



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.10.2007
COM(2007) 616 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ανακοίνωση σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

{SEC(2007)1339}
{SEC(2007)1340}

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα σχεδόν 100 000 χιλιόμετρα των ευρωπαϊκών ακτών είναι διάστικτα με περισσότερα από 1200 εμπορικά λιμάνια· αρκετές εκατοντάδες λιμάνια ακόμη είναι διάσπαρτα στα 36 000 χιλιόμετρα των εσωτερικών πλωτών οδών. Αποτελούν βασικά σημεία μετάβασης από έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον και έχουν ζωτική σημασία για τη διακίνηση του 90% του διεθνούς εμπορίου της Ευρώπης. Επιπλέον – και αυτό δικαιολογεί τη γενική πολιτική μεταφορών της Ένωσης¹ – μέσω των λιμένων διακινείται το 40% των τονοχιλιομέτρων του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Οι λιμένες διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη συνοχή της Ευρώπης, μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και πορθμείων. Η ανάπτυξη του κλάδου των κρουαζιερών έχει μετατρέψει ορισμένους λιμένες σε επίκεντρα του τουρισμού για πόλεις και ολόκληρες περιοχές. Τα λιμάνια έχουν ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και, σε πολλές περιπτώσεις, της εσωτερικής πλωτής κυκλοφορίας. Αυτοί οι δύο τρόποι μεταφοράς είναι οικονομικοί και μπορούν να υποκαταστήσουν λιγότερο αειφόρους τρόπους σε μεγάλες αποστάσεις. Οι λιμένες είναι άμεση και έμμεση πηγή για περισσότερο από μισό εκατομμύριο θέσεις απασχόλησης και εξασφαλίζουν δυναμισμό και ανάπτυξη ολόκληρων περιοχών, συμπεριλαμβανομένων των πλέον περιφερειακών, σύμφωνα με τη στρατηγική της Λισαβόνας.

Η παρούσα ανακοίνωση αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός αποδοτικού συστήματος λιμένων στην ΕΕ, που να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις που δημιουργούνται από τις ανάγκες της ΕΕ για μεταφορές και καθορίζει ένα σχέδιο δράσης για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Είναι απόρροια εκτενών διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερομένους, το 2006-2007, οι οποίες συμπεριλάμβαναν έξι ημερίδες εργασίας, δύο μεγάλες διασκέψεις και συνεδριάσεις με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη.

Η παρούσα ανακοίνωση για τους λιμένες αποτελεί επίσης συνέχεια και εφαρμογή της πρόσφατα εκδοθείσας ανακοίνωσης για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική², στην οποία όλες οι πολιτικές και δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα αντιμετωπίζονται από κοινού, ως μέσο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και των θέσεων απασχόλησης με βιώσιμο τρόπο.

1.1. Το οικονομικό πλαίσιο

Το 2005, μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων διακινήθηκαν περισσότεροι από 3 δισεκατομμύρια τόνοι, από τους οποίους το μισό αντιστοιχούσε σε προϊόντα χύδην. Η κυκλοφορία αυξάνεται με την ίδια ταχύτητα όπως η εξάρτησή μας από ορυκτά ενεργειακά προϊόντα, και ιδίως από υδροποιημένο φυσικό αέριο. Η ανθούσα κυκλοφορία οχηματαγωγών αντιπροσώπευε το 14% του συνόλου. Το γενικό φορτίο αντιστοιχούσε σε ποσοστό μικρότερο από 10%. Η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων, σε μεγάλη ανάπτυξη, αντιπροσώπευε περίπου το ένα τρίτο.

Ακόμη σημαντικότερο, το 2005, το συνολικό πλήθος κινήσεων εμπορευματοκιβωτίων (κενών και έμφορτων) ανήλθε σε 250 εκατομμύρια παγκοσμίως, εκ των οποίων περισσότερο από το ένα τέταρτο στην Ευρώπη. Για το 2010, οι εμπειρογνώμονες προβλέπουν αύξηση κατά 50%, από την οποία το ήμισυ θα είναι απ' ευθείας μεταφορές έμφορτων κιβωτίων, περίπου 20%

¹ COM(2006) 314.

² COM(2007) 575.

κενών κιβωτίων, το οποίο αντικατοπτρίζει ασύμμετρες ροές, και το υπόλοιπο μεταφορές με μία ή περισσότερες διελεύσεις από ενδιάμεσους λιμένες. Τα πλοία που εξυπηρετούν γραμμές κατ' ευθείαν γίνονται ολοένα και μεγαλύτερα, και ξεφορτώνουν τα εμπορεύματα σε λιμένες διαμετακόμισης με μεγάλο βάθος. Από εκεί, με μια ή περισσότερες φάσεις κατανομής/μεταφόρτωσης σε μικρότερα πλοία, εξασφαλίζεται η παράδοση διαμέσου μικρότερων λιμένων, πλησιέστερων προς τον τελικό αποδέκτη. Είναι σκόπιμο να προωθηθεί αυτή η εξέλιξη, διότι προσφέρει τη δυνατότητα να χρησιμοποιείται περισσότερο ο θαλάσσιος τρόπος μεταφοράς και να διαφοροποιούνται καλύτερα τα σημεία εκφόρτωσης, με μικρότερη χρήση των συνωστισμένων χερσαίων μεταφορών.

Είναι, ωστόσο, βασικό να σημειωθεί ότι το 30% των κινήσεων στην Ευρώπη, το 2005, πραγματοποιήθηκε μέσω των λιμένων του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας και του Αμβούργου. Από την άλλη πλευρά, οι ποσότητες που διακινήθηκαν από τα 9 μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου ανέρχονται μόνον στο 20% του συνόλου. Αυτή η κατανομή του εμπορίου και της κυκλοφορίας προς και από την ενδοχώρα αναμένεται να επιβεβαιωθεί από τα στοιχεία του 2006 και του 2007. Το κόστος και τα τέλη που επικρατούν στους διάφορους τρόπους μεταφοράς, μαζί με τη διαθέσιμη προσφορά κατάλληλων υποδομών μεταφορών, εξηγούν, σε μεγάλο βαθμό, τη σημερινή μορφή των ροών του εμπορίου και των μεταφορών στην Ευρώπη.

1.2. Προκλήσεις για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Λιμένων

Οι λιμένες αντιμετωπίζουν τις ακόλουθες προκλήσεις:

- Ζήτηση για διεθνείς μεταφορές, η οποία ενισχύεται από το χαμηλό τους κόστος και η οποία αυξάνεται ταχύτερα από την οικονομική ανάπτυξη. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι οι λαμπρές προοπτικές των λιμένων όντως προσελκύουν τώρα επενδυτές κάθε είδους και προελεύσεως.
- Μια σημαντική τεχνολογική αλλαγή, που σημειώθηκε με την ανάπτυξη των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων – που συνεπάγεται αποτελεσματικότερη, ταχύτερη, ασφαλέστερη και καθαρότερη λειτουργία για τα λιμάνια – αλλά για την οποία απαιτείται από τους λιμένες, και τις πόλεις που τους φιλοξενούν, σημαντική προσπάθεια προσαρμογής, όσον αφορά την απόκτηση και τη διαχείριση λιμενικών εκτάσεων, καθώς και όσον αφορά τεχνολογικά και κοινωνικά ζητήματα. Ταυτοχρόνως, η απαραίτητη χρήση ΤΠ, όπως και τεχνολογιών ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών, προϋποθέτει προσαρμογή και κατάρτιση, ώστε οι λιμένες να συνεχίσουν να προσφέρουν προοπτικές παραγωγικότητας και νέων θέσεων απασχόλησης.
- Η δέσμευση για μείωση των αερίων θερμοκηπίου και τα σημερινά προβλήματα ποιότητας του αέρα επιβάλλουν, αφενός, μείωση των επιβλαβών εκπομπών και των επιπτώσεων στην οδική συμφόρηση από κάθε τονοχιλιόμετρο και, αφετέρου, διαφοροποίηση των τρόπων μεταφοράς και προτίμηση των σιδηροδρομικών, των εσωτερικών πλωτών και των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό θα οδηγήσει σε καλύτερη γεωγραφική κατανομή των χερσαίων μεταφορών και σε καλύτερη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας των λιμένων.
- Την ανάγκη καθιέρωσης τακτικού διαλόγου σχετικά με τις επιδόσεις και την ανάπτυξη των λιμένων, μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών που δραστηριοποιούνται στους λιμένες και της πόλης, της περιοχής και περαιτέρω, εν ανάγκη. Ο διάλογος έχει καίρια σημασία, διότι μπορεί να εξασφαλίσει κοινωνική αποδοχή και αποτελεσματικότητα, να βελτιώσει την

εικόνα των λιμένων, να συμβάλει σε καλύτερη οργάνωση του χώρου για τις αστικές λειτουργίες, την αναψυχή ή τον τουρισμό. Μια προσέγγιση βασισμένη στον διάλογο με τους ενδιαφερομένους μπορεί να συντελέσει σε βιώσιμες δραστηριότητες εντός των λιμένων, καθώς και σε καλύτερες ευκαιρίες και όρους απασχόλησης.

