

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά go-to και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την κατάρτιση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου»

[COM(2016) 371 final — 2016/0172 (COD)]

(2017/C 034/30)

Εισηγητής: ο κ. Jan SIMONS

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 9.6.2016 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 22.6.2016
Νομική βάση	Άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης [COM(2016) 371 final — 2016/0172 (COD)]
Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα	6.10.2016
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	19.10.2016
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	520
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	222/2/6

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί στο σύνολό τους τους σκοπούς του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT — Regulatory Fitness and Performance Programme) της Επιτροπής με πρωταρχικό στόχο την πρόβλεψη σαφούς, απλού και συνεκτικού νομικού πλαισίου το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής, παρακολούθησης και επιβολής, διασφαλίζοντας το συνολικό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες και τα πληρώματα των πλοίων.

1.2. Η ΕΟΚΕ αποδίδει μεγάλη σημασία στη θέσπιση καθεστώτος επιθεωρήσεων της ΕΕ που θα ισχύει για τα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν εσωτερικά ή/και διεθνή δρομολόγια, διατηρώντας συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού στα ύδατα της ΕΕ για όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας. Παρά ταύτα, η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η ΕΕ θα πρέπει, κατά κύριο λόγο, να προσπαθήσει να διατηρήσει τα κατάλληλα πρότυπα ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο, τα οποία, με τη σειρά τους, ισχύουν για πλοία που δραστηριοποιούνται στα ύδατα της ΕΕ.

1.3. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι υπάρχει περαιτέρω ανάγκη διευκρινίσεων και συμπληρωματικών διατάξεων στο πλαίσιο της νέας προτεινόμενης οδηγίας προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν πλεονασμός σε ελέγχους ή η επιβολή περιττών πρόσθετων επιβαρύνσεων για τις διοικήσεις των κρατών μελών, ελαχιστοποιώντας τις εμπορικές δραστηριότητες του πλοίου ή προκαλώντας πρόσθετη κόπωση για τα πληρώματα. Μεταξύ άλλων, υπάρχει ανάγκη για:

— αποφυγή τυχόν πιθανής αλληλοεπικάλυψης επιθεωρήσεων μεταξύ της νέας προτεινόμενης οδηγίας και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα,

— κατάλληλο συντονισμό μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών στον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων.

1.4. Ενώ η νέα προτεινόμενη οδηγία αποσκοπεί στη μείωση της κόπωσης του πληρώματος των πλοίων, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι η συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις ναυτικής εργασίας επί των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων της ιατρικής πιστοποίησης και των πιστοποιητικών επαγγελματικής κατάρτισης που καλύπτονται από τη σύμβαση STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών), είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτή η συμμόρφωση θα πρέπει να εξασφαλιστεί σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, όπως η σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC — Maritime Labour Convention) του 2006, η οποία έχει ενσωματωθεί στη νομοθεσία της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου.

1.5. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι ο όγκος των προβλεπόμενων διευκρινίσεων θα απαιτήσει τόσο τα κράτη μέλη όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόσουν τις τρέχουσες διαδικασίες τους. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA — European Maritime Safety Agency) και τη χρήση της υπάρχουσας ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων (PSS EG — Passenger Ship Safety Expert Group) στην ομάδα για την ασφάλεια στη θάλασσα (Maritime Safety Group), προκειμένου να διευκολυνθούν οι διαδικασίες εφαρμογής και μεταφοράς σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες ομάδες εμπειρογνομόνων που ασχολούνται με τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα και την εφαρμογή της ενιαίας εθνικής θυρίδας.

1.6. Η ΕΟΚΕ έχει επτά ειδικές τεχνικές παρατηρήσεις να καταθέσει. Για το θέμα αυτό, παρακαλούμε να ανατρέξετε στο τμήμα 5 της παρούσας γνωμοδότησης.

