο της γνωμοδότησης της ΕΤΠ τις κατάλληλες πληροφορίες που αποβλέπουν τόσο στο να είναι σε θέση να αναλάβουν τις χρήσιμες πρωτοβουλίες προκειμένου να αντιμετωπίσουν ενδεχόμενα ατυχήματα όπως αυτό που συνέβη με το πλοίο Erika, όσο και στην δέουσα σχετική ενημέρωση των πολιτών. Αυτή η τελευταία πτυχή πρέπει να κριθεί ως άκρως σημαντική λόγω ακριβώς της σημασίας που έχει αποκτήσει για την κοινή γνώμη η προβληματική σχετικά με την ρύπανση.

3.12. Η ΕΤΠ λαμβάνει γνώση του γεγονότος ότι οι κοινοτικοί κανόνες σχετικά με την καθιέρωση της υποχρεωτικής χρήσης πετρελαιοφόρων διπλού κύτους πρέπει να εναρμονισθούν με τις προθεσμίες που προβλέπονται από το ΟΠΑ 90, συμμεριζόμενη πλήρως τις ανησυχίες που εκφράστηκαν από την Επιτροπή σχετικά με την προβλεπόμενη μεταφορά των εμπορικών δραστηριοτήτων του στόλου των πετρελαιοφόρων που θα απαγορευτεί από τις ΗΠΑ, στην Ευρώπη. Θεωρεί επιπλέον θετικό το αποτέλεσμα που θα έχει αυτό σε σχέση επίσης με την απόσυρση των παλαιότερων και συνεπώς ανασφαλέστερων πλοίων.

3.13. Η ΕΤΠ αναγνωρίζει, επιπλέον, την ανάγκη να ληφθούν μέτρα με στόχο την πρόσθετη σημαντική μείωση των διαστάσεων δεξαμενής που επιτρέπονται ακόμη στα δεξαμενόπλοια.

3.14. Τέλος η ΕΤΠ εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στην αναγκαιότητα να αντιμετωπισθούν και να επιλυθούν, στις κατάλληλες έδρες, οι προβληματικές σχετικά με τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα, δεδομένου ότι συχνά οι πρώτοι που εξακριβώνονται έως και εξαφανίζονται, ενώ τα πληρώματα, απολύτως ανίκανα να διασφαλίσουν τουλάχιστον καθ' ολοκληρίαν την αποζημίωση των

ζημιών, σε περίπτωση περιβαλλοντικής καταστροφής: είναι γνωστό σε όλους ότι ο σημερινός τρόπος απόδοσης ευθυνών στους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα έχει ως αποτέλεσμα πολλές φορές ο πραγματικός υπεύθυνος να παραμένει άγνωστος ή απρόσιτος. Το πρόβλημα αυτό δεν είναι καθόλου δευτερεύον σε σχέση με όσα αντιμετωπίζονται από τις προτάσεις τροποποίησης των οδηγιών 95/21/ΕΚ και 94/57/ΕΚ και από την πρόταση κανονισμού.

Η Επιτροπή των Περιφερειών

4. Να υποστηριχθεί η ανάπτυξη του στόλου και των ευρωπαϊκών λιμένων παρέχοντας προτεραιότητα στην ασφάλεια. Η ενίσχυση των ελέγχων και των προτύπων ασφάλειας που παρουσιάζονται ανωτέρω θα αποτελέσει αναμφισβήτητη πρόοδο, αλλά δεν θα επαρκέσει για την εις βάθος τροποποίηση των θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή των Περιφερειών διατυπώνει πολλές προτάσεις οι οποίες θεωρεί ότι πρέπει να τεθούν επειγόντως σε εφαρμογή, κυρίως στα πλαίσια της διεύρυνσης.

4.1. υπογραμμίζει την επιτακτική ανάγκη να καταβληθούν προσπάθειες για την εναρμόνιση των ναυτικών διοικήσεων των διάφορων κρατών μελών δίδοντας προτεραιότητα στα υψηλότερα δυνατά κριτήρια ασφάλειας και υιοθετώντας συνεκτικό μηχανισμό επιτήρησης.

4.2. κρίνει ότι είναι επείγον να θεσπιστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο μια πολιτική πρόληψης των κινδύνων, η οποία να απευθύνεται προς όλους τους παράγοντες που αποτελούν κρίκους της αλυσίδας των μεταφορών.

4.3. συνιστά ενθέρμως την εκπόνηση εκτεταμένου κοινοτικού προγράμματος παροχής συγκεκριμένης βοήθειας για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του ναυτιλιακού τομέα των λιγότερο ευνοημένων χωρών της Ένωσης.

4.4. θεωρεί απαραίτητο να αποκτήσουν οι υποψήφιοι προς ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες (Κύπρος, Μάλτα ή Χώρες της Βαλτικής) μια διοίκηση ικανή να εξασφαλίζει τη διενέργεια των ελέγχων και να φροντίζει για την τήρηση των διεθνών προτύπων.

4.5. κρίνει ότι πρέπει να γίνουν βήματα προς μια κοινωνική και φορολογική εναρμόνιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση δίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στα εξής:

- εξασφάλιση των υψηλών δικαιωμάτων των μισθωτών·
- τήρηση των κοινωνικών κανόνων όσον αφορά τα πληρώματα·
- ανάπτυξη της απασχόλησης·
- προώθηση και διατήρηση των ναυτικών επαγγελματιών προσφέροντας κατάλληλη επαγγελματική κατάρτιση.

4.6. προτείνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση να εξετάσει το ενδεχόμενο της επιβολής τέλους για την ασφάλεια στη θάλασσα, ανάλογα με τη φύση των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, προκειμένου να εξευρεθούν επαρκείς πόροι για τη διασφάλιση αποτελεσματικής πρόληψης.

Βρυξέλλες, 21 Σεπτεμβρίου 2000.

Ο Πρόεδρος  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Jos CHABERT