- Τελευταία, αλλά όχι λιγότερο σημαντική, την ανάγκη να συμβιβάζονται η ανάπτυξη και η διαχείριση των λιμένων με τη διαφάνεια, τον ανταγωνισμό και, εν γένει, τους κοινοτικούς κανόνες.

II. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

1. ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΔΟΧΩΡΑ

Γενικώς, τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης μπορούν να θεωρηθούν αποδοτικά από οικονομική άποψη: η ναυτιλιακή τους οργάνωση, το άνοιγμά τους, η οργάνωση του κατάπλου και των αγκυροβολιών των πλοίων (η κύρια πηγή εισοδήματος) είναι συνήθως αξιόλογου επιπέδου. Παρόλα ταύτα, σε πολλούς λιμένες υπάρχουν ακόμη σημεία συμφόρησης, όπως αναντιστοιχία μεταξύ δυναμικότητας αποθήκευσης και φορτοεκφόρτωσης, μη ικανοποιητική διαρρύθμιση των τερματικών σταθμών και ανεπαρκής παραγωγικότητα ανά μονάδα επιφάνειας εγκατεστημένης χωρητικότητας, αναποτελεσματικές διαδρομές και προσβάσεις από τη θάλασσα ή την ξηρά, μεγάλος χρόνος αναμονής, ανεπαρκής ασφάλεια για φορτηγά, αμαξοστοιχίες και φορτηγίδες, μη ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας και παραγωγής και, τελευταίο, αλλά όχι ήσσονος σημασίας, υπερβολικές διοικητικές διατυπώσεις, οι οποίες κοστίζουν σε χρόνο και χρήμα.

Συνεπώς, δεν αρκεί μια καλή παράλια ή παρόχθια τοποθεσία, ούτε η παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών σε λογικές τιμές. Στην ξηρά, βασική παράμετρος του δυναμικού και του μέλλοντος ενός λιμανιού είναι οι αξιόπιστες και βιώσιμες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Είναι δυνατό και αναγκαίο να γίνουν σημαντικές βελτιώσεις σε αυτόν τον τομέα.

Εν ολίγοις, οι πρώτες επιλογές για την αντιμετώπιση της αυξημένης ζήτησης για δυναμικότητα στους λιμένες πρέπει να είναι οι εξής:

- Αύξηση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας των λιμένων, από άποψη όγκου ή κινήσεων ανά εκτάριο υφισταμένου χώρου τερματικών εγκαταστάσεων και σε όλες τις διαδρομές πρόσβασης. Ορισμένα προβλήματα θα λύνονταν οπωσδήποτε με νέο λιμενικό εξοπλισμό και με προκαθορισμένη ώρα πρόσβασης («ραντεβού») των φορτηγών, των αμαξοστοιχιών και των φορτηγίδων στις τερματικές εγκαταστάσεις, καθώς και με ολοκληρωμένη διαχείριση της αλυσίδας μεταφορών, τουλάχιστον διαμέσου του λιμένα από τη θάλασσα προς τους χερσαίους μεταφορείς. Είναι βέβαιο ότι τα συστήματα και το λογισμικό διαχείρισης των διαδικασιών και των φορτίων θα συμβάλουν στην εξομάλυνση των διεπαφών μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των φορέων εκμετάλλευσης, και θα συντελέσουν στην αύξηση της παραγωγικότητας.
- Αναζήτηση εναλλακτικών διαδρομών μεταφοράς, προκειμένου να επιτευχθεί εντατικότερη χρήση όλων των υφισταμένων λιμένων – ορισμένοι από τους οποίους δεν χρησιμοποιούν τη μέγιστη δυναμικότητα λειτουργίας τους – και εγγύτητα προς τους χρήστες. Η αγορά αποδεικνύει ότι οι καθημερινές και ταχείες ενδοκοινοτικές συνδέσεις, είτε με θαλάσσιες

μεταφορές μικρών αποστάσεων, είτε με υπηρεσίες περαιτέρω κατανομής/μεταφόρτωσης, αποτελούν βιώσιμη επιλογή για πολλούς λιμένες.

Αυτές οι προοπτικές επέκτασης των λιμένων πρέπει να εκτιμώνται δεόντως, πριν προβλεφθεί κατασκευή νέων υποδομών. Επομένως, τα έργα χρειάζεται να συζητούνται με όλους τους ενδιαφερομένους, κατόπιν να προγραμματίζονται και να εκτελούνται βάσει ευρείας συναίνεσης. Η κατάληξη σε συναίνεση θα είναι όντως ευκολότερη, αν τα ρυθμιστικά σχέδια των λιμένων επικαιροποιούνται τακτικά, κατόπιν ευρείας διαβούλευσης σε όλα τα επίπεδα. Η κατασκευή σημαντικών νέων λιμενικών εγκαταστάσεων ή η εκτεταμένη επέκταση υφισταμένων πρέπει να βασίζεται, κατά κύριο λόγο, σε ορθή οικονομική εκτίμηση των αποτελεσμάτων που θα έχει το προβλεπόμενο έργο στις ροές μεταφορών. Αυτό θα οδηγήσει επίσης σε ορθολογικότερη κατανομή της κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αν και αυτή η καλύτερη κατανομή προφανώς δεν είναι δυνατόν να «επιβληθεί» με κανονιστικές ρυθμίσεις, είναι βέβαιο ότι θα ανταποκρινόταν στους σημερινούς προβληματισμούς ως προς τη βιωσιμότητα των μεταφορών.

Η Επιτροπή σκοπεύει, στο παρόν στάδιο, να αφήσει την ενασχόληση με αυτό το ζήτημα στις περιφερειακές και εθνικές αρχές, καθώς και στους παράγοντες της αγοράς.

Από πλευράς της, η Επιτροπή σκοπεύει να αξιολογήσει την κατάσταση και τις ανάγκες των λιμένων για συνδέσεις με την ενδοχώρα, καθώς και τον αντίκτυπό τους σε ένα εξισορροπημένο δίκτυο κυκλοφοριακών ροών, επ' ευκαιρία της ενδιάμεσης επανεξέτασης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, το 2010³.

2. ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΣΕΒΑΣΜΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. Κατασκευή νέων εγκαταστάσεων ή βελτίωση υφισταμένων

Οι ανωτέρω μελέτες ενδέχεται να καταλήξουν στο συμπέρασμα ότι χρειάζεται αύξηση της δυναμικότητας, μέσω βελτίωσης, επέκτασης ή κατασκευής, προκειμένου να αυξηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές. Η ανάγκη αυτή προκύπτει όταν:

- Οι λιμένες χρειάζονται τόσο επαρκείς εγκαταστάσεις, όσο και κατάλληλες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Για ιστορικούς λόγους, τα λιμάνια και ο λιμενικός εξοπλισμός απλούστατα δεν σχεδιάστηκαν, ούτε κατασκευάστηκαν για την υποδοχή σύγχρονων πλοίων όλων των ειδών φορτίου, και ιδίως εμπορευματοκιβωτίων – για να μην αναφερθεί ο όγκος της κυκλοφορίας.
- Έχει επισημανθεί με βεβαιότητα μια βιώσιμη μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές προς την εσωτερική πλωτή ή τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα, όπως είναι μια θαλάσσια αρτηρία.
- Με κατάλληλες λιμενικές υποδομές, χρειάζεται να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα αυτών των κλάδων⁴. Οι εν λόγω υποδομές μπορεί επίσης να αποτελούν εναλλακτικές λύσεις έναντι παραδοσιακών υποδομών εφοδιασμού.

³ Άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007.

⁴ COM(2007) 1.