2. Εισαγωγή

2.1. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ευρώπης, ουσιαστικά μιας μεγάλης χερσονήσου, αποτελεί ένδειξη για τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών επιβατών. Περισσότεροι από 400 εκατομμύρια άνθρωποι μετακινούνται από τα λιμάνια της ΕΕ κάθε χρόνο, εκ των οποίων 120 εκατομμύρια μεταφέρονται με εγχώρια επιβατηγά πλοία. Εξ ου και η σημασία διασφάλισης των υψηλότερων προτύπων ασφαλείας στα ύδατα της ΕΕ, δεδομένου ότι η νομοθεσία για την ασφάλεια των πλοίων έχει σημαντικές επιπτώσεις, ιδίως για το περιβάλλον, την εργατική νομοθεσία, την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ και τη διευκόλυνση του εμπορίου με επιβατηγά πλοία, εφόσον αυτά πληρούν τα ίδια πρότυπα σε όλη την ΕΕ.

2.2. Εξακολουθούν να είναι χαραγμένα στη συλλογική μνήμη —ιδιαίτερα όσων ενδιαφέρονται για θέματα ναυτιλίας— τα τραγικά δυστυχήματα των πλοίων ανοικτής θάλασσας *Herald of Free Enterprise* και *Estonia*, το 1987 και το βράδυ της 27 προς 28 Σεπτεμβρίου 1994 αντίστοιχα, με το πρώτο να πλέει έξω από το Zeebrugge του Βελγίου και το δεύτερο έξω από το Τάλιν με πορεία προς τη Στοκχόλμη και να βυθίζεται ανοικτά των φινλανδικών ακτών. Το *Herald of Free Enterprise* χτύπησε σε αμώδη ξέρα 193 άνθρωποι σκοτώθηκαν. Στο *Estonia* σημειώθηκε αρνητικό ρεκόρ, με 852 ανθρώπους να χάνουν τη ζωή τους. Αιτία: οι θύρες της πλήρης, μέσω των οποίων επιβιβάζονται και αποβιβάζονται άνθρωποι και οχήματα (στα αγγλικά «roll-on-roll-off», εξ ου και ο όρος πλοία ro-ro) δεν είχαν κλείσει σωστά και, ως εκ τούτου, δεν άντεξαν τη σφοδρή καταιγίδα. Συνέπεια: στα πλοία μπήκαν νερά και αυτά γρήγορα έγειραν στο πλάι, στη συνέχεια, δε, ανατράπηκαν, και όλα αυτά μέσα σε μισή μόνον ώρα.

2.3. Με αφορμή την τραγωδία του *Estonia*, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε μια σειρά από τροποποιήσεις στη σύμβαση SOLAS (Διεθνής σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα — International Convention for the Safety of Life at Sea), συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, απαιτήσεων για τη σταθερότητα των οχηματαγωγών πλοίων ro-ro όταν παρουσιάζουν βλάβη.

2.4. Ωστόσο, περιστατικά συνεχίζουν να συμβαίνουν, γεγονός το οποίο, κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, οδήγησε την Ευρώπη να θεσπίσει περαιτέρω κανόνες για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων· κάποιους συγκεκριμένους, όπως η καταγραφή των επιβαινόντων, παράλληλα με τη SOLAS για τα διεθνή δρομολόγια, η οποία καλύπτει επίσης τα δρομολόγια μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθώς και πολλούς άλλους κανόνες της ΕΕ για τα εθνικά δρομολόγια.

2.5. Οι προτάσεις απορρέουν από το πρόγραμμα REFIT που διεξάγει η Επιτροπή σε σχέση με την εν λόγω νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Το αρκτικόλεξο REFIT (Regulatory Fitness and Performance Programme) σημαίνει «βελτίωση της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου».

2.6. Στόχος ήταν η απλοποίηση και ο εξορθολογισμός, όπου αυτό είναι δυνατόν, των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κανόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, ώστε να:

— διατηρηθούν οι κανόνες της ΕΕ μόνον όπου είναι απαραίτητοι και αναλογικοί,

— διασφαλίζεται η ορθή και η ενιαία εφαρμογή τους,

— εξαλειφθούν οι επικαλύψεις και οι αντιφάσεις.

