

— Článok 20 návrhu odvoláva rozhodnutie Rady 73/391/EHS. Príloha III návrhu sa však pod hlavičkou „Odvolané rozhodnutie s jeho zmenami a doplnkami“ odvoláva na rozhodnutie Rady 76/641/EHS. Preto je v záujme konzistentnosti potrebné, aby sa v článku 20 odvolali aj zmeny a doplnky zavedené rozhodnutím 76/641/EHS.

2.6 Okrem toho je potrebné venovať zvláštnu pozornosť správne prekladu, nakoľko nepresnosti môžu viesť k právnej neistote a nesprávne uplatňovaniu legislatívy.

V Bruseli 30. júna 2004

Prededa

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Roger BRIESCH

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru k Návrhu na Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o implementácii Medzinárodného kódexu riadenia bezpečnosti v námornej doprave v rámci Spoločenstva

COM(2003) 767 final – 2003/0291 (COD)

(2004/C 302/05)

Dňa 13. januára 2004 sa Rada Európskej únie rozhodla prerokovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom podľa článku 80 (2) Zmluvy zakladajúcej Európske spoločenstvo Návrh na Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o implementácii Medzinárodného kódexu riadenia bezpečnosti v námornej doprave v rámci Spoločenstva

Sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola zodpovedná za prácu Výboru na tejto téme, prijala svoje stanovisko dňa 10. mája 2004. Spravodajcom bol Dr Bredima Savopoulou.

Na svojom 410. plenárnom zasadnutí z 30. júna a 1. júla 2004 (schôdzi z 30. júna) prijal Európsky hospodársky a sociálny výbor nasledovné stanovisko počtom 155 hlasov za, 2 hlasmi proti, pričom 4 hlasujúci sa hlasovania zdržali.

1. Úvod

1.1 Medzinárodný kódex riadenia bezpečnej prevádzky lodí a zabránenia znečisťovaniu (Kódex ISM) bol prijatý Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) v roku 1979 ako nástroj na podporu rozvoja kultúry bezpečnosti a environmentálneho povedomia v námornej doprave. V roku 1994 sa IMO rozhodla urobiť Kódex povinným prostredníctvom schválenia novej Kapitoly IX „Riadenie pre bezpečnú prevádzku lodí“ v Medzinárodnej konvencii o ochrane života v moriach (SOLAS) 1974.

1.2 Povinné aplikovanie Kódexu sa uskutočnilo v dvoch fázach. 1. júla 1998 sa stal povinným pre spoločnosti prevádzkujúce osobné dopravné lode, ropné tankery, chemické tankery, lode na prepravu plynu a veľké nákladné lode o hrubom výtlaku 500 ton a viac, využívané na medzinárodných plavbách. 1. júla 2002 sa Kódex stal povinným pre spoločnosti prevádzkujúce iné nákladné lode o výtlaku 500 ton a viac, využívané na medzinárodných morských plavbách.

1.3 V reakcii na tragédiu trajektu Estonia sa EÚ rozhodla prijať opatrenie na skorú implementáciu Kódexu ISM pre ro-ro trajekty⁽¹⁾ využívané na medzinárodných a vnútroštátnych plavbách v rámci Spoločenstva do 1. júla 1996 podľa Nariadenia (ES) 3051/95 (8.12.1995)⁽²⁾. EHSV privítal vo svojom príslušnom stanovisku navrhované opatrenie a podporil iniciatívu Komisie.⁽³⁾

1.4 Nariadenie bolo upravené dvakrát: a) Nariadením 179/1998⁽⁴⁾ týkajúcim sa jednotného zavedenia dokumentov ISM Kódexu / certifikátov pre trajekty v prevádzke v Európe a Nariadením 1970/2002 berúcim do úvahy následné pozmeňujúce návrhy ku Kódexu ISM schváleného Medzinárodnou námornou organizáciou. Nariadenie nadobudlo platnosť 26.11.2002.

⁽¹⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 3051/95 z 8. decembra 1995 o riadení bezpečnosti roll-on/roll-off osobných trajektov (ro-ro trajektov), Úr. vestník L 320, 30.12.1995, str. 14.

⁽²⁾ Ú. v. C 236 z 11.9.1995, str. 42.