- Είναι αναγκαία η ανάπλαση της λιμενικής ζώνης της πόλης ή/και η απομάκρυνση από τη κέντρο της πόλης των λιμενικών δραστηριοτήτων και της συναφούς κυκλοφορίας προς και από την ενδοχώρα, για λόγους που άπτονται της ασφάλειας και του περιβάλλοντος. Η πόλη μπορεί τότε να προβλέψει καλύτερη χρήση των περιοχών που προσφέρονται ιδιαίτερα για τους πολίτες της, τις συγκοινωνίες, τις τουριστικές κρουαζιέρες, τις πολιτιστικές ή άλλες οικονομικές δραστηριότητες, ή ακόμη και για κατοικία.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι δημόσιες αρχές θα χρειαστεί κατόπιν να εξετάσουν ποιες επιλογές για περαιτέρω έργα εξυπηρετούν καλύτερα το δημόσιο συμφέρον. Επ' αυτού, εφαρμόζονται οι κοινοτικοί κανόνες για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως οι οδηγίες για τα ενδιαιτήματα (οικοτόπους)⁵, για τα άγρια πτηνά⁶, η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα⁷ και η οδηγία για τα απόβλητα⁸.

Οι λιμένες είναι, ταυτοχρόνως, στρατηγικές πύλες για τον εφοδιασμό με εμπορεύματα και ενέργεια (π.χ. ΥΦΑ⁹) και βασικά οικονομικά συμπλέγματα. Χρειάζονται επενδύσεις από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, οι οποίοι πάλι χρειάζονται έναν εύλογο βαθμό ασφάλειας δικαίου.

Οι ενδιαφερόμενοι επικαλούνται κυρίως την έλλειψη ασφάλειας δικαίου σε σχέση με τις οδηγίες για τα άγρια πτηνά και τα ενδιαιτήματα. Η Επιτροπή έχει επίγνωση των δυσκολιών που ενδέχεται να προκύψουν κατά την εφαρμογή των εν λόγω οδηγιών όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές.

Η Επιτροπή έχει ήδη δημοσιεύσει διάφορα έγγραφα προσανατολισμού, για να διευκολύνει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή των περιβαλλοντικών οδηγιών και για να βοηθήσει τους πολίτες και τους ενδιαφερομένους να τις κατανοήσουν καλύτερα. Η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα¹⁰.

2.2. Εξασφάλιση επαρκών εγκαταστάσεων για απόβλητα

Η οδηγία 2000/59/EK για τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων αποσκοπεί στη μείωση των απορρίψεων στη θάλασσα αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Ακόμη χρειάζεται να επιδιωχθεί η αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας από τα κράτη μέλη.

Με βάση την αξιολόγηση των εκθέσεων εφαρμογής των κρατών μελών, των εκτιμήσεων που διενεργήθηκαν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας και των αποτελεσμάτων των επισκέψεων παρακολούθησης από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, η Επιτροπή θα διαβουλευθεί με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα μέσα βελτίωσης του υφιστάμενου μηχανισμού της οδηγίας και την εναρμονισμένη εφαρμογή του, θα υποβάλει δε κατάλληλη πρόταση.

⁵ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ.

⁶ Οδηγία 79/409/ΕΟΚ.

⁷ Οδηγία 2000/60/ΕΚ.

⁸ Οδηγία 99/31/ΕΚ.

⁹ COM(2006) 846 και SEC(2007) 1283.

¹⁰ Βλ. COM(2007) 575 και SEC(2007) 1278.

2.3. Ορθή διαχείριση υδάτινων συστημάτων και ιζημάτων

Μαζί με τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη, οι λιμένες που βρίσκονται κατά μήκος ποταμών ή ποταμόκολπων θα πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στις διαβουλεύσεις σχετικά με ζητήματα διαχείρισης της λεκάνης απορροής των ποταμών, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της κατάρτισης των σχεδίων διαχείρισης λεκάνης απορροής ποταμού, όπως απαιτείται από την οδηγία – πλαίσιο για τα ύδατα (2000/60/EK). Το αυτό ισχύει και για τους θαλάσσιους λιμένες, που βρίσκονται στην ακτογραμμή, όσον αφορά την ποιότητα των παράκτιων υδάτων, την παράσυρση ιζημάτων κατά μήκος της ακτής και τη χρήση των κρηπιδωμάτων, π.χ. στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών. Ομοίως, πρέπει να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη η αναγκαιότητα να αποφεύγεται η ρύπανση του εδάφους, ιδίως όταν πραγματοποιούνται βελτιώσεις ή κατασκευάζονται νέες εγκαταστάσεις, στα ανάντη των ποταμών και στους λιμένες.

2.4. Βελτίωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών

Η ποιότητα του αέρα αποτελεί αντικείμενο προβληματισμού στα περισσότερα μεγάλα λιμάνια. Για να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη, είναι απαραίτητο να υπάρξει σημαντική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και τις μεταφορές από και προς την ενδοχώρα και τα λιμάνια. Το Συμβούλιο έχει συμφωνήσει για μείωση κατά τουλάχιστον 20% των αερίων θερμοκηπίου έως το 2020. Επομένως, θα απαιτηθεί επίσης μείωση των εκπομπών CO₂ και από τη ναυτιλία. Τα μέτρα για τον σκοπό αυτόν θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο. Ο IMO έχει αναλάβει δέσμευση να καθορίσει αυστηρότερα όρια εκπομπών, το 2008. Η Επιτροπή θα υποστηρίξει ενεργά τις διεθνείς προσπάθειες για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία και, ελλείψει προόδου στις εν λόγω προσπάθειες, θα εξετάσει πιθανές επιλογές για κοινοτικά μέτρα επ' αυτού.

Εξετάζεται από την Επιτροπή η λύση της παροχής ηλεκτρισμού από τα λιμάνια στα πλοία που είναι ελλιμενισμένα¹¹. Η λύση αυτή θα μπορούσε να μελετηθεί πρώτα για πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές, όπως τα πορθμεία/οχηματαγωγά ή πλοία των μεταφορών μικρών αποστάσεων ή των θαλάσσιων αρτηριών. Η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει προτάσεις με σκοπό τη μείωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία στους λιμένες, συγκεκριμένα με την άρση της δυσμενούς φορολογικής μεταχείρισης για την τροφοδοσία με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά.

Η Επιτροπή έχει αναλάβει δέσμευση να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τη ναυτιλία και θα συμβάλει στον καθορισμό μέτρων με σκοπό τη μείωση αυτών των εκπομπών στα λιμάνια, μεταξύ άλλων με ενδεδειγμένες πρωτοβουλίες.

3. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Τα νέα συστήματα για σκοπούς θαλάσσιας ασφάλειας ή προστασίας, όπως το SafeSeaNet, το AIS (σύστημα αυτόματης ταυτοποίησης), και το LRIT (Long-range Identification and Tracking-Ταυτοποίηση και Εντοπισμός Μεγάλης Εμβέλειας), συνοδευόμενα από σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, είναι ή σύντομα θα είναι υποχρεωτικά. Θα βελτιώσουν σημαντικά την επαφή του πλοίου με την ξηρά. Αυτό ενδιαφέρει τα λιμάνια και τις δημόσιες αρχές που είναι εγκατεστημένες εκεί. Μπορεί τώρα να παρακολουθηθεί ο πλους και η προσέγγιση του

¹¹ Βλ. COM(2007)575.

πλοίου. Τα λιμάνια και ο ναυτιλιακός κλάδος εν γένει αναμένεται να ωφεληθούν από αυτή την εξέλιξη¹².

3.1. Απλούστευση των διαδικασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Βάσει της νομοθεσίας της ΕΕ, εφαρμόζεται τελωνειακή επιτήρηση στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, καθώς οι λιμένες απόπλου και κατάπλου που βρίσκονται στην ΕΕ αποτελούν μέρος των εξωτερικών συνόρων, όπου συγκεντρώνονται μαζί εμπορεύματα τρίτων χωρών και εμπορεύματα εκτελωνισμένα για την Κοινότητα. Επομένως, η επιτήρηση ισχύει επίσης και όταν το πλοίο μεταφέρει εμπορεύματα εκτελωνισμένα για την Κοινότητα, μολονότι προβλέπονται απλουστευμένες τελωνειακές διαδικασίες για τα πλοία που μεταφέρουν μόνον τέτοιου είδους εμπορεύματα.

Σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι σημαντικό να προβλέπονται όσο το δυνατόν απλούστερες και ορθολογικές διοικητικές διαδικασίες. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνον θα μειωθούν οι καθυστερήσεις, η αβεβαιότητα για τα ωράρια και το κόστος, και θα βελτιωθεί η εμπιστοσύνη στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, αλλά και θα δημιουργηθούν επίσης νέες ευκαιρίες για τα λιμάνια και θα δοθεί έναυσμα για τη δημιουργία των θαλάσσιων αρτηριών.

Η Επιτροπή έχει προτείνει τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος χωρίς έντυπα για τα τελωνεία και το εμπόριο, που περιλαμβάνει μια ενιαία θυρίδα για την υποβολή των δεδομένων. Βασικό στοιχείο για την υλοποίησή του είναι τα σύγχρονα συστήματα παρακολούθησης¹³.

Η ναυτιλία παραμένει σε μειονεκτική θέση, σε σύγκριση με άλλα μέσα μεταφοράς. Ένα πλοίο που ταξιδεύει μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ υπόκειται σε πιο πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες απ' ό,τι ένα φορτηγό, διότι δεν υπάρχει ακόμη πραγματική εσωτερική αγορά για τις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη. Προκειμένου να απελευθερωθεί όλο το δυναμικό του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου, πρέπει να εξαλειφθεί αυτό το μειονέκτημα των θαλάσσιων μεταφορών, σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω της απλούστευσης των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων για τις ενδοκοινοτικές ναυτιλιακές γραμμές.

Όπως ανακοινώθηκε στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση¹⁴ και στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών¹⁵, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση για τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών Χωρίς Εμπόδια, το 2008.

¹² Βλ. <http://www.marnis.org>

¹³ COM(2005) 608.

¹⁴ COM(2007) 575.

¹⁵ COM(2006) 314.

Η Επιτροπή έχει προτείνει τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος χωρίς έντυπα για τα τελωνεία και το εμπόριο, που περιλαμβάνει μια ενιαία θυρίδα για την υποβολή των δεδομένων.

Όπως ανακοινώθηκε στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση και στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για την πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση για τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών Χωρίς Εμπόδια, το 2008.

3.2. Ανάπτυξη μιας προσέγγισης «ηλεκτρονικής ναυτιλίας» (e-maritime)

Πέραν των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, χρειάζεται εν γένει βελτίωση της διοικητικής μεταχείρισης των πλοίων. Πρέπει να αναπτυχθούν ενιαίες θυρίδες, από όπου να μπορούν να συντονίζονται οι διατυπώσεις και οι έλεγχοι από τις αρμόδιες αρχές. Η βελτίωση των επικοινωνιών μεταξύ πλοίου και ξηράς, οι επαφές με τον προηγούμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και το λογισμικό λιμενικής εφοδιαστικής, με συμμετοχή των ενδιαφερομένων τόσο από τον δημόσιο, όσο και από τον ιδιωτικό τομέα, θα καταστήσουν δυνατή την ανάπτυξη ολοκληρωμένων λιμενικών συστημάτων. Αυτά θα βελτιώσουν τον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων, θα βελτιώσουν τον προγραμματισμό της διοχέτευσης προς τις χερσαίες μεταφορές, θα μειώσουν την πίεση στον χώρο του λιμένα και θα αποτελέσουν βασικό εργαλείο για τους ναυτικούς, το πλοίο, τις λιμενικές υπηρεσίες και τον προγραμματισμό.

Η Επιτροπή σκοπεύει να δημοσιεύσει, το 2009, ένα έγγραφο πολιτικής σχετικά με την ανάπτυξη αυτής της «ηλεκτρονικής ναυτιλίας». Η προσέγγιση αυτή σχετίζεται άμεσα με τις πρωτοβουλίες «ηλεκτρονικά φορτία» (e-Freight) και «ηλεκτρονικά τελωνεία» (e-Customs), που βρίσκεται υπό εξέλιξη, και θα επωφεληθεί πλήρως από τις σύγχρονες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ).

3.3. Βελτίωση των επιδόσεων

Οι νέες τεχνολογικές καινοτομίες που αφορούν τον λιμενικό εξοπλισμό, όπως οι αυτόματοι γερανοί στοιβασίας, οι γερανογέφυρες σε σιδηροτροχιές, οι αυτοματοποιημένοι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων και οι διπλοί ή κατά ζεύγη γερανοί, θα έχουν επίσης να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της αποδοτικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων.

Τα προγράμματα-πλαίσια της ΕΕ για την έρευνα, και ιδίως το 7^ο ΠΠ, υποστηρίζουν σχετική έρευνα και καινοτομία για τις λιμενικές υποδομές και εργασίες.

Είναι λίαν ευπρόσδεκτη η συνεργασία μεταξύ λιμένων, και ιδίως μεταξύ εκείνων που βρίσκονται κοντά ο ένας στον άλλο, καθώς μπορεί να οδηγήσει, μεταξύ άλλων, σε εξειδίκευση ως προς τους τύπους φορτίων ή πλοίων, όπως και σε οργάνωση και από κοινού εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων μεταφορών στην ενδοχώρα, με φυσική κατάληξη, σε πολλές περιπτώσεις, τη βελτίωση της παραγωγικότητας.

Τέλος, η αποδοτικότητα των αλυσίδων μεταφορών και των κόμβων τους, όπως είναι οι λιμένες, είναι καθοριστικής σημασίας για τις επιδόσεις της εφοδιαστικής. Υπάρχουν ήδη δείκτες για τις συνδυασμένες μεταφορές σιδηροδρομικά, αεροπορικά και με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Παρόλα αυτά, δεν υπάρχει μέχρι στιγμής κοινό σύστημα τέτοιων δεικτών που να καλύπτει διάφορους τρόπους μεταφοράς μαζί.

Η Επιτροπή σκοπεύει να αναπτύξει, μαζί με τους ενδιαφερομένους, έως το τέλος του 2009, μια σειρά γενικών ευρωπαϊκών δεικτών, οι οποίοι να μπορούν να προσδιοριστούν περαιτέρω σε τοπικό επίπεδο.

4. ΙΣΟΤΙΜΟΙ ΟΡΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ – ΣΑΦΗΝΕΙΑ ΓΙΑ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ, ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΤΕΣ

4.1. Ο ρόλος των λιμενικών αρχών

Η οργάνωση της διαχείρισης των λιμένων παρουσιάζει σημαντικές διαφορές στο εσωτερικό της Κοινότητας. Σε ορισμένα κράτη μέλη, τη διαχείριση των λιμένων έχουν αναλάβει ιδιωτικοί φορείς, οι οποίοι είναι ιδιοκτήτες λιμενικών εκτάσεων (ή διαθέτουν δικαιώματα παρόμοια με εκείνα του ιδιοκτήτη). Οι λιμένες αυτοί είναι απολύτως ιδιωτικές επιχειρήσεις. Στις άλλες περιπτώσεις – που αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία στην ηπειρωτική Ευρώπη – τους λιμένες τους διαχειρίζονται δημόσιοι φορείς ή επιχειρήσεις. Οι εν λόγω φορείς, οι οποίοι μπορούν να χαρακτηριστούν ως «λιμενικές αρχές» (ανεξάρτητα από την ονομασία που έχουν στο εθνικό δίκαιο) διαθέτουν όλο και συχνότερα υψηλό βαθμό αυτονομίας όσον αφορά τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων, καθώς και χρηματοοικονομική αυτονομία από τις δημόσιες αρχές. Εξάλλου, ενώ ορισμένες λιμενικές αρχές παρέχουν υπηρεσίες διακίνησης φορτίου ή/και τεχνικοναυτιλιακές υπηρεσίες, άλλες επικεντρώνονται στη διαχείριση και τα έργα· η Επιτροπή δεν σκοπεύει να παρέμβει προκειμένου να εναρμονίσει αυτό το ετερογενές σενάριο. Πράγματι, το πλέον ενδεδειγμένο πλαίσιο για τη λιμενική διαχείριση μπορεί να διαμορφωθεί καλύτερα σε εθνικό/τοπικό επίπεδο. Παρόλα ταύτα, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι τα σημαντικά καθήκοντα των λιμενικών αρχών εκπληρώνονται καλύτερα, αν οι αρχές αυτές διαθέτουν επαρκή βαθμό αυτονομίας. Όσον αφορά, ειδικότερα, τη χρηματοοικονομική αυτονομία, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αποτελεί προϋπόθεση για την αποτελεσματική κατανομή των επενδύσεων και, εν τέλει, για να καταστεί δυνατή η ανάπτυξη των λιμένων.