Οι στόχοι αυτοί αντανακλούν τις συστάσεις της ΕΟΚΕ σχετικά με το πρόγραμμα «REFIT», όπως ορίζονται στην πρόσφατη διερευνητική γνωμοδότηση (SC/044, 26 Μαΐου 2016).

2.7. Αυτή η συνεκτική δέσμη προτάσεων χρησιμεύει στην επίτευξη των εν λόγω στόχων.

Η δέσμη για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων περιλαμβάνει προτάσεις για την αναθεώρηση όλων σχεδόν των ευρωπαϊκών κανονισμών ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, με εξαίρεση φυσικά την καθαρά τεχνική οδηγία 2003/25/ΕΚ σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro).

2.8. Η δέσμη περιλαμβάνει τις ακόλουθες 3 προτάσεις:

- περιορισμό και αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ (τεχνικά πρότυπα για τα ποντοπόρα επιβατηγά πλοία σε εθνικά δρομολόγια),
- βελτίωση και αποσαφήνιση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων που απορρέουν από την οδηγία 98/41/ΕΚ (σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία) σε σχέση με άλλα μέσα (οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων, και την οδηγία 2002/59/ΕΚ σχετικά με το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης), καθώς και άρση των επικαλύψεων στους τομείς αυτούς,
- αποσαφήνιση και απλοποίηση του συστήματος επιθεωρήσεων και ελέγχων της ΕΕ για οχηματαγωγά ro-ro (πλοία ικανά να μεταφέρουν αυτοκίνητα και τρένα, καθώς και επιβάτες) και ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών.

2.9. Η τελευταία αυτή πρόταση βρίσκεται στο επίκεντρο της παρούσας γνωμοδότησης.

3. Σύνοψη της πρότασης της Επιτροπής για το σύστημα επιθεωρήσεων

3.1. Στόχος της πρότασης είναι να αποσαφηνιστεί και να απλουστευθεί το σύστημα ελέγχων και επιθεωρήσεων της ΕΕ για τα οχηματαγωγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά πλοία, διαδικασίες οι οποίες σήμερα διεξάγονται σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ (υποχρεωτικές επιθεωρήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη) και την οδηγία 2009/16/ΕΚ (έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα).

3.2. Η πρόταση συνάδει με τις οδηγίες 2009/21/ΕΚ και 2009/45/ΕΚ (έλεγχος από το κράτος σημαίας σε ποντοπόρα πλοία που εκτελούν διεθνή και εσωτερικά δρομολόγια, αντίστοιχα). Στο σημείο αυτό, καταδεικνύεται εκ νέου ότι η εφαρμογή της οδηγίας ποικίλλει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.

3.3. Με την παρούσα πρόταση συνιστάται να καταργηθεί η έννοια του «κράτους υποδοχής» (σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/ΕΚ, το κράτος υποδοχής ή το κράτος στο οποίο δραστηριοποιείται το πλοίο υπό σημαία άλλης χώρας είναι υπεύθυνο για την επιθεώρηση των πλοίων ro-ro). Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να ενσωματώνονται στις επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα. Τέλος, απομένει να διευκρινιστεί πότε θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα οι δύο ετήσιες επιθεωρήσεις οι οποίες προβλέπονται στην ισχύουσα οδηγία 1999/35/ΕΚ.

3.4. Ως εκ τούτου, προτείνονται η τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και η κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ, αλλά και η αντικατάστασή τους με νέα οδηγία. Τα κύρια σημεία της νέας οδηγίας είναι τα εξής:

- περιορισμός του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας στα οχηματαγωγά ro-ro και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους ή μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτου κράτους, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι ίδια με αυτήν του εν λόγω κράτους μέλους,
- κατάργηση ορισμένων περιττών ορισμών και αναφορών, όπως «επιβάτης», «κράτος υποδοχής», «διεθνή δρομολόγια», «πιστοποιητικό απαλλαγής», και διαγραφή της αναφοράς στην έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων, που πλέον καλύπτεται από την οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
- πρόβλεψη συστήματος επιθεωρήσεων του πλοίου (αντί της εταιρείας) πριν από την έναρξη τακτικού δρομολογίου. Το σκάφος πρέπει να υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II και να εξακριβώνονται ορισμένα θέματα διαχείρισης της ασφαλείας που καθορίζονται στο παράρτημα I,
- πρόβλεψη ότι τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας επιθεωρούνται δύο φορές ανά έτος, ότι μεσολαβεί ορισμένο χρονικό διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και ότι μία από αυτές πρέπει να είναι εν λειτουργία επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου,

- πρόβλεψη ότι τα κράτη μέλη μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, να συνδυάσουν την επιθεώρηση με έλεγχο του κράτους σημαίας, στον οποίο πρέπει να υποβάλλεται το σκάφος σε ετήσια βίαση,
- ευθυγράμμιση των διατάξεων σχετικά με τις εκθέσεις επιθεώρησης, τις απαγορεύσεις απόπλου, τις προσφυγές, τις δαπάνες, τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και τις κυρώσεις με τις διατάξεις που προβλέπονται στην οδηγία 2009/16/ΕΚ,
- ευθυγράμμιση της οδηγίας με τις διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την άσκηση των εξουσιών της Επιτροπής όσον αφορά τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις,
- τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση του σημερινού περιεχομένου και της συχνότητας των επιθεωρήσεων οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών.
- πρόβλεψη για την αξιολόγηση της οδηγίας από την Επιτροπή.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί στο σύνολό τους τους σκοπούς του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT — Regulatory Fitness and Performance Programme) της Επιτροπής με πρωταρχικό στόχο την πρόβλεψη σαφούς, απλού και συνεκτικού νομικού πλαισίου, το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής, παρακολούθησης και επιβολής, διασφαλίζοντας το συνολικό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες και τα πληρώματα των πλοίων. Οι εν λόγω ενέργειες, στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT, και οι αξιολογήσεις συμπληρώνουν επίσης με συνέπεια τους στόχους της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τις θαλάσσιες μεταφορές [COM(2009) 8 τελικό] προς πλήρη αξιοποίηση του δυναμικού της αυξανόμενης ζήτησης για υπηρεσίες ακτοπλοϊκών και θαλάσσιων μεταφορών για τις επιχειρήσεις και το κοινό στην Ευρώπη.

4.2. Όπως αποδεικνύεται από τις στατιστικές των ατυχημάτων, με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο έχει επιτευχθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων στα ύδατα της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την ανανεωμένη έμφαση που δίνεται στην αντιμετώπιση των ειδικών χαρακτηριστικών που αφορούν την ασφάλεια των οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών μέσω της παρούσας πρότασης για τη νέα οδηγία και την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Τα πορίσματα του προγράμματος REFIT αποσαφηνίζουν και απλουστεύουν τις υφιστάμενες απαιτήσεις στο πλαίσιο της ισχύουσας οδηγίας 1999/35/ΕΚ σχετικά με τις επιθεωρήσεις, τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα και τους ετήσιους ελέγχους από το κράτος σημαίας, διατηρώντας παράλληλα το ίδιο επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν με οχηματαγωγά ro-ro και με ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια στο σύνολο των υδάτων της ΕΕ.

4.3. Η ΕΟΚΕ αποδίδει μεγάλη σημασία στη θέσπιση καθεστώτος επιθεωρήσεων της ΕΕ που θα ισχύει για τα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν εσωτερικά ή/και διεθνή δρομολόγια, διατηρώντας συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού στα ύδατα της ΕΕ για όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας.

4.4. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η προβλεπόμενη απλοποίηση όχι μόνο θα παράσχει περαιτέρω νομική σαφήνεια, αλλά και θα συμβάλει στον περαιτέρω εξορθολογισμό του ύψους των επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται από τις εθνικές διοικήσεις και, ταυτόχρονα, στη μεγιστοποίηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του πλοίου.

4.5. Από το 2009, με το νέο καθεστώς επιθεώρησης (NKE/New Inspection Regime — NIR) στο πλαίσιο του ΜΣ (Μνημόνιο Συνεννόησης) του Παρισιού, το ενδιαφέρον εστιάζεται στις επιδόσεις της ναυτιλίας με τη διεξαγωγή περισσότερων επιθεωρήσεων στα πλοία χαμηλών προδιαγραφών και σε πιο αραιά διαστήματα στα πλοία υψηλών προδιαγραφών. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει το παραπάνω επίτευγμα του ΝΚΕ, ιδίως δεδομένου του γεγονότος ότι η διοικητική επιβάρυνση προκαλεί όλο και μεγαλύτερη ανησυχία για τα πλοία που δραστηριοποιούνται στο εμπόριο μέσω θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι κάθε επιπλέον έλεγχος αυξάνει το βάρος αυτό.

4.6. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις ναυτικής εργασίας επί των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων της ιατρικής πιστοποίησης και των πιστοποιητικών επαγγελματικής κατάρτισης που καλύπτονται από τη σύμβαση STCW, είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και, ως εκ τούτου, αυτή η συμμόρφωση θα πρέπει να εξασφαλιστεί σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις, όπως η σύμβαση ναυτικής εργασίας (MLC — Maritime Labour Convention) του 2006, η οποία έχει ενσωματωθεί στη νομοθεσία της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου. Η παρούσα οδηγία τροποποίησε επίσης την ειδική νομοθεσία για τον χρόνο εργασίας των ναυτικών, δηλαδή την οδηγία 1999/63/ΕΚ, η οποία αποσκοπεί στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών με τη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας. Συγχρόνως, η οδηγία 1999/95/ΕΚ αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, στην καταπολέμηση του αδέμιτου ανταγωνισμού από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών και στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

4.7. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι ο όγκος των προβλεπόμενων διευκρινίσεων θα απαιτήσει τόσο τα κράτη μέλη όσο και οι ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόσουν τις τρέχουσες διαδικασίες τους. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA — European Maritime Safety Agency) και τη χρήση της υπάρχουσας ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων (PSS EG — Passenger Ship Safety Expert Group) στην ομάδα για την ασφάλεια στη θάλασσα (Maritime Safety Group — μόνιμη ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα, η οποία συγκροτήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητα και Μεταφορών), προκειμένου να διευκολυνθούν οι διαδικασίες εφαρμογής και μεταφοράς σε συνδυασμό με τις αντίστοιχες ομάδες εμπειρογνομόνων που ασχολούνται με τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα και την εφαρμογή της εθνικής ενιαίας θυρίδας. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την ευκαιρία που προσφέρθηκε πρόσφατα σε οργανώσεις ενδιαφερομένων να λάβουν μέρος στην PSS EG εφόσον τέτοιου είδους πλατφόρμες συζήτησης, τις οποίες ακολούθησε το παράδειγμα του ευρωπαϊκού φόρουμ για την αιφόρο ναυτιλία (ESSF — European Sustainable Shipping Platform), μπορεί να αποδειχθούν πολύ χρήσιμες με δεδομένο ότι προσφέρουν δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της βιομηχανίας και ΜΚΟ, καθώς και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών.

4.8. Όσον αφορά τις τακτικές επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5, μπορεί να συμβεί ένα πλοίο τακτικής γραμμής που υπόκειται σε επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της εν λόγω προτεινόμενης νέας οδηγίας να υπόκειται επίσης ταυτόχρονα σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα που πραγματοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία μέσω του άρθρου 14 σχετικά με την επιθεώρηση οχηματαγωγών ro-ro και ταχύπλων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια. Στην προτεινόμενη νέα οδηγία θα πρέπει να αποφευχθούν, για χάρη του εξορθολογισμού, οι πιθανές αλληλοεπικαλύψεις στις επιθεωρήσεις μεταξύ των δύο προαναφερθεισών οδηγιών.