⁽³⁾ Ú. v. L 19 z 24.1.1998, str. 35.

⁽⁴⁾ Ú. v. L 302 z 6.12.2002, str. 3.

2. Návrh Komisie

2.1 Keď bolo Nariadenie (ES) č. 3051/95 prijaté, členské štáty a Európsky parlament vyhlásili, že aplikácia kódexu ISM pre ro-ro osobné trajekty bola prioritná, ale tiež aj to, že to bola prvá z radu pokračujúcich iniciatív na zlepšenie bezpečnosti na mori.

2.2 Navrhnuté Nariadenie má všeobecnejší charakter, nahradí Nariadenie (ES) č. 3051/95, a jeho hlavným cieľom je uľahčiť správne, presné a harmonizované zavedenie Kódexu vo všetkých členských štátoch a prístupujúcich krajinách. Nariadenie bude súbežne obsahovať existujúce ISM predpisy EÚ aplikovateľné na ro-ro trajekty, bez ohľadu na ich vlajku, ktoré sa pravidelne plavia z európskych a do európskych prístavov.

2.3 Nariadenie sa bude vzťahovať na akékoľvek spoločnosti prevádzkujúce jednu alebo viac z nasledovných lodí na mori:

- nákladné lode plaviace sa pod vlajkou niektorého členského štátu, využívané na medzinárodných a vnútroštátnych plavbách;
- osobné dopravné lode pod vlajkou niektorého členského štátu, využívané na medzinárodných plavbách;
- osobné dopravné lode využívané na vnútroštátnych plavbách v morských oblastiach triedy A a B, ako sú definované v článku 4 Smernice 98/18/ES, bez ohľadu na ich vlajku;
- osobné ro-ro trajekty prevádzkované do a z prístavov členských štátov Spoločenstva v pravidelnej ro-ro prevádzke, bez ohľadu na ich vlajku; a
- nákladné lode, plaviace sa z a do prístavov členských štátov Spoločenstva v pobrežnej prípojnej prevádzke, bez ohľadu na ich vlajku.

2.4 Rozsah navrhovaného Nariadenia sa zakladá na ustanoveniach Kapitoly IX Konvencie SOLAS a vzťahuje sa na všetky lode, spadajúce pod rámec SOLAS a plaviace sa pod vlajkou nejakého členského štátu, aj keď sú prevádzkované na vnútroštátnych plavbách. No jednako pre osobné dopravné lode v prevádzke na vnútroštátnych plavbách sa ustanovenia budú vzťahovať iba na osobné dopravné lode plaviace sa viac ako 5 míľ od pobrežnej čiary, ale tieto predpisy sa budú vzťahovať na všetky vlajky.

2.5 Akákoľvek spoločnosť, prevádzkujúca jednu alebo viac z vyššie uvedených lodí, bude musieť splňať Medzinárodný kódex riadenia bezpečnej prevádzky lodí a zabránenia znečisteniu (ISM Kódex), zreprodukovaný v Titulku I Prílohy. Členské štáty budú musieť splňať Hlavné smery certifikačného procesu (Ustanovenia pre správne orgány týkajúce sa zavedenia Kódexu ISM), ako je to načrtnuté v Titulku II Prílohy.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 Kódex ISM je jeden z najvýznamnejších krokov vpred, ktorý IMO uskutočnila v oblasti námornej bezpečnosti, pretože poskytuje rámec, prostredníctvom ktorého môžu byť účinne zavedené Konvencie IMO. Názor EHSV, ako to už vyjadril aj vo svojich predchádzajúcich stanoviskách, je taký, že Nariadenie

3051/95 slúžilo ako užitočný cieľ v pokračovaní zavádzania Kódexu ISM pre ro-ro trajekty do 2 rokov a rozširovaní svojej aplikácie na také lode využívané vo vnútroštátnych námorných plavbách.

3.2 EHSV poznamenáva, že vzhľadom na spoločnosti prevádzkujúce osobné a nákladné lode využívané na medzinárodných plavbách, cieľ navrhovaného Nariadenia už bol dosiahnutý, keďže povinnosť splňať Kódex ISM vyplýva z Konvencie SOLAS. Podobne aj pre spoločnosti prevádzkujúce ro-ro osobné lode využívané na vnútroštátnych plavbách, bol cieľ dosiahnutý implementáciou Nariadenia 3051/95.