4.2. Δημόσια χρηματοδότηση – Διαφάνεια

Μολοντί δεν μπορεί να λεχθεί ότι υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ όλων των λιμένων σε όλες τις περιπτώσεις, ο ανταγωνισμός μεταξύ ορισμένων, όπως και ο ανταγωνισμός στο εσωτερικό των λιμένων, μπορεί να είναι σημαντικός, οπότε επιβάλλεται να καθοριστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού. Επ' αυτού, ένα από τα ζητήματα που χρειάζεται να αντιμετωπιστούν είναι η δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων. Η Επιτροπή θα καθορίσει γενικό νομικό πλαίσιο, όπως ζητούν οι ενδιαφερόμενοι του λιμενικού κλάδου. Η σαφήνεια όσον αφορά τη χρηματοδότηση θα αποτελέσει επίσης κίνητρο για επενδύσεις στα λιμάνια.

Η Επιτροπή θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στους λιμένες, το 2008.

Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με τα κονδύλια που διαθέτουν οι δημόσιες αρχές στα λιμάνια πρέπει να είναι διαφανείς. Βάσει της οδηγίας 2006/111, η υποχρέωση αυτή ήδη υφίσταται, αλλά μόνον για λιμένες των οποίων τα ετήσια έσοδα υπερβαίνουν τα 40 εκατομμύρια EUR κάθε χρόνο. Εφόσον το μεγαλύτερο πλήθος των λιμένων – ορισμένοι είναι πολύ σημαντικοί για το σχετικό κράτος μέλος, και για τις ευρωπαϊκές μεταφορές στο σύνολό τους – βρίσκονται κάτω από αυτό το κατώφλι, αυτό δεν θα έπρεπε να ισχύει πλέον για τον λιμενικό τομέα.

Η Επιτροπή σκοπεύει να λάβει μέτρα για την επέκταση των διατάξεων της οδηγίας 2006/111/EK σχετικά με τη διαφάνεια σε όλους τους εμπορικούς λιμένες, ανεξαρτήτως του ετήσιου κύκλου εργασιών τους. Με τον τρόπο αυτό, θα μπορέσει να υπάρξει πλήρης εικόνα των χρηματοδοτικών ροών από τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών προς τους λιμένες.

4.3. Συμβάσεις λιμενικών παραχωρήσεων

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η πρόσβαση σε λιμενικές εκτάσεις αποτελεί προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου. Οι εν λόγω υπηρεσίες μπορεί να έχουν ως βάση διάφορες νομικές ρυθμίσεις. Μπορεί να παρέχονται απ' ευθείας από τις λιμενικές αρχές ή από τρίτους, όπως είναι οι παραχωρησιούχοι. Επί του παρόντος, δεν υπάρχει κοινοτικό παράγωγο δίκαιο σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών στο πεδίο των λιμένων και άλλων τερματικών εγκαταστάσεων¹⁶. Από την Επιτροπή τονίστηκε, στην ανακοίνωσή της του 2000 σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης¹⁷, ότι «αυτό δεν σημαίνει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης δεν υπόκεινται στους κανόνες και τις αρχές της Συνθήκης».

Συγκεκριμένα, στη σχετική νομολογία του, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επεσήμανε ότι, όταν τα κράτη μέλη συνάπτουν συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών οι οποίες δεν καλύπτονται από την οδηγία για τις δημόσιες συμβάσεις, οι δημόσιες αρχές δεσμεύονται από υποχρέωση διαφάνειας, η οποία συνεπάγεται ότι η πρωτοβουλία δημοσιεύεται επαρκώς, ότι η διαδικασία είναι δίκαιη και αμερόληπτη και ότι μπορεί να ασκηθεί έλεγχος. Η εν λόγω υποχρέωση διαφάνειας συνίσταται στη διασφάλιση, υπέρ όλων των ενδεχομένων αναδόχων, προσήκοντος βαθμού δημοσιότητας που καθιστά δυνατό το άνοιγμα της σύμβασης παραχώρησης στον ανταγωνισμό, καθώς και τον έλεγχο του αμερόληπτου χαρακτήρα της διαδικασίας επιλογής¹⁸.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανωτέρω υποχρέωση ισχύει όταν οι αρχές των κρατών μελών αποφασίζουν να παραχωρήσουν σε τρίτο μέρος ένα τμήμα των λιμενικών εκτάσεων για την παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου. Η τήρηση της υποχρέωσης διαφάνειας δεν εμποδίζει τις λιμενικές αρχές να καθορίζουν κριτήρια επιλογής, τα οποία να αντικατοπτρίζουν την εμπορική στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης ενός συγκεκριμένου λιμένα και θα αποτελούν τη βάση για τη σύναψη της σύμβασης παραχώρησης. Συν τοις άλλοις, η Επιτροπή, σε μια ερμηνευτική ανακοίνωση, τόνισε ότι η υποχρέωση διαφάνειας, που απορρέει άμεσα από τη συνθήκη ΕΚ, εφαρμόζεται μόνον στις διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων που έχουν επαρκή σχέση με τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, και ότι το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έκρινε ότι, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, λόγω ιδιαιτέρων περιστάσεων, όπως είναι το πολύ περιορισμένο οικονομικό ενδιαφέρον, η σύναψη μιας συγκεκριμένης σύμβασης δεν θα παρουςίαζε ενδιαφέρον για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη¹⁹.

¹⁶ Άρθρο 18 της οδηγίας 2004/17/EK και άρθρο 17 της οδηγίας 2004/18/EK.

¹⁷ Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο (2000/C 121/02).

¹⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου, της 7^{ης} Δεκεμβρίου 2000, Telaustria, υπόθεση C-324/98, σκέψεις 60 και 62, και απόφαση του Δικαστηρίου, της 13^{ης} Οκτωβρίου 2005, Parking Brixen, υπόθεση C-458/03, σκέψη 49.

¹⁹ Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το κοινοτικό δίκαιο που εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων οι οποίες δεν καλύπτονται ή καλύπτονται εν μέρει από τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις, C 179, 01/08/2006, σσ. 2-7.

Όσον αφορά τη διάρκεια των παραχωρήσεων, όπως επισημάνθηκε στην προαναφερθείσα ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης, η διάρκειά τους πρέπει να καθορίζεται κατά τρόπον ώστε να μην περιορίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός πέραν του ορίου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η απόσβεση των επενδύσεων, διατηρώντας ωστόσο τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης για τον ανάδοχο²⁰. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι, όταν η διάρκεια μιας σύμβασης παραχώρησης λήγει, η ανανέωσή της εξομοιώνεται με νέα σύμβαση παραχώρησης και, ως εκ τούτου, καλύπτεται από τις προαναφερόμενες αρχές²¹.

Η Επιτροπή κρίνει ότι οι διατάξεις που μπορούν να εισαχθούν στις συμφωνίες παραχώρησης, με σκοπό να εξασφαλιστεί η τήρηση των όρων της παραχώρησης και να προστατευθούν τα νόμιμα συμφέροντα των λιμένων και των τοπικών κοινωνιών, ιδίως όσον αφορά τη συνολική ποιότητα και τις επιδόσεις των λιμενικών υπηρεσιών, είναι αποδεκτές, υπό τον όρο ότι δεν αντιβαίνουν προς τους κανόνες της Συνθήκης ή την κοινοτική νομοθεσία.

Χρειάζεται αποσαφήνιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, σε περίπτωση μεταφοράς των δραστηριοτήτων κατόπιν διαδικασίας επιλογής.