4.8.1. Παρά το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου στο τρέχον σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα μπορεί να σημαίνουν ότι το πλοίο δεν είναι επιλέξιμο για εκτεταμένη επιθεώρηση κατά τον χρόνο που έχει προγραμματιστεί η επιθεώρηση της εν λόγω νέας προτεινόμενης οδηγίας, απαιτείται, ωστόσο, κατάλληλος συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών προκειμένου να πληρούται το χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο ελέγχων, όπως απαιτείται από το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β).

4.8.2. Σύμφωνα με το άρθρο 10 της προτεινόμενης νέας οδηγίας, η Επιτροπή καλείται να δημιουργήσει βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων. Θα πρέπει να διευκρινιστεί κατά πόσον μια τέτοια βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων θα διατηρείται παράλληλα με το μνημόνιο Συνεννόησης (ΜΣ) του Παρισιού και με το σύστημα δεδομένων επιθεωρήσεων THETIS του EMSA, και ιδίως ο τρόπος με τον οποίο η διεξαγωγή των επιθεωρήσεων στο πλαίσιο της παρούσας νέας οδηγίας θα επηρεάσει το προφίλ κινδύνου του πλοίου βάσει του ΜΣ του Παρισιού.

4.8.3. Όσον αφορά το άρθρο 1 παράγραφος 1, πρέπει να γίνει διευκρίνιση σχετικά με τον ορισμό του «τρίτου κράτους», αν σημαίνει κράτος μέλος εκτός ΕΕ ή τόσο κράτος μέλος της ΕΕ όσο και κράτος μέλος εκτός ΕΕ. Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι το «τρίτο κράτος» πρέπει να οριστεί ως μη κράτος μέλος της ΕΕ αποκλειστικά και μόνο για να αποφευχθεί η σύγχυση με τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που υπόκεινται σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 14 της υπό εξέταση νέας προτεινόμενης οδηγίας.

4.9. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ο ρόλος της ΕΕ συνίσταται, κατά κύριο λόγο, στο να διασφαλιστεί ότι, με τις τυχόν τροποποιήσεις των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 της παρούσας νέας προτεινόμενης οδηγίας, θα διατηρηθεί το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι διατάξεις σχετικά με την πιθανή μελλοντική απόκλιση από τη διεθνή νομοθεσία, όπως αναφέρεται στα άρθρα 12 και 13 της νέας προτεινόμενης οδηγίας θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως ύστατη λύση και θα πρέπει να συνεπάγονται, εφόσον είναι αναγκαίο, την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι οποιαδήποτε αντίθεση μεταξύ της κοινοτικής ναυτιλιακής νομοθεσίας και των διεθνών μηχανισμών καταλήγει εντέλει στην εξεύρεση συμβατικής λύσης σε διεθνές επίπεδο.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1. Όσον αφορά τον ορισμό «τακτικό δρομολόγιο» σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 5 στοιχείο α) και το άρθρο 14 της νέας προτεινόμενης οδηγίας, η ΕΟΚΕ προτείνει την αποσαφήνιση του ορισμού ως εξής: «σύμφωνα με το δημόσια διαθέσιμο ή προγραμματισμένο χρονοδιάγραμμα αναχωρήσεων και αφίξεων».

5.2. Υπάρχουν περιττές απαιτήσεις που προκαλούν σύγχυση μεταξύ των «Επιθεωρήσεων προ της έναρξης δρομολογίων», σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, και των «Εξαιρέσεων από την υποχρέωση επιθεώρησης προ της έναρξης δρομολογίων», σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1. Η ΕΟΚΕ προτείνει τη συγχώνευση των δύο αυτών παραγράφων υπό νέο άρθρο με αριθμό 4 παράγραφος 1, ούτως ώστε να προσδιοριστούν με συνεκτικό τρόπο οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων ένα πλοίο δύναται να εξαιρεθεί από τη διενέργεια επιθεωρήσεων, δεδομένου ότι οι προηγούμενες επιθεωρήσεις ή έρευνες επί του πλοίου έχουν κριθεί ικανοποιητικές από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Η νέα αυτή παράγραφος θα αναφέρεται επίσης στις επιθεωρήσεις προ της έναρξης δρομολογίων που απαιτούνται για τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη βάσει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, όπως τροποποιείται με το άρθρο 14 της νέας προτεινόμενης οδηγίας.

5.3. Ενώ η προτεινόμενη νέα οδηγία θεσπίζει ειδική διαδικασία σε περιπτώσεις όπου οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρέπει να αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων (άρθρο 4 παράγραφος 3), η ΕΟΚΕ προτείνει την καθιέρωση ειδικής διαδικασίας για το πλοίο αντικατάστασης για περιορισμένο χρονικό διάστημα, όταν δεν ισχύει η παράγραφος 1 του άρθρου 4, σε περίπτωση προγραμματισμένης συντήρησης του πλοίου που εκτελεί το τακτικό δρομολόγιο.

5.4. Οι δύο τακτικές ετήσιες επιθεωρήσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β), πρέπει να ορίζονται αναλόγως στο άρθρο 14α παράγραφος 2, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κοινό επίπεδο ασφάλειας από άποψη χρόνου μεταξύ της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Επιπλέον, ο χρόνος διεξαγωγής των δύο τακτικών ετήσιων επιθεωρήσεων, οι οποίες θα πρέπει να έχουν διενεργηθεί εντός 12 μηνών, δεν καθορίζεται για τα πλοία που δραστηριοποιούνται σε εποχικά δρομολόγια και το σημείο αυτό θα πρέπει να αποσαφηνιστεί περαιτέρω.

5.5. Η αναφορά στο άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) σε «επαρκή αριθμό των στοιχείων που απαριθμούνται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ», που πρέπει να περιλαμβάνονται στην επιθεώρηση στη διάρκεια τακτικού δρομολογίου, είναι συγκεχυμένη. Η ΕΟΚΕ προτείνει ο επιθεωρητής να χρησιμοποιεί την επαγγελματική του κρίση για να αποφασίσει ποια στοιχεία πρέπει να επιθεωρηθούν και σε ποιον βαθμό, προκειμένου να ελεγχθεί η συνολική κατάσταση στους τομείς αυτούς και να αποφευχθεί η επικάλυψη στοιχείων που μπορεί να έχουν ήδη υποχρεωτικά ελεγχθεί σύμφωνα με άλλους διεθνείς κανονισμούς. Η ίδια τροποποίηση προτείνεται να γίνει και στο άρθρο 14α παράγραφος 2 στοιχείο β). Επιπλέον, το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) και το παράρτημα ΙΙΙ θα μπορούσαν, για λόγους σαφήνειας, να επισημαίνουν ότι πρόκειται για εν λειτουργία επιθεώρηση που θα λάβει χώρα κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Ειδικότερα, οι εν λειτουργία επιθεωρήσεις σε θαλάσσιες διαδρομές πολύ μικρών αποστάσεων θα πρέπει να εξεταστούν τόσο από πρακτική άποψη όσο και από την άποψη του περιορισμένου διαθέσιμου χρόνου κατά τη διάρκεια του δρομολογίου.

5.6. Αν και εμπνέεται σαφώς από το άρθρο 19 σχετικά με την αποκατάσταση ελλείψεων και την κράτηση βάσει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, η προτεινόμενη νέα οδηγία θα πρέπει να διευκρινίζει ότι «όταν ασκείται επιθεώρηση στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση ενός πλοίου».

5.7. Με δεδομένο ότι τα οχηματαγωγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη ορίζονται χωριστά, σύμφωνα με το άρθρο 2 της προτεινόμενης νέας οδηγίας, η ΕΟΚΕ προτείνει για λόγους σαφήνειας να γίνεται πάντοτε και αποκλειστικά αναφορά σε «οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη». Η αιτιολογική σκέψη 6 της παρούσας πρότασης θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως.

Βρυξέλλες, 19 Οκτωβρίου 2016.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