3.3 Základné zdôvodnenie Komisie pre návrh je také, že transpozícia úplného Kódexu ISM a príslušných hlavných smerov IMO do zákonov EÚ zlepši efektívnu implementáciu kódexu ISM v rámci Spoločenstva. EHSV súhlasí so zdôvodnením a plne podporuje ten cieľ do tej miery, že návrh sa vzťahuje na lode, pre ktoré je už Kódex ISM aplikovateľný.

3.3.1 Kódex ISM vznikol z iniciatívy priemyslu ako dobrovoľný nástroj na podporu kvalitnej lodnej dopravy. Skúsenosti z povinného celosvetového zavedenia Kódexu ISM od prvej fázy v roku 1998 podľa očakávania odhalili silné stránky i nedostatky Kódexu. Všeobecne sa priznalo, že v námornej komunite (vlajkové štáty, klasifikačné spoločnosti a lodné dopravné spoločnosti) existuje potreba lepšieho pochopenia cieľov Kódexu pre zlepšené spojenia medzi tými, ktorí vydávajú ISM certifikáty a jednotnými štandardmi školenia pre audítov ISM Kódexu. Základným kameňom dobrého riadenia bezpečnosti je oddanosť zhora. V bezpečnosti námornej dopravy je to oddanosť a motivácia jednotlivcov na všetkých úrovniach, ktoré určujú konečný výsledok. Bez pochopenia námorného klustra by sa Kódex ISM mohol stať papierovým cvičením, čo by o ňom radi tvrdili skeptici.

3.3.2 Zhodnotenie rizík sa dnes široko využíva ako cieľ a spoľahlivý nástroj pre zváženie zlepšenia bezpečnosti. Na základe tohto prístupu a berúc do úvahy demonštrovanú potrebu, bola povinná aplikácia Kódexu ISM v EÚ pre trajekty pravidelne premávajúce z a do európskych prístavov plne oprávnená a schválená. Z tých istých dôvodov je aplikácia Hlavných smerov na všetky ostatné lode využívané na vnútroštátnych plavbách doteraz ponechaná, a celkom oprávnené, na zváženie orgánov národnej správy na základe princípu subsidiarity. EHSV si nie je vedomý nijakej národnej legislatívy, ktorá by rozširovala povinné zavedenie Kódexu ISM na iné lode využívané na vnútroštátne plavby.

3.3.3 Kódex ISM, navrhnutý pre lode využívané na medzinárodné plavby a teda mimo ľahkého dosahu správnych orgánov a spoločností, kladie významné záväzky na spoločnosti a ich lode, vyžaduje splnenie medzinárodných konvencií a podporuje dodržiavanie priemyselných noriem. Okrem toho bezpečnostný režim nákladných lodí využívaných výlučne na vnútroštátne plavby je riadený národnými legislatívami a ako samozrejmy dôsledok toho také lode možno musia splňať režim aplikovateľný na nákladné lode využívané na medzinárodných plavbách.

3.3.4 EHSV, ako okrem iného aj poručník záujmov malých a stredných podnikov v Európe, sa stará o povinnú aplikáciu Kódexu ISM na malé a stredné lodné dopravné spoločnosti využívajúce výlučne na vnútroštátne plavby. Na základe vyššie uvedených kritérií by malo navrhnuté nariadenie vziať do úvahy byrokratické formality a náklady na dodržiavanie týkajúce sa jeho aplikácie na lode takých spoločností. Z toho vyplýva, že sa budú vyžadovať flexibilita aplikácie tohto nariadenia a (alebo) odchýliek od tohto nariadenia.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Článok 3 – Aplikácia

4.1.1 EHSV si myslí, že odchýlky od nariadenia môžu byť potrebné z praktických dôvodov v prípadoch malých nákladných lodí a osobných dopravných lodí využívaných na vnútroštátne plavby a najmä vtedy, keď sú také lode prevádzkované samotným majiteľom lode, alebo pod jeho priamym dohľadom.