Αν μια επιχείρηση αναλάβει ορισμένες δραστηριότητες, οι οποίες προηγουμένως εκτελούνταν από άλλη επιχείρηση, κατόπιν σύναψης σύμβασης παραχώρησης ή δημόσιας σύμβασης, μπορεί να εφαρμόζεται²² η οδηγία 2001/23/EK²³. Όντως, για να υπάρξει «μεταβίβαση», κατά την έννοια της οδηγίας, πρέπει να πληρούνται δύο προϋποθέσεις: α) πρέπει να έχει αλλάξει ο εργοδότης και β) η μεταβιβαζόμενη οντότητα πρέπει να διατηρεί την ταυτότητά της. Η διατήρηση της ταυτότητας χαρακτηρίζεται από την άσκηση των ιδίων δραστηριοτήτων από τον νέο εργοδότη και από τη διατήρηση του προσωπικού, και της διοικητικής και οργανωτικής δομής. Αυτοί, ωστόσο, είναι απλώς μεμονωμένοι παράγοντες σε μια συνολική αξιολόγηση, που πρέπει να διενεργηθεί, και άρα δεν μπορούν να εξεταστούν μεμονωμένα²⁴. Εάν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις στην περίπτωση διαδικασίας διαγωνισμού ή ιδιωτικοποίησης λιμενικών υπηρεσιών, εφαρμόζεται η οδηγία 2001/23/EK.

4.4. Τεχνικοναυτιλιακές υπηρεσίες

Τεχνικοναυτιλιακές υπηρεσίες είναι η πλοήγηση, η ρυμούλκηση και ο ελλιμενισμός. Οι υπηρεσίες αυτές συχνά έχουν σχέση με τη λιμενική ασφάλεια. Η σχέση αυτή είναι πολύ στενότερη στην περίπτωση της πλοήγησης και της ρυμούλκησης απ' ό,τι στην περίπτωση του ελλιμενισμού. Οι δραστηριότητες αυτές μπορεί να παρέχονται από τις δημόσιες υπηρεσίες ή να αποτελούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

Σε αυτό το πλαίσιο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης, οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της Συνθήκης σχετικά με τον ανταγωνισμό και την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν τις εμποδίζει να εκπληρώνουν πράγματι τα καθήκοντά τους. Για τον σκοπό αυτόν, σύμφωνα με την αρχή της

²⁰ Βλ. ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης (2000/C 121/02), παράγραφος 3.1.3.

²¹ Βλ. 2000/C 121/02, παράγραφος 2.4.

²² Σημείο 3.2.1.2 του εγγράφου COM (2001) 566.

²³ Οδηγία 2001/23/EK του Συμβουλίου.

²⁴ Πρέπει επίσης να υπομνησθεί ότι, σε μια υπόθεση αλλαγής αναδόχου, το ΔΕΚ απεφάνθη ότι το γεγονός ότι τα ενσώματα στοιχεία που ανέλαβε ο νέος επιχειρηματίας δεν ανήκαν στον προκάτοχό του, αλλά είχαν τεθεί στη διάθεσή του από εκείνον που του είχε αναθέσει τη σύμβαση, δεν μπορεί να οδηγήσει στο να αποκλειστεί η ύπαρξη μεταβιβάσεως επιχειρήσεως, κατά την έννοια της οδηγίας (απόφαση του Δικαστηρίου *Abler*, υπόθεση C-340/01, Συλ. I-14023).

αναλογικότητας, τα μέσα που χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση του σκοπού κοινής ωφελείας δεν μπορούν να περιορίζουν τις ελευθερίες που συνδέονται με την εσωτερική αγορά, παρά μόνον στον βαθμό που είναι απαραίτητος για τη διασφάλιση της ικανοποιητικής εκπλήρωσης του σκοπού αυτού²⁵.

Στην παρούσα κατάσταση της κοινοτικής νομοθεσίας και νομολογίας, η αρχή της ελευθερίας εγκατάστασης, που προβλέπεται στη Συνθήκη, εφαρμόζεται στις τεχνικοναυτιλιακές υπηρεσίες. Τα νόμιμα μονοπώλια τεχνικοναυτιλιακών υπηρεσιών είναι δυνατόν να υπεισέλθουν στο πεδίο αυτής της ελευθερίας και, σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι δικαιολογημένα μόνον στον βαθμό που είναι απαραίτητα και ανάλογα με την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας. Στις περιπτώσεις αυτές, η επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης πρέπει να πραγματοποιείται με διαφανή διαδικασία. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται, εάν εξασφαλιστεί κατάλληλη δημοσιότητα, σε ευρωπαϊκή κλίμακα, της διαδικασίας επιλογής και μπορεί να ελεγχθεί ο αμερόληπτος χαρακτήρας της διαδικασίας επιλογής. Δεν πρέπει να χορηγούνται αποκλειστικά δικαιώματα για υπερβολικά μεγάλα χρονικά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλίζεται η εύλογη αμοιβή των επενδύσεων κεφαλαίων, διατηρώντας ωστόσο τον εγγενή κίνδυνο της παροχής της υπηρεσίας. Όσον αφορά ειδικότερα την πλοήγηση, η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει να παραχωρούνται εξαιρέσεις από την υποχρεωτική πλοήγηση για τους συχνούς χρήστες, όταν είναι εγγυημένη η ασφάλεια, καθώς αυτό μπορεί να μειώσει το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών και να τις καταστήσει ελκυστικότερες, ιδίως στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Κατά την εξέταση αυτής της επιλογής, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές καινοτομίες. Συγκεκριμένα, η πλοήγηση εξ αποστάσεως μπορεί να αποδειχθεί ενδιαφέρουσα επιλογή για το μέλλον, η οποία μπορεί να αναπτυχθεί στο πλαίσιο της «ηλεκτρονικής ναυτιλίας».

Πρέπει να επισημανθεί ακόμη ένα σημείο, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού. Το ΔΕΚ απεφάνθη ότι μπορεί να δικαιολογούνται οι περιορισμοί της ελεύθερης παροχής αυτής της υπηρεσίας²⁶. Πρέπει να σημειωθεί, ωστόσο, ότι, ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση, δεν είναι κατ' ανάγκην πάντοτε απαραίτητοι οι περιορισμοί στην παροχή της υπηρεσίας αυτής. Σε περίπτωση που η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού δεν είναι δυνατόν να υπονομεύσει τη δομή της καθολικής υπηρεσίας – αυτό ενδέχεται, για παράδειγμα να συμβαίνει σε μεγάλα λιμάνια με διάφορους τερματικούς σταθμούς –, πρέπει να εξασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στην εν λόγω δραστηριότητα²⁷.

4.5. Διακίνηση φορτίου

Η διακίνηση φορτίου έχει εξελιχθεί σημαντικά κατά τα τελευταία έτη. Έχει γίνει υπηρεσία βασισμένη σε προηγμένες τεχνολογίες και με πολύ μικρότερη ένταση εργασίας. Έχει επίσης εξελιχθεί και ο ρόλος της, όπως και ο ρόλος των λιμένων, που αποτελούν πλέον πύλες της εφοδιαστικής αλυσίδας και πλέον όχι μόνον αφετηρίες και τέρματα του ναυτιλιακού εμπορίου. Η διακίνηση φορτίου πραγματοποιείται με διάφορους τρόπους οργάνωσης στην Κοινότητα, ακόμη και εντός του ιδίου κράτους μέλους. Οι λιμενεργάτες συχνά προσλαμβάνονται απ' ευθείας από τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, ενώ σε ορισμένα λιμάνια προσλαμβάνονται από «γραφεία απασχόλησης», δηλαδή φορείς που έχουν αναλάβει την πρόσληψη και την κατάρτιση των λιμενεργατών.

²⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής – Οι υπηρεσίες κοινής ωφελείας στην Ευρώπη, C 017, 19/01/2001 σ. 4, σημείο 23.

²⁶ Απόφαση του Δικαστηρίου, Corsica Ferries, υπόθεση C-266/96.

²⁷ Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου, Paul Corbeau, υπόθεση C-320/91, σκέψεις 18 και 19.

Όπως η διακίνηση φορτίου εν γένει, και οι ρυθμίσεις των γραφείων απασχόλησης μπορεί να παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Εξάλλου, μπορεί να βασίζονται σε εθνική ή τοπική νομοθεσία ή να διέπονται απολύτως από τοπικές πρακτικές. Οι κανόνες της Συνθήκης σχετικά με την ελευθερία εγκατάστασης και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών μπορούν να εφαρμοστούν πλήρως στις δραστηριότητες που αναπτύσσουν τα γραφεία απασχόλησης.

