

— Artykuł 20 propozycji uchyla decyzję Rady 73/391/EWG. Załącznik III do propozycji wymienia natomiast pod nagłówkiem „Uchylone decyzje wraz z ich zmianą” także decyzję 76/641/EWG Rady. Dlatego też gwoli kompletności artykułem 20 propozycji winna zostać uchylona także zmiana dokonana decyzją 76/641/EWG.

2.6 Szczególną uwagę należy zwrócić na dokładność tłumaczeń, ponieważ niedokładności mogą prowadzić do niepewności prawnej i nieprawidłowego zastosowania.

Bruksela, 30 czerwca 2004 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Roger BRIESCH

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie propozycji rozporządzenia Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie wdrożenia Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczeństwem we Wspólnocie

(COM(2003) 767 final – 2003/0291 (COD))

(2004/C 302/05)

Dnia 13 stycznia 2004 r. Rada Unii Europejskiej postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w trybie art. 80 (2) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu w tym zakresie, przyjęła swą opinię dnia 10 maja 2004 roku. Sprawozdawcą była dr Bredima Savopoulou.

Na 410 sesji plenarnej w dn. 30 czerwca i 1 lipca 2004 r. (posiedzenie z dnia 30 czerwca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 155 do 2, przy 4 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniom (Kodeksu ISM) został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w 1979 roku jako narzędzie promujące tworzenie kultury bezpieczeństwa i świadomości ekologicznej w żegludze. W 1994 r. IMO postanowiła wprowadzić obowiązek przestrzegania Kodeksu, przyjmując nowy IX Rozdział „Zarządzanie Bezpieczną Eksploatacją Statków” do Międzynarodowej Konwencji na temat Bezpieczeństwa Życia na Morzu (SOLAS) z 1974 r.

1.2 Obowiązkowe wdrożenie Kodeksu nastąpiło w dwóch fazach. Od 1 lipca 1998 roku Kodeks obowiązuje kompanie eksploatujące statki pasażerskie, tankowce ropy naftowej, chemikaliowce, gazowce i masowce o nośności co najmniej 500 ton brutto, pływające na szlakach międzynarodowych. Od 1 lipca 2002 r. Kodeks obowiązuje kompanie eksploatujące pozostałe statki towarowe o nośności co najmniej 500 ton brutto, pływające na szlakach międzynarodowych.

1.3 Po katastrofie „Estonii” Unia Europejska postanowiła podjąć działania na rzecz wdrożenia do 1 lipca 1996 roku Kodeksu ISM dla promów pasażerskich typu ro-ro eksploatowanych na szlakach międzynarodowych i krajowych w ramach Wspólnoty na podstawie rozporządzenia (WE) nr 3051/95 (8/12/95) ⁽¹⁾. EKES w swej opinii dotyczącej ww. kwestii z zadowoleniem przyjął proponowane działania i poparł inicjatywę Komisji ⁽²⁾.

1.4 Rozporządzenie było zmieniane dwukrotnie: a) rozporządzeniem nr 179/1998 ⁽³⁾ dotyczącym jednolitego wprowadzenia dokumentów / certyfikatów Kodeksu ISM dla promów eksploatowanych w Europie oraz b) rozporządzeniem nr 1970/2002 ⁽⁴⁾, uwzględniającym kolejne zmiany w Kodeksie ISM przyjęte przez IMO. Rozporządzenie weszło w życie dnia 26 listopada 2002 roku.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 z 8 grudnia 1995 w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro), Dz.U. L 320 z 30.12.1995, str. 14.

⁽²⁾ Dz.U. C 236 z 11.09.1995, str. 42.

⁽³⁾ Dz.U. L 19 z 24.01.1998, str. 35.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 302 z 6.12.2002, str. 3.

2. Propozycja Komisji

2.1 W chwili uchwalania rozporządzenia (WE) nr 3051/95 Państwa Członkowskie i Parlament Europejski twierdziły, że przyjęcie Kodeksu ISM dla promów ro-ro jest priorytetem, ale również że będzie to pierwsza z całej serii inicjatyw mających na celu poprawę bezpieczeństwa na morzu.