4.2 Článok 4 – Požiadavky riadenia bezpečnosti

4.2.1 Samozrejme, že vyššie uvedené lode budú možno musieť spĺňať režim aplikovateľný na lode, využívané na medzinárodných plavbách. EHSV si myslí, že Nariadenie by malo jasne stanoviť základné požiadavky Kódexu ISM, ktorý môže byť relevantný pre také lode.

4.3 Článok 5 – Certifikácia

4.3.1 EHSV schvaľuje povinnú aplikáciu certifikačného procesu, ktorý je hlavným platným oprávnením pre navrhované Nariadenie.

4.3.2 Vzhľadom na odseky 2 a 6 by sa malo poznamenať, že Dokumenty o dodržiavaní a Certifikáty riadenia bezpečnosti môže tiež vydať správny orgán na žiadosť vlajkovej Správy.

4.3.3 EHSV zastáva názor, že čl. 5 odsekov 4 a 9 potrebuje objasnenie a zosúladenie s ustanoveniami Kódexu ISM, pretože tieto odseky uvádzajú nepotrebné reštrikcie a vedú k nejasnostiam.

4.4 Článok 7 – Ochranné postupy

4.4.1 Ochranný postup nezahŕňa, tak ako by mal, členský štát alebo vlajkový štát, ktorý vydal Dokument o dodržiavaní, a ktorý možno bude potrebovať pozastaviť platnosť alebo stiahnuť Dokument.

4.5 Článok 9 – Hlásenie

4.5.1 Článok odkazuje na formulár hlásenia, ktorý má zriadiť Komisia, avšak nestanovuje, čo sa má hlásiť. Malo by sa objasniť, či sa predpokladá hlásenie dodržiavania Nariadenia členskými štátmi a špecifickejšie certifikačných postupov, alebo hlásenie dodržiavania spoločností a ich lodí, ako môže byť dosvedčené vlajkovou a prístavnou štátnou kontrolou.

4.6 Článok 13 - Začiatok platnosti

4.6.1 V súlade s pripomienkami pod článkami 3 a 4 si EHSV myslí, že pre začatie plnenia nariadenia pre nákladné lode a osobné dopravné lode využívané na vnútroštátnych plavbách je vhodné jednoročné prechodné obdobie.

5. Závery

5.1 EHSV podporuje transponovanie úplného Kódexu ISM a príslušných IMO hlavných smerov do zákonov EÚ prostredníctvom nového navrhovaného Nariadenia, ktoré nahrádza Nariadenie 3051/95. Avšak v skutočnosti pridaná hodnota rozšírenia rozsahu navrhovaného Nariadenia by mohla byť obmedzená, pretože lode využívané na medzinárodných plavbách a ro-ro osobné lode využívané na vnútroštátnych plavbách, už dodržiajú Kódex ISM.

5.2 EHSV poznamenáva, že skúsenosti so zavádzaním ISM od prvej fázy v roku 1998 odhalili silné stránky aj nedostatky Kódexu. Všetky strany námorného klustra, zaangažované v zavedení Kódexu ISM, by mali plne pochopiť ciele Kódexu, ináč by z toho bolo iba cvičenie na papieri. Potreba je ešte zrejmejšia, čo sa týka spoločností a lodí doteraz vylúčených z režimu Kódexu ISM.

5.3 Je potrebné zrevidovať iniciatívu na rozšírenie aplikácie Kódexu ISM na všetky lode, využívané na vnútroštátnych plavbách, kvôli tomu, aby sa stal Kódex flexibilnejším. Neúmerne a neprimerane sa môže stať, že nové kategórie lodí budú musieť dodržiavať režim aplikovateľný pre lode využívané na medzinárodných plavbách, pravdepodobne s neúmernými nákladmi na dodržiavanie, najmä v prípadoch lodí, prevádzkovaných majiteľom lode alebo pod jeho priamym dohľadom. Certifikačný postup navrhnutého Nariadenia musí byť upravený tak, aby neukladal nepotrebné obmedzenia pre malé a stredné podniky zaangažované vo vnútroštátnych plavbách. Z toho vyplýva, že môžu byť potrebné odchýlky alebo alternatívne stanovenia základných požiadaviek Kódexu ISM relevantné pre tie lode.

Brusel, 30. júna 2004

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Roger BRIESCH