Τα γραφεία απασχόλησης συχνά παρέχουν σωστή εκπαίδευση στους εργαζομένους και συνιστούν αποτελεσματικό βοήθημα για τους εργοδότες. Παρόλα ταύτα, οι ρυθμίσεις αυτές δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τρόπο που να έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται η παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου από άτομα ή επιχειρήσεις, που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, ή να επιβάλλεται στους εργοδότες εργατικό δυναμικό που δεν το χρειάζονται, διότι αυτό θα μπορούσε, σε κάποιες περιστάσεις, να έλθει σε σύγκρουση με τους κανόνες της Συνθήκης που αφορούν την εσωτερική αγορά, και ιδίως με το άρθρο 43 για την ελευθερία εγκατάστασης και το άρθρο 49 για την ελευθερία παροχής υπηρεσιών.

4.6. Λιμενικά τέλη

Όταν χρησιμοποιούν τους λιμένες, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να καταβάλλουν διάφορα τέλη, ορισμένα για τη χρήση του ίδιου του λιμένα και άλλα για υπηρεσίες που παρέχονται από τους φορείς εκμετάλλευσης των τερματικών σταθμών, των ρυμουλκών, από τους πλοηγούς, για τα αγκυροβόλια κ.λπ. Οι ενιαίες θυρίδες τιμολόγησης θα απλούστευαν τις συναλλαγές των χρηστών. Κατωτέρω εξετάζονται μόνον τα τέλη που χρεώνονται για τη χρήση των γενικών λιμενικών υποδομών («λιμενικά τέλη»).

Τα λιμενικά τέλη και τα ενδεχόμενα επικουρικά τέλη σήμερα δημοσιοποιούνται στις περισσότερες περιπτώσεις, ιδίως στο διαδίκτυο. Αυτό είναι προς το συμφέρον των ιδίων των λιμένων. Το πρόβλημα είναι ότι, μολονότι είναι διαθέσιμα, τα εν λόγω τέλη είναι μερικές φορές ασαφή για τους πελάτες, και είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστούν στην πράξη. Η Επιτροπή επιμένει ότι υπάρχει ανάγκη για μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τα διάφορα στοιχεία από τα οποία αποτελούνται τα λιμενικά τέλη, καθώς και για μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά τη σχέση τους με το αντίστοιχο κόστος. Πρέπει να ξεπεραστούν τα παρωχημένα κριτήρια χρέωσης των τελών, τα οποία δημιουργούν διακρίσεις εις βάρος των πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Αυτό αληθεύει επίσης και για όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται προς αυτά τα πλοία.

Η Επιτροπή θα βοηθήσει στη διάδοση των ορθών πρακτικών όσον αφορά τη διαφάνεια των λιμενικών τελών.

Τα λιμενικά τέλη μπορούν επίσης να αποτελέσουν μέσο πολιτικής για να ενθαρρυνθεί η χρήση λιγότερο ρυπογόνων πλοίων, όπως ήδη προβλέπεται στην οδηγία 2000/59/EK. Η Επιτροπή είναι υπέρ αυτής της αειφόρου προσέγγισης.

4.7. Ανταγωνισμός με τρίτες χώρες

Ο ανταγωνισμός που ασκείται στους λιμένες των κρατών μελών από λιμένες τρίτων χωρών είναι θέμα προβληματισμού, που αναφέρθηκε από ορισμένα ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό συμβαίνει ιδίως με ορισμένα λιμάνια της ΕΕ που βρίσκονται κοντά σε λιμάνια εκτός ΕΕ, καθώς και σε σχέση με τους κόμβους. Τα χαμηλότερα επίπεδα περιβαλλοντικών περιορισμών και κοινωνικών κανόνων, το φορολογικό ντάμπινγκ, η δημόσια χρηματοδότηση των συνδέσεων με την ενδοχώρα, η διακριτική μεταχείριση στη χρέωση τελών για τη χρήση

συνδέσεων με την ενδοχώρα είναι δυνατόν να στρεβλώσουν τον θεμιτό ανταγωνισμό και να θέσουν σε κίνδυνο τη συνέχεια των δραστηριοτήτων ανοικτής θαλάσσης σε διάφορα μέρη της ΕΕ. Ο μόνιμος διάλογος στον τομέα των μεταφορών μεταξύ της ΕΕ και της Ρωσίας αποτελεί παράδειγμα ενός βήματος, που δίνει τη δυνατότητα να αντιμετωπιστούν αυτού του είδους τα ζητήματα. Οι διμερείς συμφωνίες για το θαλάσσιο εμπόριο, που έχουν συναφθεί με την Κίνα ή άλλους, αποτελούν ένα ακόμη παράδειγμα σχετικά με τον τρόπο ενεργού αντιμετώπισης αυτών των θεμάτων. Πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία με αυτές τις γειτονικές χώρες, κατευθυνόμενη από την ανάγκη να καθιερωθούν αρμονικοί όροι ανταγωνισμού.

Η Επιτροπή θα καταρτίσει κατάλογο των προβλημάτων που ανακύπτουν, με προοπτική να τα θίξει στο πλαίσιο των εξωτερικών σχέσεων της Κοινότητας, όταν χρειαστεί.

5. ΚΑΘΙΕΡΩΣΗ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Οι πόλεις και τα λιμάνια τους εξακολουθούν να έχουν σχέση αλληλεξάρτησης, η οποία πρέπει να διέπεται από μακροπρόθεσμη στρατηγική προοπτική και προγραμματισμό. Είναι άρα σημαντικό τόσο για το λιμάνι, όσο και για την πόλη να ενισχύσουν την ένωσή τους. Η προώθηση της εικόνας των ευρωπαϊκών λιμανιών και η εξασφάλιση καλύτερης πρόσβασης του κοινού είναι θέματα που πρέπει να επαφίενται κυρίως στα ίδια τα λιμάνια, τις περιφέρειες και τα κράτη μέλη. Ωστόσο, η Επιτροπή θα εξετάσει πώς μπορεί να συνεργαστεί με αυτές τις αρχές και τους ενδιαφερομένους, καθώς και να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ τους, προκειμένου να βελτιώσει την εικόνα των λιμανιών και την ενσωμάτωσή τους στις πόλεις «τους». Αυτό μπορεί να γίνει στο επίπεδο του προγραμματισμού της πόλης, για παράδειγμα με προσφορά ομαδικών μεταφορών – αλλά και με τη διοργάνωση εορταστικών εκδηλώσεων στα λιμάνια, ημερίδων ελεύθερης πρόσβασης ή άλλων παρεμφερών δραστηριοτήτων. Πρέπει να προσπαθήσουμε να συμβιβάσουμε τις λιμενικές δραστηριότητες με τον πολιτισμό, με τον θαλάσσιο τουρισμό και την αστική ανάπτυξη εν γένει. Υπάρχει επίσης ανάγκη να διατηρηθεί η ναυτιλιακή ταυτότητα της Ευρώπης, ένα πεδίο στο οποίο τα λιμάνια μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, αφού έχουν λειτουργήσει για αιώνες όχι μόνον ως κομβικά σημεία για τις μεταφορές, αλλά και ως σημεία συνάντησης διαφορετικών πολιτισμών. Η διαδικασία αυτή πρόκειται επίσης να συντελέσει στην καλύτερη ενσωμάτωση των λιμανιών στις πόλεις και στη ζωή των πόλεων.

Στην ανακοίνωσή της για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, η Επιτροπή έχει προτείνει να καθιερωθεί μια ευρωπαϊκή ναυτική ημέρα, από την οποία θα αρχίζει μια εβδομάδα εκδηλώσεων με σκοπό την προβολή και την ενίσχυση της εικόνας του ναυτιλιακού τομέα. Επιθυμεί να προτείνει ακόμη μια ευρωπαϊκή ημέρα ελεύθερης πρόσβασης στα λιμάνια, κατά τη διάρκεια αυτής της εβδομάδας, η οποία θα δώσει την ευκαιρία στο ευρύ κοινό να εκτιμήσει και να κατανοήσει καλύτερα τις συλλογικές εργασίες στα λιμάνια.

Θα εξετάσει τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, στο πλαίσιο των υφισταμένων κονδυλίων, προκειμένου να υποστηριχθεί η βελτίωση της ενσωμάτωσης των λιμανιών στις πόλεις.

Από κοινοτική σκοπιά, είναι ιδιαίτερα σημαντικά δύο συγκεκριμένα θέματα που άπτονται της σχέσης μεταξύ λιμανιών και πόλεων: το περιβάλλον και η ασφάλεια.