2.2 Projektowane rozporządzenie jest bardziej ogólnej natury. Zastąpi ono rozporządzenie (WE) nr 3051/95, a jego głównym celem będzie ułatwienie prawidłowego, ścisłego i harmonijnego wdrożenia Kodeksu we wszystkich Państwach Członkowskich i krajach przystępujących. Rozporządzenie utrzyma istniejące równolegle w Unii Europejskiej przepisy ISM dotyczące promów ro-ro eksploatowanych na liniach regularnych do i z portów europejskich, bez względu na banderę, pod jaką pływają.

2.3 Rozporządzenie będzie dotyczyć każdej kompanii, która eksploatuje co najmniej jeden z następujących rodzajów statków:

- statki towarowe pływające pod banderą Państwa Członkowskiego na szlakach międzynarodowych i krajowych;
- statki pasażerskie pływające pod banderą Państwa Członkowskiego na szlakach międzynarodowych;
- statki pasażerskie pływające na szlakach krajowych, na obszarach morskich klasy A i B, zgodnie z definicją artykułu 4 dyrektywy 98/18/WE, bez względu na banderę;
- promy pasażerskie typu ro-ro pływające do i z portów Państw Członkowskich Wspólnoty na regularnych pasażerskich liniach promowych ro-ro, bez względu na banderę;
- statki towarowe pływające do i z portów Państw Członkowskich Wspólnoty w żegludze kabotażowej, bez względu na banderę.

2.4 Zakres propozycji rozporządzenia jest oparty na postanowieniach Rozdziału IX Konwencji SOLAS i obejmuje wszystkie statki objęte Konwencją SOLAS oraz i pływające pod banderą Państwa Członkowskiego, również na szlakach krajowych. Co się jednak tyczy statków pasażerskich pływających na szlakach krajowych, przepisy rozporządzenia będą miały zastosowanie tylko do statków pasażerskich pływających w odległości powyżej 5 mil od linii brzegowej, bez względu jednak na banderę.

2.5 Każda kompania eksploatująca co najmniej jeden z wyżej wymienionych statków będzie musiała przestrzegać Międzynarodowego Kodeksu Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniom (Kodeksu ISM), zamieszczonego w tytule I załącznika. Państwa Członkowskie będą musiały dostosować się do wytycznych procesu certyfikacji (Postanowienia dla administracji dotyczące wdrożenia Kodeksu ISM), zamieszczonego w tytule II załącznika.

3. Uwagi ogólne

3.1 Kodeks ISM jest jedną z najbardziej znaczących inicjatyw IMO w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, ponieważ stwarza warunki efektywnego wdrażania Konwencji IMO. W swych poprzednich opiniach EKES wyrażał pogląd, że skutki rozporządzenia nr 3051/95 w postaci przyspieszenia o 2 lata wdrożenia Kodeksu ISM dla pasażerskich statków typu ro-ro i rozszerzenia jego zastosowania na statki eksploatowane na liniach krajowych ocenić należy bardzo pozytywnie.

3.2 EKES stwierdza, że w odniesieniu do kompanii eksploatujących statki pasażerskie i handlowe na liniach międzynarodowych cele proponowanego rozporządzenia zostały już osiągnięte, ponieważ obowiązek przestrzegania Kodeksu ISM wynika z Konwencji SOLAS. Podobnie dla kompanii eksploatujących pasażerskie statki typu ro-ro pływające na liniach krajowych cel został osiągnięty poprzez wdrożenie rozporządzenia nr 3051/95.

3.3 Podstawowe uzasadnienie propozycji Komisji jest takie, że transpozycja całości Kodeksu ISM wraz z odpowiednimi wytycznymi IMO do systemu prawnego Unii Europejskiej będzie sprzyjać efektywnemu wdrożeniu Kodeksu ISM we Wspólnocie. EKES zgadza się z tym uzasadnieniem i w pełni popiera ten cel w zakresie, w jakim odnosi się to do statków, do których Kodeks ISM ma już zastosowanie. Natomiast w kwestii dodatkowych korzyści z proponowanego rozszerzenia zastosowania Kodeksu ISM na inne typy statków, EKES przekazać pragnie następujące uwagi:

3.3.1 Kodeks ISM wynikał z inicjatywy branżowej, jako dobrowolne narzędzie promujące wysokie standardy jakości w żegludze. Doświadczenia z procesu obowiązkowego, powszechnego wdrożenia Kodeksu ISM od momentu pierwszej fazy w 1998 roku ujawniły – zgodnie z oczekiwaniami – zarówno zalety, jak i słabości Kodeksu. Powszechna jest zgoda co do potrzeby lepszego zrozumienia celów Kodeksu w branży żeglugowej (kraje bandery, instytucje klasyfikujące i kompanie żeglugowe), lepszych kontaktów między podmiotami wystawiającymi certyfikaty ISM oraz jednolitych standardami szkoleń dla inspektorów Kodeksu ISM. Istotą dobrego zarządzania bezpieczeństwem jest zaangażowanie odgórne. W dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi i zapobiegania zanieczyszczeniom efekt końcowy stanowi jednak owoc zaangażowania i motywacji osób na wszystkich szczeblach. Bez zrozumienia ze strony branży żeglugowej Kodeks ISM może pozostać martwym przepisem, co sugerują sceptycy.

3.3.2 W obecnych czasach ocena ryzyka stosowana jest jako obiektywne i godne zaufania narzędzie przy ocenie usprawnień w zakresie bezpieczeństwa. W takiej optyce, biorąc przy tym pod uwagę istniejące potrzeby, należy uznać obowiązkowe stosowanie Kodeksu ISM w Unii Europejskiej dla promów działających na liniach regularnych do i z portów europejskich za w pełni uzasadnione i popierać tę ideę. Z tych samych względów zastosowanie wytycznych do wszystkich innych statków eksploatowanych na liniach krajowych pozostawiono, zupełnie słusznie, w gestii administracji krajowych zgodnie z zasadą pomocniczości. Komitetowi nic nie wiadomo o jakichkolwiek przepisach krajowych rozszerzających obowiązek wdrożenia Kodeksu ISM na pozostałe statki eksploatowane w rejsach krajowych.

3.3.3 Kodeks ISM, opracowany z myślą o statkach eksploatowanych na szlakach międzynarodowych, a tym samym pozostających poza bezpośrednim zasięgiem administracji i kompanii, nakłada istotne zobowiązania na kompanie i ich statki, wymaga przestrzegania konwencji międzynarodowych oraz zachęca do stosowania się do standardów branżowych. Ponadto normy bezpieczeństwa statków eksploatowanych wyłącznie na liniach krajowych regulują przepisy krajowe, co oznacza, że takie statki być może będą musiały się dostosować do zasad obowiązujących statki towarowe eksploatowane na szlakach międzynarodowych.

3.3.4 EKES, jako strażnik m.in. interesów małych i średnich przedsiębiorstw w Europie, jest zaniepokojony obowiązkowym wdrażaniem Kodeksu ISM w stosunku do małych i średnich kompanii żeglugowych obsługujących wyłącznie linie krajowe. Z uwag zamieszczonych powyżej wynika, że projektowane rozporządzenie winno wziąć pod uwagę utrudnienia biurokratyczne i koszty, jakie dostosowanie się do jego wymogów pociągnie dla małych firm, a zatem i przewidzieć możliwość elastycznego stosowania wymogów lub wyłączeń.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Artykuł 3 — Zastosowanie

4.1.1 EKES jest zdania, że ze względów praktycznych konieczne może być dopuszczenie wyłączeń dla małych statków towarowych i pasażerskich pływających na szlakach krajowych, zwłaszcza gdy statki takie są eksploatowane przez właściciela lub pod jego bezpośrednim nadzorem.

4.2 Artykuł 4 — Wymogi zarządzania zabezpieczeniami

4.2.1 Z propozycji zdaje się wynikać, że wyżej wymienione statki mogą być zmuszone do dostosowania się do wymogów obowiązujących dla statków eksploatowanych na szlakach międzynarodowych. EKES uważa, że rozporządzenie winno jasno określić podstawowe wymogi Kodeksu ISM dotyczące takich statków.

4.3 Artykuł 5 — Certyfikacja

4.3.1 EKES popiera obowiązkowe stosowanie procesu certyfikacji, które jest podstawowym, rzeczywistym uzasadnieniem projektowanego rozporządzenia.

4.3.2 W odniesieniu do paragrafów 2 i 6 należy zauważyć, że — odpowiednio — Dokumenty Zgodności i Certyfikaty Zarządzania Bezpieczeństwem może wydawać także administracja na żądanie administracji kraju bandery.

4.3.3 EKES jest zdania, że konieczne jest jaśniejsze sformułowanie przepisów art. 5 ust. 4 i 9 oraz dostosowanie ich do Kodeksu ISM, gdyż wprowadzają one zbędne ograniczenia i powodują niejasności.

4.4 Artykuł 7 — Procedura ochronna

4.4.1 Procedura ochronnej nie uwzględnia, choć powinna, udziału Państwa Członkowskiego ani państwa bandery, które wystawiło dokument zgodności i które może być zmuszone zawiesić jego ważność lub je anulować.

4.5 Artykuł 9 — Sprawozdawczość

4.5.1 Artykuł wspomina o formularzu sprawozdawczym, który ma zostać ustanowiony przez Komisję, chociaż nie

określa, co ma stanowić przedmiot sprawozdawczości. Należy wyjaśnić, czy przewiduje się informowanie o wdrożeniu przez Państwa Członkowskie rozporządzenia, a w szczególności procedur certyfikacji, czy informowanie o zgodności kompanii i ich statków, co można ustalić w drodze kontroli przez służby państwa bandery i portu.

4.6 Artykuł 13 — Wejście w życie

4.6.1 Zgodnie uwagami do art. 3 i 4 EKES uważa, że dla osiągnięcia zgodności statków handlowych i pasażerskich eksploatowanych na liniach krajowych wystarczający jest jednoroczny okres przejściowy.

5. Wnioski

5.1 EKES zasadniczo popiera transpozycję całości Kodeksu ISM i odpowiednich wytycznych IMO do systemu prawnego Unii Europejskiej przez propozycję nowego rozporządzenia, zastępującego rozporządzenie nr 3051/95. W rzeczywistości jednak korzyści z rozszerzenia zakresu proponowanego rozporządzenia będą ograniczone, ponieważ statki eksploatowane na szlakach międzynarodowych i pasażerskie statki typu ro-ro eksploatowane na szlakach krajowych są już zgodne z Kodeksem ISM.

5.2 EKES zwraca uwagę, że doświadczenia z wdrażania ISM, od czasu fazy pierwszej w 1998 roku, ujawniły zalety i słabości Kodeksu. Wszystkie strony branży żeglugowej zaangażowane we wdrażanie Kodeksu ISM muszą w pełni zrozumieć jego cele, w przeciwnym razie pozostanie on martwą literą. Ta konieczność jest bardziej oczywista w odniesieniu do kompanii i statków dotychczas nie podlegających Kodeksowi ISM.

5.3 Inicjatywa rozszerzenia zastosowania Kodeksu ISM na wszystkie statki eksploatowane na szlakach krajowych wymaga ponownego rozpatrzenia pod kątem nadania jej większej elastyczności. Powoduje ona bowiem — niejako mimochodem, pociągając za sobą nieproporcjonalnie poważne konsekwencje — konieczność dostosowania się przez kolejne kategorie statków do wymogów obowiązujących w odniesieniu do statków eksploatowanych na szlakach międzynarodowych. Związane z tym koszty będą dla nich prawdopodobnie zaporowe, w szczególności dla statków obsługiwanych przez właścicieli lub pod ich bezpośrednim nadzorem. Konieczna jest zatem korekta procedury certyfikacji w projekcie rozporządzenia, by nie nakładała niepotrzebnych obostrzeń na małe i średnie przedsiębiorstwa obsługujące szlaki krajowe. W związku z tym w odniesieniu do tych statków mogą być konieczne wyłączenia lub — alternatywnie — wyszczególnienie najważniejszych wymogów Kodeksu ISM obowiązujących dla tych statków.

Bruksela, 30 czerwca 2004 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Roger BRIESCH