

II

(Προπαρασχευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών για:

- την «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika»,
- την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θάλασσα 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 357/01)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

έχοντας υπόψη την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika·

- την Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη θάλασσα κυκλοφορία·
- την Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση Ταμείου αποζημίωσης για τις 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· [COM(2000) 802 τελικό — 2000/0325 — 0326 — 0327(COD)]⁽¹⁾·

έχοντας υπόψη την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 25ης Ιανουαρίου 2001, να ζητήσει τη γνωμοδότησή της επί του θέματος, σύμφωνα με τα άρθρα 265, παράγραφος 1, και 80 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας·

(¹) ΕΕ C 120 Ε της 24.4.2001, σ. 67.

έχοντας υπόψη την απόφαση του Προέδρου της, της 6ης Φεβρουαρίου 2001, να αναθέσει στην επιτροπή 3 «Διερωπαϊκά δίκτυα, μεταφορές, κοινωνία των πληροφοριών» την κατάρτιση της παρούσας γνωμοδότησης·

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότησή της, με ημερομηνία 4 Απριλίου 2001, σχετικά με την Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία που τροποποιεί τους κανονισμούς για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία· και την Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τις οδηγίες για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία· (COM(2000) 489 τελικό — 2000/0236 και 2000/0237 (COD) — CdR 405/2000 rev.) (1)·

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότησή της, με ημερομηνία 21 Σεπτεμβρίου 2000, με θέμα 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 ναυσιπλοία 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 επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών· και την Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή αντιστοιχού σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους· (COM(2000) 142 τελικό — 2000/0065 (COD) — 2000/0066 (COD) — 2000/0067 (COD) — CdR 165/2000 fin) (2)·

έχοντας υπόψη τη γνωμοδότησή της, με ημερομηνία 14 Φεβρουαρίου 2001, όσον αφορά την Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών· μια στρατηγική για την Ευρώπη (COM(2000) 547 τελικό)· και την Πρόταση σύστασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών· (COM(2000) 545 τελικό — CdR 372/2000 fin)·

έχοντας υπόψη τις Συμβάσεις και τους Κώδικες που έχουν καταρτισθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), όπως: τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Solas), 1960 & 1974· τη Σύμβαση σχετικά με τους Διεθνείς Κανονισμούς για την πρόληψη των Συγκρούσεων στη Θάλασσα (Colreg), 1972· τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW), 1978· τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Marpol 73/78), και τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM), 1993·

έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (1999/468/ΕΚ) (3)·

έχοντας υπόψη τις ακόλουθες διεθνείς Συνθήκες και Συμβάσεις: τη Σύμβαση Unclos III του 1982 για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας· την Παγκόσμια Διάσκεψη Κορυφής Unced του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη· την Ατζέντα 21 (Κεφάλαιο 17 για τους Ωκεανούς)· το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον Έλεγχο από το Κράτος του Λιμένα· τις εν εξελίξει εργασίες της Διεθνούς Επιτροπής Ναυτιλίας σχετικά με τις διαδικασίες παράκτιου ελέγχου και ελέγχου από το κράτος του λιμένα, καθώς και τις συμβάσεις και τους κώδικες που έχουν καταρτιστεί βάσει των συμβάσεων του ΔΝΟ και της ΔΟΕ·

έχοντας υπόψη το σχέδιο γνωμοδότησης που υιοθέτησε η επιτροπή 3 στις 18 Απριλίου 2001 (CdR 50/2001 rev.) (εισηγητές: ο δρ. Walsh, UK/ΦΙΑ και ο κ. Νίκος Ταμπακίδης, GR/ΕΣΚ)·

υιοθέτησε ομόφωνα κατά την 39η σύνοδο ολομελείας της 13ης και 14ης Ιουνίου 2001 (συνεδρίαση της 13ης Ιουνίου) την ακόλουθη γνωμοδότηση.

(1) ΕΕ C 365 της 19.12.2000, σ. 276, 280.

(2) ΕΕ C 212 E της 25.7.2000, σ. 102.

(3) ΕΕ L 269 της 19.10.1999, σ. 45.

ΟΙ ΑΠΟΦΥΣΙΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

1. Εισαγωγή

1.1. Υπεβλήθησαν τρεις ανεξάρτητες προτάσεις:

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

2. Γενικές παρατηρήσεις της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με τις προτάσεις «Erika II»

2.1. Η Επιτροπή είναι άξια συγχαρητηρίων για την ταχύτατη ολοκλήρωση των προτάσεων «Erika I», καθώς και για την υποβολή μιας εν γένει εποικοδομητικής δέσμης προτάσεων με στόχο τη μακροπρόθεσμη ενίσχυση των μέτρων αμεσότερης εφαρμογής «Erika I» για τη δημιουργία ασφαλέστερου θαλασσιού περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα αξιέπαινη κρίνεται η εστίαση του ενδιαφέροντος στην ευθύνη και η συνακόλουθη εμπορική προσέγγιση για τη βελτίωση της ασφάλειας, επιπροσθέτως των κανονιστικών ρυθμίσεων.

2.2. Παρότι η Επιτροπή των Περιφερειών (ΕΤΠ) επικροτεί το στόχο της Επιτροπής όσον αφορά τη βελτίωση της ασφάλειας των πετρελαιοφόρων, εκτιμά ότι αυτή η κατανοητή επιδίωξη δεν θα πρέπει να επισκιάσει τον λιγότερο σημαντικό κατάλογο ατυχημάτων και την απώλεια ανθρώπινων ζώων που σημειώνονται σε άλλους τομείς της ναυτιλίας. Η ΕΤΠ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής των μέτρων, κατά τρόπο ώστε να συμπεριληφθούν σε αυτό και άλλα είδη πλοίων, και να συνεργασθούν με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα για την προαγωγή «πνεύματος ασφάλειας» σε όλους τους τομείς.

2.3. Τα ζητήματα της ασφάλειας στη θάλασσα, της θαλάσσιας ρύπανσης και της διαχείρισης των παράκτιων ζωνών είναι άρρηκτα συνδεδεμένα. Ως ενδεδειγμένη ιεράρχηση των προτεραιοτήτων για τη βελτίωση της ασφάλειας, για τη μείωση της ρύπανσης και για την προστασία των παράκτιων ζωνών θεωρείται η εξής:

- Προστασία της ανθρώπινης ζωής·

— Προστασία του περιβάλλοντος· και

— Προστασία της ιδιοκτησίας.

2.4. Το πλέον επικριτέο στοιχείο των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έγκειται στην εικασία ότι ο διαρκώς αυξανόμενος αριθμός τεχνικών μέτρων και η εξάρτηση από την τεχνολογία μπορούν να υποκαταστήσουν τις γνώσεις και τις ικανότητες των ναυτικών ή τη χρηστή διαχείριση στην ξηρά. Δεν γίνεται αναφορά στον ανθρώπινο παράγοντα ούτε στο γεγονός ότι εάν τα πλοία ήταν επαρκώς επανδρωμένα από καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα — το οποίο δεν θα υφίστατο κόπωση και δεν θα υπόκειτο ανυπεράσπιστο στις ανηλεείς εμπορικές πιέσεις του θαλάσσιου εμπορίου — τότε οι επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας θα ήταν αδιαφιλονίκητα ικανοποιητικότερες.

2.5. Με τα υφιστάμενα εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα επάνδρωσης των πλοίων, οι χρονικοί περιορισμοί και οι πιέσεις που ασκούνται στα πληρώματα είναι άνευ προηγουμένου. Η Επιτροπή των Περιφερειών καλεί επιμόνως την Επιτροπή να προβεί σε νέα κανονιστική ρύθμιση, δια της χρήσεως αναγνωρισμένων τεχνολογιών και βελτιστων πρακτικών διαχείρισης, κατά τρόπο ώστε να περιορισθούν οι κανονιστικές πιέσεις που υφίστανται τα ίδια τα πληρώματα. Ανεξαρτήτως των συστημάτων που θα επινοηθούν, ο ανθρώπινος παράγοντας θα εξακολουθήσει να αποτελεί συνιστώσα της ασφάλειας.

2.6. Η Επιτροπή των Περιφερειών προτρέπει την Επιτροπή να καταβάλει εκ των προτέρων προσπάθειες με τα κράτη μέλη και με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) για τη σύναψη συναινετικών συμφωνιών σε διεθνή κλίμακα πριν να επιδιώξει την ανάληψη πρόσθετων μέτρων σε ευρωπαϊκή κλίμακα, τα οποία θα μπορούσαν να περιπλέξουν ακόμη περισσότερο το νομικό πλαίσιο, να δυσχεράνουν τις δοσοληψίες με τα σκάφη τρίτων χωρών και να μην συμβάλουν ουσιαστικά στον περιορισμό των συμβάντων που προκαλούν ρύπανση των ευρωπαϊκών υδάτων και αποτελούν μέλημα των τοπικών και περιφερειακών αρχών στις παράκτιες περιφέρειες.

3. Μέτρα στον τομέα της ναυσιπλοΐας για τη βελτίωση της ασφάλειας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία

3.1. Όσον αφορά την υποχρέωση εξοπλισμού των πλοίων που πλέουν στα κοινοτικά ύδατα με αναμεταδότες που θα επιτρέπουν τον αυτόματο εντοπισμό και τη συνεχή παρακολούθησή τους από τις αρχές των ακτών, η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει την ανησυχία της σχετικά τόσο με το γεγονός ότι οι αναμεταδότες βασίζονται σε μία όχι επαρκώς δοκιμασμένη τεχνολογία όσο και με τη μη επιβολή της υποχρέωσης αυτής σε όλα τα πλοία. Εντούτοις, η Επιτροπή των Περιφερειών αναγνωρίζει ότι οι αναμεταδότες είναι πολλά υποσχόμενοι, ιδίως όσον αφορά την ελάφρυνση των απαιτήσεων υποβολής αναφορών εκ μέρους των πληρωμάτων των πλοίων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή των Περιφερειών συνιστά ενθέρμως στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη να συνεργασθούν μέσω του ΔΝΟ για τη βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας (π.χ. αυτόματη μετάδοση στοιχείων) των αναμεταδοτών.

3.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών υπενθυμίζει την περίπτωση του ROSE BAY (Devon, Ηνωμένο Βασίλειο) όπου προκλήθηκε εκτεταμένη πετρελαϊκή ρύπανση έπειτα από σύγκρουση μικρού αλιευτικού πλοιαρίου (μηχανότρατας) με αγκυροβολημένο πετρελαιοφόρο και οι ενδιαφερόμενες τοπικές αρχές επιβαρύνθηκαν με σημαντική δαπάνη για τον καθαρισμό της πετρελαιοκηλίδας. Αυτό το είδος ατυχημάτων δεν καλύπτεται από τις παρούσες προτάσεις της Επιτροπής (δηλαδή δεν υφίσταται πρόβλεψη για αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 45 μέτρων).

3.3. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι οι καθ' όλα αξιόλογες τεχνολογικές εξελίξεις δεν θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως «πανάκεια» για τα πάντα. Δίδεται υπερβολική έμφαση στα όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (ή «μαύρα κουτιά») και στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων, τη στιγμή που ο ανθρώπινος παράγοντας — ο οποίος συναρτάται με την εκπαίδευση, την κόπωση και τις ικανότητες — διαδραματίζει εξίσου καθοριστικό ρόλο για τη μείωση των ατυχημάτων. Η εφαρμογή των τεχνολογιών αυτών στις θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ πρόσφατη και απαιτείται να αναπτυχθεί περαιτέρω σε συνεργασία με τον προταθέντα Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα δεν επιβάλλεται στα κράτη μέλη η υποχρέωση να χρησιμοποιούν τα εν λόγω δεδομένα.