Πράγματι, ένας από τους λόγους για τους οποίους συχνά επικρίνονται τα λιμάνια από την τοπική κοινότητα είναι οι επιπτώσεις τους στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και στο περιβάλλον. Έχει ήδη προαναφερθεί ότι πρέπει να εκτιμηθεί δεόντως η ενδεχόμενη αύξηση

της συμφόρησης σε περιοχές που γειτνιάζουν με τα λιμάνια, όταν προγραμματίζονται λιμενικά έργα, και ότι πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες από τους λιμένες και τον ναυτιλιακό κλάδο ώστε να περιοριστεί η ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία στα λιμάνια.

Όσον αφορά την ασφάλεια, τα μέτρα προστασίας από την τρομοκρατία και το έγκλημα έχουν καταστήσει τις λιμενικές περιοχές πολύ λιγότερο ευπρόσιτες από ό,τι πριν από μερικά χρόνια, περιορίζοντας έτσι τη δυνατότητα στενής επαφής των ανθρώπων με τις καθημερινές λιμενικές δραστηριότητες.

Στο πλαίσιο των διεξαγόμενων εργασιών σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων, η Επιτροπή σκέφτεται να προβεί σε εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων ασφαλείας και να δώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να συμβιβαστεί η ανάγκη για ορθά μέτρα ασφαλείας με έναν εύλογο βαθμό ανοίγματος και προσβασιμότητας στις λιμενικές ζώνες. Η αναθεώρηση της νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και των λιμένων θα αποτελέσει ευκαιρία για να εκτιμηθούν οι απαιτήσεις πρόσβασης στους λιμένες και να εξεταστεί η διαμόρφωση ενός ευρωπαϊκού υποδείγματος δελτίων πρόσβασης πολλαπλών χρήσεων.

6. ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

6.1. Διάλογος

Στα ευρωπαϊκά λιμάνια υπάρχουν διάφορες ρυθμίσεις για τη φορτοεκφόρτωση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο διάλογος μεταξύ των ενδιαφερομένων είναι σε θέση να συμβάλει, σε μεγάλο βαθμό, σε καλύτερη κατανόηση μεταξύ των μερών και σε επιτυχή διαχείριση των αλλαγών. Στο πλαίσιο αυτό, ο διάλογος μεταξύ των κοινωνικών εταίρων μπορεί να παίξει ιδιαίτερα δυναμικό ρόλο, προκειμένου να υπάρξουν περισσότερες και καλύτερες θέσεις απασχόλησης στον λιμενικό τομέα. Η Επιτροπή θεωρεί ευπρόσδεκτη κάθε πρωτοβουλία που έχει σκοπό την έναρξη ή την προώθηση διαλόγου μεταξύ των ενδιαφερομένων σε διάφορα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένων των πρωτοβουλιών που έχουν ήδη αναληφθεί από ορισμένους λιμένες σε τοπικό επίπεδο και αποτελούν υποδείγματα «βέλτιστων πρακτικών». Οι πρόσφατες συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων στους λιμένες της Δουνκέρκης και της Βαλέτας αποτελούν απτό παράδειγμα. Πέραν τούτου, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τον οργανωμένο κοινωνικό διάλογο σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τη σύσταση μιας ευρωπαϊκής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου στον λιμενικό τομέα, κατά την έννοια της απόφασης 98/500/EK της Επιτροπής²⁸.

Εάν συσταθεί η εν λόγω επιτροπή, η Επιτροπή θα προωθήσει την ενεργό συνεισφορά των κοινωνικών εταίρων στη διαχείριση των αλλαγών, τον εκσυγχρονισμό και τη δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων απασχόλησης.

6.2. Κατάρτιση

Δεν υπάρχουν σήμερα ειδικοί κοινοτικοί κανόνες για την κατάρτιση των λιμενεργατών. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κατάρτιση των λιμενεργατών έχει αποκτήσει μεγάλη σπουδαιότητα για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων. Ο λιμενικός

²⁸ Απόφαση 98/500/EK της Επιτροπής.

εξοπλισμός αποτελείται πλέον από τεχνολογικά προηγμένα και συχνά πολύπλοκα εργαλεία. Κατά συνέπεια, οι λιμενικές εργασίες έχουν εξελιχθεί και, όπως φάνηκε από τις διαβουλεύσεις, πρέπει να καθοριστεί σε κοινοτικό επίπεδο μια σειρά κοινών απαιτήσεων για την κατάρτιση των λιμενεργατών. Με τον τρόπο αυτό, θα ενισχυθεί επίσης η κινητικότητα των ευρωπαϊών λιμενεργατών, με την αμοιβαία αναγνώριση των προσόντων τους.

Σε κοινοτικό επίπεδο, με την οδηγία 89/391/ΕΟΚ²⁹ (οδηγία-πλαίσιο) έχουν θεσπιστεί κανόνες για την κατάρτιση των εργαζομένων όσον αφορά την ασφάλεια και την υγεία, οι οποίοι εφαρμόζονται πλήρως στις λιμενικές εργασίες. Επ' αυτού, η οδηγία 89/391/ΕΟΚ καθιστά τον εργοδότη υπεύθυνο να εξασφαλίσει την παροχή, σε κάθε εργαζόμενο, κατάλληλης κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας και υγείας.

Η Επιτροπή θα προτείνει ένα αμοιβαία αναγνωρίσιμο πλαίσιο για την κατάρτιση των λιμενεργατών σε διάφορους τομείς των λιμενικών δραστηριοτήτων.

6.3. Υγεία και ασφάλεια στην εργασία

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι γενικοί κανόνες για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στην εργασία έχουν θεσπιστεί με την προαναφερθείσα οδηγία-πλαίσιο, η οποία έχει συμπληρωθεί με 19 επιμέρους οδηγίες, που καλύπτουν συγκεκριμένους τομείς και κινδύνους. Οι περισσότερες από τις οδηγίες αυτές άπτονται των λιμενικών εργασιών. Η πλήρης τήρηση και επιβολή των κανόνων αυτών έχει καίρια σημασία για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

Συν τοις άλλοις, τον Φεβρουάριο του 2007, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση³⁰ με την οποία, μεταξύ άλλων, ενθαρρύνει ένα πνεύμα πρόληψης των κινδύνων στην εργασία, και η οποία υποστηρίχθηκε με ψήφισμα του Συμβουλίου³¹. Η εν λόγω ανακοίνωση καλύπτει επίσης και τα λιμάνια, όπως και κάθε άλλο εργασιακό περιβάλλον.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στα λιμάνια ακόμη συμβαίνουν πολλά εργατικά ατυχήματα, και μάλιστα θανατηφόρα³².

Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς την εφαρμογή, στα λιμάνια, των κοινοτικών κανόνων για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων κατά την εργασία.

Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει επίσης επισταμένως την κατάλληλη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων σχετικά με τα ατυχήματα, σύμφωνα με τις μεθοδολογίες ESAW³³ και EODS³⁴ που έχουν καθοριστεί από την Επιτροπή (EUROSTAT)³⁵.

²⁹ Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, άρθρο 12.

³⁰ COM(2007) 62.

³¹ Ψήφισμα του 2007/C 145/01 Συμβουλίου.

³² Τρία θανατηφόρα ατυχήματα κατά τη διάρκεια της εξάμηνης διαδικασίας διαβουλεύσεων.

³³ ESAW σημαίνει «European Statistics on Accidents at Work» (Ευρωπαϊκές στατιστικές για τα εργατικά ατυχήματα).

³⁴ EODS σημαίνει «European Occupational Diseases Statistics» (Ευρωπαϊκές στατιστικές για τις επαγγελματικές ασθένειες).

³⁵ Πρβλ. COM(2007) 46.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών, η παρούσα ανακοίνωση προβλέπει ένα πλαίσιο και ορισμένες συναφείς δράσεις που πρόκειται να αναληφθούν, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται εκτενής διάλογος και ερμηνείες που αποσαφηνίζουν τους σχετικούς κοινοτικούς κανόνες. Θα συντελέσει στη συγκέντρωση των προσπαθειών, ώστε τα ευρωπαϊκά λιμάνια να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τις αυριανές προκλήσεις, να προσελκύσουν νέες επενδύσεις και να συμβάλουν πλήρως στην ανάπτυξη της συντροπικότητας. Η Επιτροπή καλεί όλους τους ενδιαφερομένους του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα να υποστηρίξουν την παρούσα προσέγγιση και αναμένει συνέχιση του διαλόγου, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλέον αρμονική ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμανιών.