

## II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

**Πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

COM(88) 111 τελικό

(Υποβληθείσα από την Επιτροπή στο Συμβούλιο στις 19 Μαΐου 1988)

(88/C 297/12)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι τα διαρθρωτικά πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας που έχουν σημειωθεί ήδη από καιρό στους στόλους οι οποίοι εκτελούν δρομολόγια επί του δικτύου αλληλοσυνδεδεμένων πλωτών οδών του Βελγίου, της Γερμανίας, της Γαλλίας, του Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία των μεταφορών, και ιδίως στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων μέσω πλωτής οδού στα εν λόγω κράτη μέλη·

ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις, δεν φαίνεται να υπάρχει στον τομέα αυτό κατά τα επόμενα έτη αύξηση της ζήτησης σε βαθμό ικανό να απορροφήσει τα εν λόγω διαρθρωτικά πλεονάσματα· ότι, πράγματι, η συμμετοχή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στο συνολικό τομέα των μεταφορών παρουσιάζει συνεχή υποχώρηση, δεδομένου ότι σημειώνονται προοδευτικές μεταβολές στις βιομηχανίες βάσης των οποίων ο εφοδιασμός εξασφαλίζεται κυρίως με μεταφορές μέσω πλωτής οδού·

ότι τα αποτελέσματα των ενεργειών διάλυσης πλοίων, που οργανώθηκαν σε εθνικό επίπεδο από ορισμένα κράτη μέλη, μολονότι ήταν θετικά, δεν ήταν επαρκή, ιδίως λόγω της έλλειψης συντονισμού των εν λόγω ενεργειών σε διεθνές επίπεδο·

ότι ένας από απαραίτητους όρους για την εξασφάλιση μιας ουσιαστικής μείωσης του πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας συνίσταται στην κοινή προσέγγιση που επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν από κοινού μέτρα που αποσκοπούν στην πραγματοποίηση του ίδιου στόχου· ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να συγκροτηθούν ταμεία διάλυσης στα κράτη μέλη που ενδιαφέρονται ειδικότερα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα· ότι οι επιχειρήσεις οι οποίες έχουν την έδρα τους σε άλλα κράτη μέλη αλλά εκτελούν μεταφορές στο δίκτυο των αλληλοσυνδεδεμένων πλωτών οδών των

ενδιαφερομένων κρατών μελών, πρέπει να συμμετεχουν σε ένα από τα συγκροτούμενα ταμεία διάλυσης·

ότι, λόγω της σημασίας που έχουν λάβει στην παρούσα συγκυρία τα διαρθρωτικά πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας, της προβλεπόμενης ανεπάρκειας χρηματοδοτικών μέσων προκειμένου να επιτευχθεί η ταχεία τους μείωση και των κινδύνων νέων υποχωρήσεων της ζήτησης που προκύπτουν από άλλες μεταβολές στη βιομηχανία, ενδείκνυται η θέσπιση των απαραίτητων νομοθετικών, διοικητικών και χρηματοδοτικών μέσων για την αντιμετώπιση του προβλήματος των πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας·

ότι τα εν λόγω πλεονάσματα εμφανίζονται κατά γενικό κανόνα σε όλους τους τομείς της αγοράς των μεταφορών μέσω πλωτής οδού· ότι τα μέτρα που πρέπει να θεσπιστούν πρέπει, κατά συνέπεια, να έχουν γενικό χαρακτήρα και να περιλαμβάνουν όλα τα πλοία, τόσο τα πλοία προώθησης όσο και τα πλοία μεταφοράς· ότι είναι, ωστόσο, δυνατόν να προβλεφθεί η εξαίρεση των πλοίων τα οποία, λόγω των διαστάσεών τους ή λόγω της χρησιμοποίησής τους αποκλειστικά σε κλειστές εθνικές αγορές, δεν συμμετέχουν στη διαμόρφωση των πλεονασμάτων στο εξεταζόμενο δίκτυο αλληλοσυνδεδεμένων πλωτών οδών· ότι αντιθέτως, λόγω της επίδρασής τους στις αγορές των μεταφορών, πρέπει να συμπεριληφθούν στο εν λόγω σύστημα οι ιδιωτικοί στόλοι οι οποίοι εκτελούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό·