3.4. Η Επιτροπή των Περιφερειών επικροτεί τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών για τη διαρκή επανεξέταση και τη βελτίωση των συστημάτων ελέγχου από το κράτος του λιμένα, προσπάθειες οι οποίες αξίζει να ενθαρρυνθούν.

3.5. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώξει ενεργά, από κοινού με τα κράτη μέλη και τον ΔΝΟ, την καθιέρωση μιας απλής, επαρκώς δημοσιοποιημένης και διαφανούς πολιτικής όσον αφορά τους «Λιμένες Καταφυγίου» στα ύδατα της ΕΕ. Συνέβησαν ορισμένα περιστατικά, όπως στην περίπτωση του Castor (Ισπανία), κατά τα οποία απαγορεύθηκε ο κατάπλους σε ασφαλή λιμένα, ως απόρροια του συνδρόμου «Not In My Back Yard» («μακριά από εμάς και όπου θέλει ας συμβεί») και καθ' υπέρβαση της κοινής λογικής, με αποτέλεσμα να επιδεινωθεί το ενδεχόμενο πρόκλησης ζημιών σε ένα πλοίο και ο κίνδυνος σοβαρής περιβαλλοντικής καταστροφής.

3.6. Η Επιτροπή των Περιφερειών εκτιμά ότι η απόφαση για τον απόπλου από τον λιμένα πρέπει να επαφίεται στην κρίση του πλοίαρχου του πλοίου και στις λιμενικές αρχές του ενδιαφερομένου παράκτιου κράτους, διότι δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι οι καιρικές συνθήκες μπορούν να αλλάξουν άρδην σε ελάχιστο χρονικό διάστημα.

3.7. Όσον αφορά τις «Μαύρες Λίστες», η Επιτροπή των Περιφερειών διερωτάται κατά πόσον χρησιμεύουν για «τον ταχύτερο προληπτικό εντοπισμό επικινδύνων καταστάσεων». Σύμφωνα με το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, οι «Μαύρες Λίστες» των κρατών της σημαίας καταρτίζονται ήδη με βάση τα ακινητοποιημένα πλοία.

3.8. Επί του θέματος της επέμβασης, η Επιτροπή των Περιφερειών αντιλαμβάνεται ότι υφίστανται διαφορετικές ρυθμίσεις σε κάθε κράτος μέλος. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ορίσει ένα εθνικό συντονιστικό όργανο αρμόδιο να επιλαμβάνεται του θέματος από τεχνικής πλευράς σε περίπτωση καταστροφής. Λόγω των διαφορετικών ρυθμίσεων που ισχύουν στην επικράτεια της ΕΕ όσον αφορά την επέμβαση, η Επιτροπή των Περιφερειών συνιστά ενθέρμως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα κράτη μέλη να

βελτιώσουν τις διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των διαφόρων οργάνων. Κρίσιμη δοκιμασία ως προς τούτο θα αποτελέσει η προσπάθεια να διασφαλισθεί ότι όλα τα παράκτια κράτη της ΕΕ θα επιδείξουν το σθένος που απαιτείται προκειμένου να επιτρέψουν στους τεχνικούς εμπειρογνώμονες να αμβλύνουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις διαφορές, με στόχο την αντιμετώπιση των καταστροφών χωρίς πολιτική παρέμβαση. Το παράδειγμα του SEA Empress (Ουαλία, ΗΒ) σχηματίζει πλήρως την πρόκληση αυτή. Η Επιτροπή των Περιφερειών καλεί την Επιτροπή να συνεργασθεί στενά με τον ΔΝΟ επί του θέματος της επέμβασης. Τα κράτη μέλη της ΕΕ υπόκεινται στη διάταξη του Διεθνούς Δικαίου όσον αφορά το Δικαίωμα «Αβλαβούς Διέλευσης». Η Επιτροπή των Περιφερειών ανησυχεί μήπως η επιβολή πρόσθετων υποχρεώσεων υποβολής αναφορών αποδειχθεί δυσεφάρμοστη στα πλοία τρίτων χωρών και επαχθής για τα πληρώματα των πλοίων.

3.9. Η Επιτροπή των Περιφερειών ζητεί επιμόνως από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διασφαλίσει ότι το σύνολο των υδάτων της ΕΕ καλύπτεται από εξίσου αποτελεσματικά συστήματα υποβολής αναφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΔΝΟ. Παρά τα νομικά και διοικητικά κωλύματα που απαιτείται να υπερνικηθούν δια της καθιέρωσης κοινού συστήματος υποβολής αναφορών, κρίνεται σημαντικό να αναληφθεί επείγοντως δράση, τόσο από την Επιτροπή όσο και από τα κράτη μέλη, για την προετοιμασία μέτρων προς υποβολή στον ΔΝΟ, με στόχο τη διαμόρφωση κοινής προσέγγισης στον τομέα των συστημάτων υποβολής αναφορών.

4. Βελτίωση των ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης για ζημίες οφειλόμενες σε ρύπανση

4.1. Η Επιτροπή των Περιφερειών επιδοκιμάζει την αρχή σύμφωνα με την οποία «ο ρυπαίων πληρώνει» και την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν σε περίπτωση μη συμπτωματικής ρύπανσης από τους πλοιοκτίτες.

4.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών προσβλέπει στην υποβολή πρόσθετων διατάξεων οι οποίες θα διέπουν τη ρύπανση που οφείλεται σε άλλα αίτια, πέραν του πετρελαίου. Η περίπτωση του Ievoli Sun (ακτές της Μάγχης, Γαλλία) σχηματίζει την άποψη αυτή.

4.3. Η Επιτροπή των Περιφερειών επικροτεί την ίδρυση συμπληρωματικού ταμείου, καθώς και την πρόταση περί ικανοποιητικής αποζημίωσης των εναγόντων σε ποσοστό υψηλότερο του 50 % που παρέχεται από το Διεθνές Ταμείο Αποζημίωσης για Πετρελαϊκή Ρύπανση (Ταμείο IOPC). Εντούτοις, η Επιτροπή των Περιφερειών καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διαμορφώσει τις εν λόγω προτάσεις συνεργαζόμενη ενεργά με τον ΔΝΟ. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι καταβαλλόμενες αποζημιώσεις από το Συμπληρωματικό Ευρωπαϊκό Ταμείο (Ταμείο COPE) θα βασίζονται στις αρχές και τους κανόνες που διέπουν τις αποζημιώσεις στο πλαίσιο του ισχύοντος διεθνούς καθεστώτος, με τη διαφορά ότι το ανώτατο όριο θα καθοριστεί σε ύψος κρινόμενο επαρκές για την κάλυψη κάθε ενδεχόμενης καταστροφής, ήτοι στο ποσό του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Η Επιτροπή των Περιφερειών συμφωνεί με την πρόταση να δύνανται το Ταμείο COPE να χρησιμοποιηθεί, επίσης, για την ταχύτερη πλήρη αποζημίωση των θυμάτων της ρύπανσης στην ΕΕ.

4.4. Η Επιτροπή των Περιφερειών υπενθυμίζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το εύρος και την ποικιλομορφία των αξιώσεων αποζημίωσης που εγέρθησαν έπειτα από το ναυάγιο του Erika. Στην περίπτωση ορισμένων από αυτές τις αξιώσεις απαιτήθηκαν σημαντικοί υπολογισμοί για την προσεκτική και τελεσφόρο έκβασή τους. Η Επιτροπή των Περιφερειών προβληματίζεται όσον αφορά τους πόρους που θα χρειασθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την αποτελεσματική και χωρίς καθυστερήσεις διευθέτηση του εν λόγω εγχειρήματος.

4.5. Η Επιτροπή των Περιφερειών επισημαίνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι η τελεσφόρηση του Ταμείου COPE προϋποθέτει την παροχή εκ μέρους των κρατών μελών επακριβών στοιχείων για όλους τους φορείς οι οποίοι παραλαμβάνουν περισσότερους από 150 000 τόνους πετρελαίου ετησίως και θα συνεισφέρουν, ως εκ τούτου, στο Ταμείο αυτό.

4.6. Η Επιτροπή των Περιφερειών επιδοκιμάζει εν γένει την προσέγγιση των προτάσεων, παρότι ουσιαστικά δεν καταβάλλεται πραγματική προσπάθεια για να αποκαλυφθούν οι ασυνείδητοι πλοιοκτήτες που κρύβονται πίσω από εταιρείες του ενός πλοίου, που αλλάζουν σημαία φαινομενικά ατιμωρητί και που προτιμούν να εγκαταλείπουν τα πλοία και τα πληρώματά τους αντί να εκπληρώσουν τις χρηματοοικονομικές τους υποχρεώσεις, όταν τα πλοία αυτά αρχίζουν να τους δημιουργούν προβλήματα. Πρόσφατο τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η εγκατάλειψη ακτοπλοϊκού σκάφους, του Lagik, στον ποταμό Neap κοντά στην πόλη Boston (Lincolnshire, ΗΒ), τον περασμένο Δεκέμβριο. Το σκάφος ταλαντεύτηκε στο ποτάμι και κόπηκε στα δύο. Το καλό σε αυτή την περίπτωση είναι ότι οι αποθήκες καυσίμων αφαιρέθηκαν, τα φορτία εκφορτώθηκαν και το πλοίο κόπηκε σε κομμάτια και μεταφέρθηκε χωρίς να προκληθεί σημαντική ρύπανση. Το κακό είναι ότι ένας πολίτης κράτους μέλους της ΕΕ, ο οποίος είναι ο πραγματικός πλοιοκτήτης του σκάφους, κατόρθωσε να ξεφύγει χωρίς να επωμισθεί το παραμικρό κόστος του ατυχήματος, δεδομένου ότι το πλοίο ήταν νηολογημένο υπεράκτια (offshore) και ανήκε σε πλασματική εταιρεία. Εκτιμάται ότι οι δαπάνες καθαρισμού που βαρύνουν τις τοπικές αρχές της περιοχής ανέρχονται 2 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (£). (Διατίθενται πλήρη στοιχεία σχετικά με το περιστατικό αυτό). Ομοίως, στην περίπτωση του CETA (Νήσοι Scilly, Ηνωμένο Βασίλειο) το οποίο προσάραξε στις Νήσους Scilly, οι τοπικές αρχές υποχρεώθηκαν να «πληρώσουν τα σπασμένα» για να μεταποτίσουν τα συντρίμια. Το πλήρωμα μεταφέρθηκε πάραυτα εκτός της δικαιοδοσίας του κράτους μέλους (παράκτιου κράτους), ενώ δεν υπάρχει ταμείο αποζημίωσης για τα σκάφη αυτής της κατηγορίας. Η Επιτροπή των Περιφερειών καλεί επιμόνως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη να βελτιώσουν το συντονισμό των δραστηριοτήτων τους καθιερώνοντας μια ευδιάκριτη «αλυσίδα ευθυνών» για τη δέουσα διασφάλιση της απόδοσης ευθυνών όσον αφορά τον περιβαλλοντικό καθαρισμό ή της πρόληψης μεγαλύτερης ζημίας.

4.7. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική λειτουργία του διττού — διεθνούς και κοινοτικού — καθεστώτος, το Ταμείο COPE θα παρεμβαίνει μόνον σε περίπτωση που το κόστος ενός ατυχήματος υπερβαίνει — ή εκφράζονται φόβοι ότι θα υπερβεί — το ανώτατο όριο αποζημίωσης που καταβάλλεται από το Ταμείο IOPC. Η Επιτροπή των Περιφερειών ευελπιστεί ότι η Επιτροπή θα καταρτίσει εναργές πλαίσιο για τη λειτουργία του εν λόγω Ταμείου, σε συνεργασία με τον ΔΝΟ.

5. Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

5.1. Η Επιτροπή των Περιφερειών επιδοκιμάζει την παρούσα πρόταση και θεωρεί αξιολογους τους επιδιωκόμενους στόχους που προβάλλονται σε αυτήν: συντονισμένη εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, εναρμόνιση της κατάρτισης των επιθεωρητών και ομοιογενοποίηση των πρακτικών επιθεώρησης, εκτέλεση τεχνικών εργασιών για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και συλλογή πληροφοριών.

5.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ως επιτακτική ανάγκη να διατεθούν επαρκή κονδύλια στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, προκειμένου να έχει τη δυνατότητα να στελεχωθεί από εξειδικευμένο και έμπειρο προσωπικό και, συνεπώς, να διασφαλίσει την αποτελεσματική λειτουργία του και να αποκτήσει αξιοπιστία έναντι του κλάδου.

5.3. Η Επιτροπή των Περιφερειών εκφράζει την επιθυμία να συμπεριληφθούν στους όρους εντολής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και άλλοι τομείς της ναυσιπλοΐας, πέραν του πετρελαίου.

5.4. Λαμβανομένης υπόψη της πολυσύνθετης νομικής διάρθρωσης σε διεθνή, ευρωπαϊκή και εθνική κλίμακα, η Επιτροπή των Περιφερειών καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διευκολύνει και να εξακολουθήσει, διαμέσου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, την αναζήτηση των πλέον ενδεδειγμένων και εκτελεστών διαδικασιών. Ως προς τούτο, ο εξορθολογισμός των υφισταμένων κανονισμών και οδηγιών θα ήταν ευπρόσδεκτος σε όσες περιπτώσεις προσδίδει προστιθέμενη αξία στην ασφάλεια στη θάλασσα.

5.5. Η Επιτροπή των Περιφερειών ζητεί από την Επιτροπή να προβεί σε σαφή διάκριση μεταξύ των όρων εντολής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και της μελλοντικής πρότασης περί σύστασης Επιτροπής Ασφάλειας στη Ναυτιλία.

5.6. Η Επιτροπή των Περιφερειών αντιμετωπίζει ανέκαθεν την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ως άρρηκτα συνδεδεμένα ζητήματα και, ως εκ τούτου, θεωρεί κεφαλαιώδους σημασίας την αντιμετώπιση της πρότασης αυτής βάσει ολιστικής προσέγγισης. Τα οφέλη που θα αποκομίσουν οι ευρωπαϊκές παραθαλάσσιες περιφέρειες από την υπεύθυνη εφαρμογή τεχνικών συνεντών αποφάσεων θα έχουν ως αποτέλεσμα να καταστούν οι παράκτιες ζώνες βιώσιμες και οι θαλάσσιες μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον. Για αυτό το λόγο, η Επιτροπή των Περιφερειών θα επιδιώξει τη συμμετοχή της στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, με την ιδιότητά της ως εκπροσώπου των τοπικών και περιφερειακών αρχών που ασχολούνται με την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ.

5.7. Έχοντας επίγνωση της διεθνούς διάστασης της ναυτιλίας, η Επιτροπή των Περιφερειών επιθυμεί να διασφαλισθεί ότι η αλλαγή της ευρωπαϊκής πρακτικής δεν θα δημιουργήσει προβλήματα στην υπεράκτια ναυσιπλοΐα και δεν θα έχει αρνητικές επιπτώσεις σε άλλα μέρη του κόσμου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ήταν ευκαταίω να διασφαλίσει ότι ο προτεινόμενος Ευρωπαϊκός Οργανισμός θα επιληφθεί προληπτικά του θέματος αυτού μαζί με τα κράτη μέλη και με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

6. Συμπεράσματα

6.1. Οι παρούσες προτάσεις «Erika II» παρέχουν τη δυνατότητα να γίνει μία αναδρομή στο παρελθόν, να επανεξετασθεί η όλη κατάσταση και να επιδιωχθεί ο καθορισμός ενός συνόλου κανόνων εφαρμοστέων σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, ούτως ώστε να περιορισθεί ο κίνδυνος για τα πληρώματα, τα σκάφη και το παράκτιο περιβάλλον.

6.2. Η Επιτροπή των Περιφερειών συνιστά την εκτέλεση των νέων ρυθμίσεων κατά τρόπο ώστε η δράση της ΕΕ να προσδώσει προστιθέμενη αξία στις ρυθμίσεις που ισχύουν ήδη σε εθνική και περιφερειακή κλίμακα.

6.3. Κρίνεται σημαντικό, αφενός, να διασφαλισθεί ότι η ΕΕ θα καταβάλει εκ των προτέρων προσπάθειες για την επίτευξη συναίνεσης στο πλαίσιο του ΔΝΟ ενόψει της καθιέρωσης νέων μέτρων και, αφετέρου, να προσδιορισθεί μία ευδιάκριτη «αλυσίδα ευθυνών» επί του συνόλου της ναυσιπλοΐας στα ευρωπαϊκά ύδατα, με στόχο τον περιορισμό των τελικών αρνητικών επιπτώσεων για τις τοπικές και περιφερειακές αρχές.

6.4. Η Επιτροπή των Περιφερειών προτρέπει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε περαιτέρω διερεύνηση των προτεινόμενων τεχνικών μέτρων. Κατά το σχεδιασμό των εν λόγω ερευνητικών προγραμμάτων ενδείκνυται η δέουσα συνεκτίμηση των πρακτικών που εφαρμόζονται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και της απορρέουσας αλληλεξάρτησης μεταξύ κόστους και οφέλους.

Βρυξέλλες, 13 Ιουνίου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Επιτροπής των Περιφερειών

Jos CHABERT

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών για την «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές παροχής προσωρινής προστασίας σε περίπτωση μαζικής συρροής εκτοπισθέντων και μέτρα που επιδιώκουν τη δίκαιη κατανομή των βαρών μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την υποδοχή αυτών των ατόμων και την αντιμετώπιση των συνεπειών της υποδοχής τους»

(2001/C 357/02)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

έχοντας υπόψη την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές παροχής προσωρινής προστασίας σε περίπτωση μαζικής συρροής εκτοπισθέντων και μέτρα που επιδιώκουν τη δίκαιη κατανομή των βαρών μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την υποδοχή αυτών των ατόμων και την αντιμετώπιση των συνεπειών της υποδοχής τους [COM(2000) 303 τελικό] — 2000/0127 (CNS)]·

έχοντας υπόψη την απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 2000 να ζητήσει τη γνωμοδότησή της επί του θέματος αυτού, σύμφωνα με τα άρθρα 265, παράγραφος 1, και 137 της Συνθήκης περί ιδρύσεως των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων·

έχοντας υπόψη την απόφαση του Προεδρείου της 19ης Οκτωβρίου 2000, σύμφωνα με το άρθρο 39 του Εσωτερικού Κανονισμού, να αναθέσει στην επιτροπή 5 «Κοινωνική πολιτική, δημόσια υγεία, προστασία των καταναλωτών, έρευνα, τουρισμός», την κατάρτιση γνωμοδότησης για το θέμα αυτό·

έχοντας υπόψη το σχέδιο γνωμοδότησης (έγγραφο CdR 420/2000) που υιοθετήθηκε από την επιτροπή 5 στις 19 Απριλίου 2001 (εισηγητής: ο κ. von Plüskow (DE/PES)·

υιοθέτησε κατά τη 39η σύνοδο ολομέλειας της 13ης και 14ης Ιουνίου 2001 (συνεδρίαση της 13ης Ιουνίου) την ακόλουθη γνωμοδότηση.