ότι, λόγω των θεμελιωδών διαφορών που υπάρχουν μεταξύ των αγορών για τις μεταφορές ξηρών φορτίων και τις μεταφορές υγρών ουσιών, κρίνεται σκόπιμο να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί στα πλαίσια του ίδιου ταμείου για τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων και τα δεξαμενόπλοια·

ότι, στο πλαίσιο οικονομικής πολιτικής σύμφωνης προς τις αρχές της συνθήκης, η ευθύνη για τη διαρθρωτική εξυγίανση ενός συγκεκριμένου οικονομικού τομέα πρέπει να εναπόκειται καταρχήν στους ενδιαφερόμενους επιχειρηματικούς παράγοντες του τομέα αυτού· ότι το κόστος του συστήματος του οποίου προτείνεται η συγκρότηση πρέπει, κατά συνέπεια, να αναληφθεί από τις επιχειρήσεις με δραστηριότητα στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας· ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η θέση σε λειτουργία του συστήματος και να εξασφαλιστεί πλήρης αποδοτικότητα από την αρχή, είναι, ωστόσο, σκόπιμο να προβλεφθεί η προκαταρκτική χρηματοδότηση από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υπό μορφή δανείων· ότι, λόγω των οικονομικών δυσχερειών των επιχειρήσεων, τα εν λόγω δάνεια πρέπει να χορηγηθούν υπό άτοκη μορφή·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 74 της συνθήκης, η επίτευξη των στόχων του εν λόγω άρθρου επιδιώκεται, όσον αφορά τις μεταφορές, στα πλαίσια κοινής πολιτικής· ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 77, η πολιτική αυτή μπορεί να προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων, κυρίως όταν αυτές ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών· ότι η δράση της Κοινότητας στον τομέα αυτό, περιλαμβάνει υπόψη τους διάφορους γενικούς στόχους του άρθρου 3 και κυρίως τον στόχο του στοιχείου στ) του εν λόγω άρθρου σχετικά με τον ανταγωνισμό· ότι, όπως και για τις ενισχύσεις που υπόκεινται στους κανόνες των άρθρων 92 και επόμενων της συνθήκης, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και η εφαρμογή τους, δεν στρεβλώνουν ή δεν απειλούν με στρέβλωση τον ανταγωνισμό ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις σε βαθμό που αντίκειται στο γενικό συμφέρον· ότι, για να τεθούν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις σε πλαίσιο ισότιμων όρων ανταγωνισμού, οι συνδρομές που πρέπει να καταβάλλονται στα ταμεία διάλυσης καθώς και οι επιδοτήσεις για τη διάλυση πρέπει να εκφράζονται με ομοιόμορφα ποσοστά· ότι, για τον ίδιο λόγο, κρίνεται σκόπιμο οι ενέργειες διάλυσης να ξεκινούν την ίδια στιγμή, να έχουν την ίδια διάρκεια και να πραγματοποιούνται υπό ανάλογες προϋποθέσεις σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη·

ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα προς αποφυγή της εξουδετέρωσης των αποτελεσμάτων των συντονισμένων ενεργειών διάλυσης, η οποία είναι δυνατόν να προέλθει από την ταυτόχρονη νηολόγηση πρόσθετης μεταφορικής ικανότητας· ότι, σε περιπτώσεις σημαντικών πλεονασμάτων που δεν είναι δυνατό να απορροφηθούν, είναι ενδεχομένως αναγκαίο να προβλεφθούν προσωρινά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην αποθάρρυνση των επενδύσεων αυτών, χωρίς ωστόσο τα μέτρα αυτά να οδηγήσουν σε πλήρη αποκλεισμό των προσβάσεων στην αγορά των μεταφορών μέσω πλωτής οδού, ή στην επιβολή προσοστώσεων στους εθνικούς στόλους·

ότι, στα πλαίσια του προβλεπόμενου συστήματος, πρέπει να προβλεφθούν κοινωνικά μέτρα υπέρ των ατόμων που επιθυμούν να αποσυρθούν από τον τομέα των μεταφορών μέσω πλωτής οδού ή να στραφούν σε άλλο τομέα δραστηριοτήτων·

ότι, οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν για τη λειτουργία του συστήματος δεδομένου του κοινοτικού χαρακτήρα του, πρέπει να λαμβάνονται στο επίπεδο της Κοινότητας αφού προηγηθούν διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τις επαγγελματικές οργανώσεις που εκπροσωπούν τον τομέα των μεταφορών μέσω πλωτής οδού· ότι η αρμοδιότητα για την έγκριση των αποφάσεων αυτών καθώς και η μέριμνα για την εφαρμογή τους και την τήρηση των όρων ανταγωνισμού που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή·

ότι, προκειμένου να προληφθούν οι στρεβλώσεις ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές και με στόχο την αύξηση της αποτελεσματικότητας του προβλεπόμενου συστήματος, είναι επιθυμητό να εγκρίνει η Ελβετία ανάλογα μέτρα για το στόλο της που εκτελεί δρομολόγια στο δίκτυο των αλληλοσυνδεδεμένων πλωτών οδών των ενδιαφερομένων κρατών μελών· ότι σύμφωνα με τη συνθήκη, η Επιτροπή πρέπει να αρχίσει διαπραγματεύσεις με την εν λόγω χώρα για το συγκεκριμένο θέμα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

1. Τα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία εκτελούν δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων στις πλωτές οδούς των κρατών μελών υποβάλλονται σε σύστημα διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους όρους που καθορίζονται κατωτέρω.

2. Το σύστημα περιλαμβάνει:

- μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στη μείωση των δομικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας μέσω ενεργειών διάλυσης,
- συνοδευτικά μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην αποφυγή επιδείνωσης των υπαρχόντων πλεονασμάτων ή εμφάνισης νέων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.

### Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία μεταφοράς και στα πλοία προώθησης τα οποία εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων ή για λογαριασμό των ιδίων των επιχειρήσεων και είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος ή, εφόσον δεν είναι νηολογημένα, τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης που έχει την έδρα της σε κράτος μέλος.

Ως επιχείρηση, κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ασκεί οικονομική δραστηριότητα βιοτεχνικής ή βιομηχανικής φύσης.

2. Εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό:

- α) τα πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά σε εθνικές πλωτές οδούς που δεν συνδέονται με τις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας·
- β) — τα πλοία προώθησης των οποίων η προωθητική ισχύς δεν υπερβαίνει τα 300 Kilowatt,
  - τα πλοία ποτάμιας και θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και οι φορτηγίδες, σε περίπτωση που εκτελούν αποκλειστικά μεταφορές σε θαλάσσια διαδρομή,
  - τα πλοία πορθμεύσεως,
  - τα πλοία που εκτελούν μη εμπορική δημόσια υπηρεσία.

### Άρθρο 3

1. Καθένα από τα κράτη μέλη του οποίου οι πλωτές οδοί συνδέονται με εκείνες άλλου κράτους μέλους και διαθέτει στόλο ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 100 000 τόνους, που στη συνέχεια ονομάζεται «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος», συγκροτεί, στα πλαίσια της εθνικής του νομοθεσίας και με τα δικά του διοικητικά μέτρα, ταμείο διάλυσης που στη συνέχεια ονομάζεται «το ταμείο».

2. Οι αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναλαμβάνουν τη διαχείριση του αντίστοιχου ταμείου. Στη διαχείριση συμμετέχουν και οι εθνικές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

3. Κάθε ταμείο οφείλει να τηρεί δύο χωριστούς λογαριασμούς, τον ένα για τα πλοία που μεταφέρουν ξηρά φορτία και τον άλλο για τα δεξαμενόπλοια.

#### Άρθρο 4

1. Για καθένα από τα πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 2 και δεν εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό, ο ιδιοκτήτης καταβάλλει σε ένα από τα ταμεία που συγκροτούνται βάσει του άρθρου 3, συνδρομή που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6.

2. Για τα πλοία που είναι νηολογημένα σε ένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και για τα μη νηολογημένα πλοία που τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη, η συνδρομή καταβάλλεται, αντίστοιχα, στο ταμείο του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο το πλοίο ή στο ταμείο του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση.

3. Για τα πλοία που είναι νηολογημένα σε άλλο κράτος μέλος και για τα πλοία τα οποία, χωρίς να είναι νηολογημένα, τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε ένα από αυτά τα άλλα κράτη μέλη, η συνδρομή καταβάλλεται, κατ' επιλογή του ιδιοκτήτη του πλοίου, σε ένα από τα ταμεία που έχουν συγκροτηθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Η επιλογή αυτή είναι δεσμευτική ως προς τη συνέχεια και ισχύει για όλα τα πλοία τα οποία ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη ή τελούν υπό την εκμετάλλευση της ίδιας επιχείρησης.

#### Άρθρο 5

1. Οι ιδιοκτήτες πλοίου για το οποίο οι συνδρομές έχουν καταβληθεί, λαμβάνει σε περίπτωση που διαλύσει το εν λόγω πλοίο, από το ταμείο στο οποίο υπάγεται και στα πλαίσια των υφιστάμενων οικονομικών δυνατοτήτων, επιδότηση διάλυσης με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 6. Η επιδότηση διάλυσης δίδεται μόνο για ένα πλοίο του οποίου ο ιδιοκτήτης αποδεικνύει ότι ανήκει στον ενεργό στόλο.

2. Καθιερώνεται χρηματοοικονομική αλληλοκάλυψη των ταμείων. Η αλληλοκάλυψη αυτή λειτουργεί σε περίπτωση που ένα ταμείο δεν είναι σε θέση να ικανοποιήσει τις αιτήσεις για επιδοτήσεις διάλυσης, ελλείψει οικονομικών πόρων ενώ, αντίθετα, άλλα ταμεία, λόγω του περιορισμένου αριθμού αιτήσεων διάλυσης που έχουν λάβει, διαθέτουν πλεόνασμα πόρων.

#### Άρθρο 6

1. Η Επιτροπή καθορίζει, χωριστά για τα πλοία μεταφοράς ξηρών φορτίων και για τα δεξαμενόπλοια, καθώς και για τα πλοία προώθησης:

- το ύψος των ετήσιων συνδρομών που πρέπει να καταβάλλονται στο ταμείο για κάθε πλοίο,
- το ύψος των επιδοτήσεων διάλυσης,
- τις περιόδους των ενεργειών διάλυσης κατά τη διάρκεια των οποίων καταβάλλονται οι επιδοτήσεις διάλυσης και τους όρους υπό τους οποίους οι επιδοτήσεις αυτές χορηγούνται,

— τους συντελεστές αξιολόγησης για τους διαφόρους τύπους και κατηγορίες πλωτού υλικού.

2. Τα ποσά των συνδρομών και των επιδοτήσεων διάλυσης εκφράζονται σε Ecu και είναι τα ίδια για όλα τα ταμεία.

3. Τα ποσά των συνδρομών καθορίζονται σε ύψος που επιτρέπει στα ταμεία να εξασφαλίζουν επαρκή χρηματοδοτικά μέσα, ώστε να συμβάλουν αποτελεσματικά στη μείωση των δομικών ανισοτήτων μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Εξάλλου, πρέπει να κυμαίνονται σε επίπεδο που να είναι αποδεκτό για τις επιχειρήσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν.

Οι συνδρομές υπολογίζονται σε συνάρτηση με τη χωρητικότητα νεκρού φορτίου και την προωθητική ισχύ του πλοίου. Είναι ετήσιες και πρέπει να καταβάλλονται στην αρχή κάθε οικονομικού έτους έναντι δεδαιώσης που έχει ισχύ απόδειξης πληρωμής. Η δεδαιώση αυτή πρέπει να δρίσκεται από την 1η Μαρτίου κάθε εξεταζόμενου έτους πάνω στο ίδιο το πλοίο ή στο πλοίο προώθησης σε περίπτωση πλωτού μέσου άνευ πληρώματος.

Σε περίπτωση ακινητοποίησης του πλοίου, που αποδεικνύεται με τον δέοντα τρόπο, κατά τη διάρκεια περιόδου που υπερβαίνει τους τρεις συνεχόμενους μήνες, η συνδρομή είναι δυνατόν να επιστραφεί κατά το ποσοστό που αντιστοιχεί στην περίοδο της ακινητοποίησης αυτής.

4. Η Επιτροπή καθορίζει τις περιόδους διάλυσης κατά τις οποίες είναι δυνατόν να ληφθούν οι επιδοτήσεις διάλυσης, όπως και τους όρους χορήγησης των επιδοτήσεων αυτών, σε συνάρτηση με τους επιδιωκόμενους στόχους, ανάλογα με τους τύπους ή κατηγορίες των πλοίων και λαμβάνοντας υπόψη τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες των ταμείων.

5. Η Επιτροπή καθορίζει τις λεπτομέρειες για την χρηματοοικονομική αλληλοκάλυψη των ταμείων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

6. Η Επιτροπή λαμβάνει τις αποφάσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 έως 5, αφού προηγηθούν διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο.

Κατά τη λήψη των αποφάσεών της, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τα αποτελέσματα της διερεύνησης της αγοράς των μεταφορών στην Κοινότητα και των προβλέψεων για την εξέλιξή της, καθώς και την ανάγκη αποφυγής νόθευσης του ανταγωνισμού σε θαλάσσιο που αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

#### Άρθρο 7

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης και των πράξεων που έχουν εκδοθεί για την εφαρμογή της στον τομέα των ενισχύσεων, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να προδούν σε προκαταρκτική χρηματοδότηση των ταμείων που συγκροτούνται στην επικράτειά τους, με χορήγηση δανείων. Τα ποσά που χορηγούνται κατ' αυτό τον τρόπο επιστρέφονται χωρίς τόκους από το αντίστοιχο ταμείο σύμφωνα με προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα.

*Άρθρο 8*

1. Κατά τη διάρκεια των ενεργειών διάλυσης που αποφασίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 6, η δρομολόγηση πλοίων στις πλωτές οδούς που αναφέρονται στο άρθρο 3, τα οποία υπάγονται στον παρόντα κανονισμό βάσει του άρθρου 2 και τα οποία έχουν νεοκατασκευασθεί ή εισάγονται από τρίτη χώρα ή εξαιρούνται βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο α), υπόκειται στους ακόλουθους όρους:

- ο ιδιοκτήτης του νηολογούμενου πλοίου οφείλει να διαλύσει, χωρίς να λάβει επιδότηση διάλυσης, χωρητικότητα ισοδύναμη με αυτή του νέου πλοίου, ή
- εάν δεν προβεί σε διάλυση πλοίου, οφείλει να καταβάλει στο ταμείο όπου υπάγεται το νέο του πλοίο, ή σε εκείνο το οποίο επιλέγει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4, ειδική συνδρομή ίση με το ποσό της επιδότησης διάλυσης που έχει καθορισθεί για τη διανυόμενη περίοδο διάλυσης και για χωρητικότητα ισοδύναμη με αυτή του νέου πλοίου, ή
- εάν προβεί σε διάλυση χωρητικότητας κατώτερης από εκείνη του νέου πλοίου, οφείλει να καταβάλει στο εν λόγω ταμείο ειδική συνδρομή ίση με το ποσό της επιδότησης διάλυσης που αντιστοιχεί, στη δεδομένη στιγμή, στη διαφορά μεταξύ της χωρητικότητας του νέου πλοίου και της διαλυόμενης χωρητικότητας.

Στους όρους αυτούς δεν υπάγονται τα πλοία για τα οποία ο ιδιοκτήτης προσκομίζει την απόδειξη ότι ήταν υπό κατασκευή την ημέρα που αποφασίστηκε η ενέργεια διάλυσης.

2. Σε περιπτώσεις σημαντικού και συνεχιζόμενου διαρθρωτικού πλεονάσματος στην εσωτερική ναυσιπλοία της Κοινότητας ή σε μια από τις αγορές της, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα, αφού προηγηθούν διαβουλεύσεις με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοίας σε κοινοτικό επίπεδο και σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να αποφασίσει το διπλασιασμό των τιμών που προβλέπονται στην παράγραφο 1 για τη διαλυόμενη χωρητικότητα και των ειδικών συνδρομών που πρέπει να καταβάλλονται για τη δρομολόγηση νέων πλοίων.

Η Επιτροπή καθορίζει συγχρόνως τη διάρκεια εφαρμογής του εν λόγω μέτρου.

*Άρθρο 9*

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα:

- για να διευκολύνουν τους φορείς του τομέα των μεταφορών μέσω πλωτής οδού που αποφασίζουν να αποσυρθούν από το επάγγελμα αυτό ως προς την εξασφάλιση πρόωρης συνταξιοδότησης ή τη στροφή τους προς άλλη οικονομική δραστηριότητα,
- για να χορηγηθεί στους εργαζόμενους οι οποίοι εγκαταλείπουν, λόγω των ενεργειών διάλυσης, την εσωτερική ναυσιπλοία, πρόωρη σύνταξη και για να οργανωθούν ενέργειες επαγγελματικής κατάρτισης ή προσανατολισμού προς άλλη απασχόληση.

*Άρθρο 10*

Η Επιτροπή διεξάγει, εξ ονόματος της Κοινότητας, διαπραγματεύσεις με την Ελβετία σχετικά με τις ρυθμίσεις στις οποίες η εν λόγω χώρα πρέπει να προβεί προκειμένου να εφαρμόσει μέτρα ανάλογα με τα κοινοτικά που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 11*

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν το αργότερο στις 31 Οκτωβρίου 1988 και μετά από διαβουλεύσεις με την Επιτροπή, τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Τα μέτρα αυτά πρέπει να προβλέπουν διαρκή και απολεσματικό έλεγχο ως προς την τήρηση των υποχρεώσεων που οι επιχειρήσεις αναλαμβάνουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται για την εφαρμογή του, καθώς και των ενδεικνυόμενων κυρώσεων σε περιπτώσεις παράβασης.

2. Κατά τη διάρκεια μιας ενέργειας διάλυσης, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν ανά εξάμηνο στην Επιτροπή κάθε χρησιμη πληροφορία σχετικά με την εξέλιξη της ενέργειας αυτής και, ειδικότερα, όσον αφορά την οικονομική κατάσταση των ταμείων, τον αριθμό των αιτήσεων διάλυσης που έχουν υποβληθεί καθώς και τη χωρητικότητα η οποία έχει πράγματι διαλυθεί.

3. Η Επιτροπή εκδίδει το αργότερο στις 30 Νοεμβρίου 1988, τις αποφάσεις τις οποίες υποχρεούται να λάβει βάσει του άρθρου 6 και, ενδεχομένως, τις αποφάσεις κατά την έννοια του άρθρου 8 παράγραφος 2.

*Άρθρο 12*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1988.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.