

4.9 Ένα σύστημα που θα καλύπτει τις ενδοκοινοτικές πτήσεις θα επηρεάσει πολλαπλά τους φορείς της ΕΕ. Κατά πρώτον, οι διαφορές στη διακύμανση των τιμών θα καταλήγουν σε σημαντικές διαφοροποιήσεις όσον αφορά τη ζήτηση. Επιπλέον, οι συνέπειες θα μπορούσαν να εξαρτώνται από το ποσοστό επί των γενικών αποτελεσμάτων ενός φορέα που αντιπροσωπεύουν οι ενδοκοινοτικές υπηρεσίες. Έχουν εκφρασθεί ανησυχίες ότι οι φορείς με περιορισμένο ποσοστό κάλυψης θα μπορούσαν να διεκδικήσουν διασταυρούμενη επιδότηση μεταξύ των ειδών εισιτηρίων ή μέσω των υπηρεσιών τους μεγαλύτερης περιμέτρου εις βάρος των μεταφορέων με ευρύ (ή πλήρες) ποσοστό επιχειρήσεων καλυπτόμενων από το σύστημα. Αυτές οι πτυχές απαιτούν περαιτέρω εξέταση ως μέρος της αξιολόγησης του αντίκτυπου.

4.10 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να εξετασθούν, για παράδειγμα από την προταθείσα και ήδη λειτουργούσα Ομάδα Εργασίας των Εμπειρογνομόνων, ακόμη πολλές πτυχές των αερομεταφορών σε ένα ευρωπαϊκό σύστημα ETS πριν δοθεί οριστική απάντηση σχετικά με τη μέθοδο και το χρονοδιάγραμμα:

- εξαγωγή διδαγμάτων από την αξιοποίηση των εκπομπών σταθερών πηγών, πριν από τη λήψη μέτρων στις αερομεταφορές,

- Προβλήματα που προέκυψαν από την υπαγωγή των αερομεταφορών σε ένα ευρωπαϊκό σύστημα ETS μετά από την έναρξη της δεύτερης περιόδου εμπορίας
- Η μελλοντική εμπορική τιμολόγηση και ο αντίκτυπος της στην ανάπτυξη των αερομεταφορών
- Τα γενικά έξοδα της εμπορίας εκπομπών για τις αερομεταφορές σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο·
- Δυνατότητες εφαρμογής και διαχείρισης της εμπορίας εκπομπών για τις αερομεταφορές·
- Δυνατότητες του συστήματος σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω του ICAO και, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν, τα οφέλη και οι απώλειες από μία ενδεχομένως καθαρά περιφερειακή εφαρμογή.
- περαιτέρω ανάλυση της αλληλεπίδρασης μεταξύ της κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) και της εμπορίας εκπομπών στις αερομεταφορές·
- περαιτέρω μελέτη των συνεπειών των πιθανών αντισταθμίσεων μεταξύ εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και εκπομπών οξειδίων του αζώτου (που αποτελεί επίσης αέριο θερμοκηπίου αλλά και «τοπικό πρόβλημα» στην περιοχή γύρω από αεροδρόμια της ΕΕ σε αστικές περιοχές).

Βρυξέλλες 21 Απριλίου 2006

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Anne Marie SIGMUND

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Το θεσμικό πλαίσιο για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη»

(2006/C 185/18)

Στις 14 Ιουλίου 2005, και σύμφωνα με το άρθρο 29, παράγραφος 2, του Εσωτερικού της Κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση με θέμα: «Το θεσμικό πλαίσιο για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη»

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 24 Μαρτίου 2006, με εισηγητή τον κ. Simons.

Κατά την 426η σύνοδο ολομέλειάς της, στις 20 και 21 Απριλίου 2006 (συνεδρίαση της 21^{ης} Απριλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 57 ψήφους υπέρ και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συστάσεις

1.1 Στις γνωμοδοτήσεις που εξέδωσε στις 16 Ιανουαρίου 2002 και στις 24 Σεπτεμβρίου 2003, η ΕΟΚΕ καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνδύσουν τις προσπάθειές τους με στόχο την εναρμόνιση και ολοκλήρωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη. Το περιεχόμενο αυτών των γνωμοδοτήσεων παραμένει απόλυτα επίκαιρο και μπορεί να συμπληρωθεί με το θέμα του θεσμικού πλαισίου, υπό το φως των εξελίξεων που σημειώθηκαν από την υιοθέτησή τους και μετά.

1.2 Από αυτή την άποψη, έχει μεγάλη σημασία να διευρυνθεί και να ενισχυθεί άμεσα η συνεργασία μεταξύ των κυρίως ενδιαφερο-

μενων παραγόντων, δηλαδή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Κεντρικής Επιτροπής για την Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο και της επιτροπής ναυσιπλοΐας στο Δούναβη. Πρέπει να συσταθεί ένα μόνιμο σχήμα συνεργασίας που να μπορεί να ενεργεί σε βάθος και σε πρώιμο στάδιο σε διάφορους τομείς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας — όπου ενδείκνυται, με την πλήρη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων — ώστε η χάραξη των σχετικών πολιτικών να έχει στέρεες βάσεις — και να είναι όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφη και περιεκτική.

1.3 Προκειμένου να επιτευχθεί, επιτέλους, η εφαρμογή ενιαίου νομικού καθεστώτος σε ολόκληρη την Ευρώπη, πρέπει να ληφθούν υπόψη ορισμένα ζητήματα.

1.3.1 Πρώτον: η γεωγραφική εμβέλεια των μεταφορών αυτών, διότι αντίθετα απ' ό,τι ισχύει για τις υπόλοιπες μεταφορές, όπως οι αεροπορικές και οι οδικές, η εσωτερική ναυσιπλοΐα δεν αφορά άμεσα όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

1.3.2 Δεύτερον: υπάρχουν χώρες που δεν είναι ακόμη μέλη της ΕΕ αλλά είναι σημαντικές για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη και, κατ' επέκταση, για την Ε.Ε.

1.3.3 Τρίτον: μόνο με την ανάπτυξη κοινής πολιτικής δράσης μπορεί να επιτευχθεί η αναγκαία προσαρμογή των υποδομών σε ολόκληρο το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών, τομέα που εμπίπτει στις αρμοδιότητες όλων των κρατών.

1.3.4 Τέταρτον: είναι σαφές ότι οι διαφορετικές γεωγραφικές συνθήκες και οι διαφορές σε ό,τι αφορά στις υποδομές και την ένταση των μεταφορών, δεν επιτρέπουν την εφαρμογή όλων των κανόνων με απόλυτο τρόπο και στον ίδιο βαθμό σε όλες τις ευρωπαϊκές πλωτές οδούς.

1.3.5 Τα ζητήματα αυτά καταδεικνύουν ότι η μελέτη της διάρθρωσης της ευρωπαϊκής ναυσιπλοΐας πρέπει να έχει κυρίως μοναδικό και ιδιαίτερο χαρακτήρα.

1.4 Μολονότι ήδη ασκείται πολιτική πίεση για την καθιέρωση πανευρωπαϊκού νομικού καθεστώτος, όπως δείχνουν οι δηλώσεις των υπουργικών διασκέψεων, δεν έχουν προκύψει ακόμη απτά και σταθερά αποτελέσματα. Η υπουργική διάσκεψη του 2006 στη Ρουμανία θα πρέπει να δείξει κατά πόσον η πολιτική βούληση μπορεί να μεταφραστεί και σε συγκεκριμένες δράσεις.

1.5 Όμως, ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να αποβγαίνει σε βάρος του υψηλού επιπέδου προστασίας της ασφάλειας των μεταφορών ούτε της ενιαίας εφαρμογής της νομοθεσίας που έχει επιτευχθεί, κυρίως στη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο. Είναι επομένως αναμενόμενο να επικαλεστούν τα κράτη μέλη της ΚΕΝΡ το λεγόμενο «κεκτημένο του Ρήνου», σε περίπτωση μετάβασης σε νέο καθεστώς. Οι στενές και άμεσες σχέσεις με τους επαγγελματίες στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, τόσο με τους εργοδότες όσο και με τους εργαζόμενους, αποτελούν επίσης μέρος αυτού του υψηλού επιπέδου κεκτημένων δικαιωμάτων.

1.6 Στο νέο σύστημα, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα της κοινωνικής πολιτικής, η οποία έχει παραμεληθεί σε μεγάλο βαθμό στα υφιστάμενα ρυθμιστικά καθεστώτα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη. Οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να συμμετάσχουν πλήρως στην εξέλιξη αυτή.

1.7 Μετά τη στάθμιση όλων των παραγόντων, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την προσπάθεια για την υλοποίηση της ιδέας να συσταθεί ανεξάρτητος οργανισμός, μέσω της σύναψης σύμβασης, με τη συμμετοχή τουλάχιστον διεθνών οργανισμών, όπως η ΕΕ και τα κράτη μέλη της που πραγματοποιούν πλωτές μεταφορές, όσο και άλλων κρατών, όπως η Ελβετία και τα παραδουναβία κράτη που δεν είναι ενταγμένα στην Ε.Ε. Σε έναν οργανισμό που απαρτίζεται από τα μέρη παρόμοιας σύμβασης, οι πολιτικές και νομικά δεσμευτικές αποφάσεις και η εποπτεία των ελέγχων θα μπορούσαν να λαμβάνονται και να ασκούνται από υπουργική διάσκεψη. Ο οργανισμός αυτός θα μπορούσε επίσης να συγκεντρώνει όλες τις γνώσεις και την εμπειρογνωμοσύνη που διαθέτουν προς το παρόν τα διάφορα υφιστάμενα όργανα και να μεριμνά ώστε να διατηρείται

τουλάχιστον το ισχύον επίπεδο προστασίας και ασφάλειας αλλά και για τη συνέχεια του τομεακού διαλόγου.

1.8 Η ΕΟΚΕ καλεί εκ νέου όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεχίσουν τις προσπάθειες προς την προαναφερθείσα κατεύθυνση, κυρίως όσον αφορά την περαιτέρω συνεργασία και την ίδρυση ανεξάρτητου οργανισμού, όπως περιγράφεται ανωτέρω. Όπως έχει ήδη εκφράσει με τη συμμετοχή της σε διάφορα βήματα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, η ΕΟΚΕ θα δραστηριοποιηθεί και η ίδια για να επιτευχθούν όλα αυτά το συντομότερο δυνατό. Έτσι, έχει την πρόθεση να συμμετάσχει εφέτος στις ακροάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το θέμα αυτό και, ενδεχομένως, στην υπουργική διάσκεψη για την πανευρωπαϊκή εσωτερική ναυσιπλοΐα, που θα πραγματοποιηθεί στα τέλη του 2006 στη Ρουμανία.

2. Εισαγωγή

2.1 Στις γνωμοδοτήσεις της 16^{ης} Ιανουαρίου 2002, με τίτλο «Το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών» και της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2003 με τίτλο «**Προς ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς εσωτερικής ναυσιπλοΐας**» η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ανέλυσε την κατάσταση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη (1). Η τελευταία γνωμοδότηση επικεντρώνεται στα προβληματικά σημεία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και υπογραμμίζει την ανάγκη εναρμόνισης της νομοθεσίας. Αυτό ισχύει τόσο για τις πτυχές δημοσίου όσο και ιδιωτικού δικαίου. Στη γνωμοδότηση θίγονται επίσης θέματα όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η ασφάλεια, η κατάσταση στην αγορά εργασίας αλλά και κοινωνικά θέματα. Το τελευταίο θέμα αποτελεί αντικείμενο της γνωμοδότησης πρωτοβουλίας του Σεπτεμβρίου 2005 με τίτλο: «**Η κοινωνική πολιτική σε ένα πανευρωπαϊκό σύστημα για την εσωτερική ναυσιπλοΐα**».

2.2 Στη δεύτερη γνωμοδότησή της, η ΕΟΚΕ καλεί όλους τους ενδιαφερόμενους του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας να συνεχίσουν τις προσπάθειες, ώστε να επιτευχθεί η εναρμόνιση και η ενοποίηση της νομοθεσίας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η εναρμόνιση των υφισταμένων συμβάσεων και συμφωνιών καθώς και των διμερών συμβάσεων που ισχύουν σε εθνικές και διεθνείς πλωτές οδούς είναι απαραίτητη, προκειμένου να αποκτήσει η εσωτερική ναυσιπλοΐα πανευρωπαϊκή διάσταση.

2.3 Σε όλες αυτές τις γνωμοδοτήσεις της, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι θα συνεχίσει και η ίδια να καταβάλλει προσπάθειες, έτσι ώστε να θεσπιστούν το συντομότερο δυνατόν ενιαίο νομοθετικοί κανόνες για όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ευρώπης.

2.4 Η πρόθεση αυτή στηρίζεται κυρίως στην πεποίθηση ότι η εσωτερική ναυσιπλοΐα, ως το συγκριτικά καθαρότερο και περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς που προσφέρει ικανοποιητικές δυνατότητες οικονομικής μεγέθυνσης, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στο μέλλον στην βιώσιμη διαχείριση της αναπόφευκτης αύξησης των μεταφορών.

2.5 Ένα από τα προβλήματα που υφίστανται στην εσωτερική ναυσιπλοΐα είναι η ύπαρξη τριών διαφορετικών καθεστώτων τα οποία από γεωγραφική άποψη εν μέρει αλληλεπικαλύπτονται.

2.6 Λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές εξελίξεις που σημειώθηκαν πρόσφατα, η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητο να εκδώσει ειδική γνωμοδότηση σχετικά με το θέμα αυτό.

(1) ΕΕ αριθ. C 80 της 3.04.2002 και C 10 της 14.01.2004.

3. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο

3.1 Στη γνωμοδότηση της 24ης Σεπτεμβρίου 2003 εξετάζονται τα τρία διαφορετικά καθεστώτα που ισχύουν στην Ευρώπη, δηλαδή η αναθεωρημένη πράξη του Μάνχαϊμ του 1868 για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, η πράξη του Βελιγραδίου 1948 για το Δούναβη και το πεδίο εφαρμογής των Συνθηκών και του κεκτημένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.2 Στην αναθεωρημένη πράξη του Μάνχαϊμ έχουν προσχωρήσει έως σήμερα 5 κράτη, τα κράτη μέλη της ΕΕ, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, οι Κάτω Χώρες και η Ελβετία ως μη κράτος μέλος. Η καθιέρωση του δικαιώματος ελεύθερης ναυσιπλοΐας και η εφαρμογή ενιαίου και εναρμονισμένου καθεστώτος στο Ρήνο και τους παραποτάμους του οδήγησαν στην ανάπτυξη, ήδη το 19ο αιώνα, μιας πρώιμης μορφής ενιαίας αγοράς, η οποία συνέβαλε και συμβάλει ακόμα και σήμερα σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης.

3.3 Αντίθετα απ' ό,τι θα μπορούσε να υποθέσει κανείς, λαμβανομένης υπόψη της ηλικίας της, η Κεντρική Επιτροπή για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο (KENP) αποτελεί έναν υπερσύγχρονο οργανισμό που διαθέτει μικρή γραμματεία, ευρύτατο δίκτυο εθνικών εμπειρογνομόνων και δυνατότητες σύντομης επικοινωνίας με τις επιχειρήσεις του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και είναι σε θέση να αντιδρά ταχέως στις εξελίξεις, με αποτέλεσμα το καθεστώς της ναυσιπλοΐας στο Ρήνο να βελτιώνεται και να προσαρμόζεται διαρκώς.

3.4 Η KENP διαθέτει ρυθμιστικές αρμοδιότητες και αποφασίζει με ομοφωνία. Τα συμβαλλόμενα κράτη μέλη οφείλουν να μεταφέρουν τις αποφάσεις αυτές, αν κριθεί αναγκαίο, στο εθνικό τους δίκαιο. Οι αρμοδιότητες της KENP αφορούν τον καθορισμό τεχνικών προτύπων, το πλήρωμα, την ασφάλεια, το περιβάλλον και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας. Σύμφωνα με την Πράξη του Μάνχαϊμ, τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να μεριμνούν για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η KENP διαθέτει επίσης δικαστικές εξουσίες για την επίλυση διαφορών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Πράξης.

3.5 Η Πράξη του Βελιγραδίου θεσπίζει το καθεστώς που ισχύει στο Δούναβη. Τα κράτη από τα οποία διέρχεται ο Δούναβης και τα οποία έχουν προσχωρήσει στη συμφωνία, συμμετέχουν και στην Επιτροπή του Δουνάβεως, η οποία, σε αντίθεση με την Επιτροπή του Ρήνου, διαθέτει μόνο συμβουλευτικές αρμοδιότητες. Επίσης, η Πράξη περιορίζεται στη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας μεταξύ κρατών και όχι του καμποτάζ (ενδομεταφορές που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της Πράξης του Μάνχαϊμ για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο). Επίσης, η Πράξη περιορίζεται στη ρύθμιση της ναυσιπλοΐας μεταξύ κρατών και όχι του καμποτάζ (ενδομεταφορές που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της Πράξης του Μάνχαϊμ για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο). Συνεπώς δεν μπορεί να γίνεται λόγος για ενιαίο νομικό καθεστώς στο Δούναβη. Μέλη της επιτροπής του Δουνάβεως είναι κράτη της Ε.Ε, μελλοντικά κράτη μέλη της Ε.Ε. από τα Βαλκάνια και άλλα κράτη, όπως η Σερβία, το Μαυροβούνιο, η Μολδαβία, η Ουκρανία και η Ρωσία.

3.6 Μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης το 1957 η εσωτερική αγορά άρχισε σταδιακά να παίρνει μορφή και διευρύνθηκε και στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανατέθηκαν αρμοδιότητες που αφορούν μεταξύ άλλων, τις τεχνικές προδιαγραφές, τα πληρώματα, το περιβάλλον και την ασφάλεια.

3.7 Στην πράξη έχει καθιερωθεί, και ευτυχώς αναπτύσσεται ολοένα περισσότερο, η συνεργασία μεταξύ της KENP, της επιτροπής του Δουνάβεως και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, συνεργασία για την οποία είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η τεχνική εμπειρογνομοσύνη και πείρα της KENP. Η συνεργασία μεταξύ της KENP και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έλαβε μια νέα ώθηση μετά την σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας στις 3 Μαρτίου 2003. Η συνεργασία με την επιτροπή του Δουνάβεως έχει προς το παρόν περισσότερο συμπωματικό χαρακτήρα.

4. Οι πρόσφατες εξελίξεις

4.1 Τον Οκτώβριο 2004 μια ομάδα ανεξάρτητων προσωπικοτήτων της Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης εκπόνησε έκθεση στην οποία αναλύεται λεπτομερώς το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη και διατυπώνονται συστάσεις για την ενίσχυση του πλαισίου αυτού. Πρόκειται για μια ολλανδική πρωτοβουλία την οποία υποστηρίζουν η Γερμανία, το Βέλγιο, η Γαλλία και η Ελβετία. Η ομάδα αυτή, επικεφαλής της οποίας ήταν ο πρώην υπουργός οικονομικών και αναπληρωτής πρωθυπουργός κύριος Jan Terlouw, αυτοαποκαλείται «Ομάδα EFIN (Ευρωπαϊκό Πλαίσιο για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα)» και εξέδωσε έκθεση με τίτλο «Ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη». Η ομάδα απαρτιζόταν και από 7 άλλες προσωπικότητες από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία την Ουγγαρία, την Αυστρία, τη Ρουμανία και την Ελβετία.

4.2 Η Ομάδα EFIN διαπιστώνει στην έκθεσή της ότι η εσωτερική ναυσιπλοΐα διαθέτει τεράστιο δυναμικό το οποίο όμως δεν εκτιμάται κατάλληλα. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών εμπορευμάτων. Το θεσμικό πλαίσιο, όμως συμβάλλει ανεπαρκώς, σύμφωνα με την ομάδα EFIN, στη βέλτιστη αξιοποίηση του δυναμικού της ευρωπαϊκής ναυσιπλοΐας. Επίσης, εκτιμά ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο δεν είναι επαρκώς ισχυρό ώστε να μπορεί να προσελκύσει το απαραίτητο ενδιαφέρον των πολιτικών παραγόντων για την ανάπτυξη του τομέα αυτού.

4.3 Όπως έχει συστήσει ήδη η ΕΟΚΕ στις γνωμοδοτήσεις της 16ης Ιανουαρίου 2002 και 24ης Σεπτεμβρίου 2003, έτσι και η έκθεση της ομάδας EFIN καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πρέπει να βελτιωθεί η εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών, των επαγγελματικών προσόντων, των μηχανισμών πιστοποίησης και των όρων πρόσβασης στην αγορά ολόκληρου του κλάδου της ευρωπαϊκής εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Θα ήταν επίσης σκόπιμο να συσταθεί φορέας που θα προσφέρει υποστήριξη για τη βελτίωση των υποδομών της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την βελτίωση του τεχνικού εξοπλισμού των πλοίων, την ενθάρρυνση της καινοτομίας, και την προώθηση των επαγγελματικών προσόντων. Επίσης χρειάζεται η ενεργός παρέμβαση των θεσμικών αρχών προκειμένου να αρθούν τα εμπόδια που αναχαίτζουν την ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Για το σκοπό αυτό χρειάζεται η δημιουργία νέας δομής.

4.4 Η Ομάδα EFIN εξέτασε διάφορες δυνατότητες για τη δημιουργία παρόμοιας δομής, έχοντας πάντα υπόψη την ευρωπαϊκή διάσταση. Δίνει έμφαση στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των υφιστάμενων αρχών όπως η KENP, η επιτροπή του Δουνάβεως και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των υπουργών μεταφορών (ECMT) και η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, μολονότι η συνεργασία αυτή καθ'αυτή δεν επαρκεί για να δοθεί υπόσταση σε αυτή τη δομή.

4.5 Η Ομάδα EFIN συνιστά επίσης την ίδρυση του «**Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την εσωτερική ναυσιπλοΐα**» στην οποία θα πρέπει να ανατεθούν ευρείες αρμοδιότητες, προκειμένου να καλύπτει όλες τις πτυχές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ο οργανισμός αυτός δεν θα πρέπει να συσταθεί μέσω μιας νέας σύμβασης. Οι ισχύουσες συμβάσεις και κανονισμοί δεν θα τροποποιηθούν. Ο νέος οργανισμός θα πρέπει να είναι εξελισσόμενος ώστε να προσαρμόζεται διαρκώς στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις και να περιλαμβάνει διάφορα μεμονωμένα όργανα τα οποία να λειτουργούν και ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

4.6 Ο οργανισμός θα πρέπει να απαρτίζεται από τις εξής συνιστώσες: μια πολιτική συνέλευση — τη διάσκεψη των ευρωπαϊών υπουργών μεταφορών αρμόδιων για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, ένα διοικητικό όργανο — το ευρωπαϊκό γραφείο για τη διαχείριση των πλωτών οδών και ένα οικονομικό μέσο — το ευρωπαϊκό ταμείο παρέμβασης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Για περισσότερες λεπτομέρειες παραπέμπουμε στην έκθεση της ομάδας EFIN.

4.7 Αξίζει να σημειωθεί ότι η ομάδα EFIN εξέτασε, ως μια πιθανή επιλογή, τη σύσταση κοινοτικής υπηρεσίας για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Διερωτάται, ωστόσο, αν υπάρχει η απαραίτητη πολιτική βούληση για τη σύσταση παρόμοιας ευρωπαϊκής υπηρεσίας. Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τέτοιου είδους υπηρεσίες δεν διαθέτουν κανονιστικές και ρυθμιστικές αρμοδιότητες αλλά μόνον αρμοδιότητες όσον αφορά την εκτέλεση και την παρακολούθηση της νομοθεσίας αλλά και την παροχή πληροφοριών. Επίσης, επειδή πολλές πλωτές οδοί δεν εμπίπτουν στην κοινοτική νομοθεσία, η δράση παρόμοιων υπηρεσιών θα είναι περιορισμένη και από γεωγραφική άποψη. Με βάση το σκεπτικό αυτό, η ομάδα καταλήγει σε αρνητική θέση.

4.8 Στις 14 Ιουλίου 2005 η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή** δημοσίευσε έγγραφο συζήτησης με τίτλο: «**Ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης για τις μεταφορές στις εσωτερικές πλωτές οδούς**». Στο έγγραφο αυτό η Επιτροπή ανέφερε τους τομείς στους οποίους επιθυμεί να βελτιώσει τις μεταφορές στις κοινοτικές εσωτερικές πλωτές οδούς και κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους. Στη συνέχεια, η Επιτροπή δημοσίευσε στις 17 Ιανουαρίου 2006 την ανακοίνωση «**NAIADÉS**», για την προαγωγή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η οποία έφερε τον τίτλο «**Ένα Ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα**». (2)

4.9 Εκτός από πολλά σημεία δράσης σε πέντε στρατηγικής σημασίας περιοχές, η Επιτροπή μελετά και τις δυνατότητες που υπάρχουν για τη βελτίωση των κανόνων και την προσαρμογή τους στις μελλοντικές προκλήσεις. Επιπλέον, πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να βελτιωθεί η οργανωτική δομή, η οποία είναι σήμερα κατακερματισμένη, πράγμα το οποίο υπονομεύει την αποτελεσματικότητα και την πολιτική βαρύτητα του τομέα. Ωστόσο, με αυτές τις αλλαγές των υφιστάμενων μέσων, πρέπει παράλληλα να συνεκτιμηθούν οι τρέχουσες διεθνείς υποχρεώσεις και συμφωνίες. Συνεπώς, πρέπει να τηρηθεί το υφιστάμενο «κεκτημένο».

4.10 Η Επιτροπή δηλώνει ότι η διαδικασία έχει ήδη αρχίσει, και παραπέμπει σχετικά στη σύστασή της προς το Συμβούλιο της 1ης Αυγούστου 2003 με την οποία ζητεί να εξουσιοδοτηθεί να προσχωρήσει και στις δύο επιτροπές για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και στην ομάδα EFIN. Σύμφωνα με την Επιτροπή, σήμερα συζητούνται τέσσερις επιλογές: α) εντατικοποίηση της συνεργασίας των υφιστάμενων επιτροπών εσωτερικής ναυσιπλοΐας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, β) προσχώρηση της Ε.Ε. και στις δύο επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας, γ) δημιουργία πανευρωπαϊκού οργανισμού εσωτερικής ναυσιπλοΐας και δ) ανάθεση της στρατηγικής εξέλιξης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Κοινότητα με τρόπο ώστε να συνεκτιμώνται και τα συμφέροντα τρίτων χωρών.

(2) COM(2006) 6 τελικό.

5. Η πανευρωπαϊκή εσωτερική ναυσιπλοΐα

5.1 Η ιδέα να δημιουργηθεί ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, με στόχο την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε ολόκληρη την ήπειρο, δεν είναι νέα και τυγχάνει γενικής υποστήριξης. Ήδη το 1991 είχε διατυπωθεί παρόμοια πρόταση σε υπουργική διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στη Βουδαπέστη. Το 2001, η Πανευρωπαϊκή διάσκεψη για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, που πραγματοποιήθηκε στις 5 και 6 Σεπτεμβρίου στο Ρότερνταμ, υιοθέτησε δήλωση στην οποία οι υπουργοί ζητούν να επιταχυνθεί η πανευρωπαϊκή συνεργασία με στόχο την ανάπτυξη ελεύθερης και δυναμικής εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η δήλωση προσδιορίζει ορισμένους όρους, στόχους και δράσεις. Ένας από τους όρους είναι να μην επιτευχθεί η εναρμόνιση σε βάρος του υφιστάμενου επιπέδου ασφάλειας και ποιότητας, ενώ πρέπει να διασφαλισθούν τουλάχιστον οι υφιστάμενες ευνοϊκές κοινωνικές συνθήκες. Στη δήλωση αυτή οι υπουργοί τάσσονται υπέρ της δημιουργίας μιας πανευρωπαϊκής και ολοκληρωμένης αγοράς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στηριζόμενης στην αρχή της αμοιβαιότητας, της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας, του θεμιτού ανταγωνισμού και της ίσης μεταχείρισης όλων των χρηστών των εσωτερικών πλωτών οδών.

5.2 Εκτός από τις προσπάθειες που πρέπει να καταβληθούν π.χ. στον τομέα των μεταφορών, που υπάγεται, ως γνωστόν, στις αρμοδιότητες των κρατών μελών, η δήλωση του Ρότερνταμ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών καθώς και τις δύο επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας να εντείνουν τη συνεργασία τους για την πανευρωπαϊκή εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών, της ασφάλειας καθώς και των κανόνων σχετικά με το πλήρωμα καθώς και να συνεργαστούν ώστε να βελτιωθούν η εκπαίδευση και η επαγγελματική κατάρτιση. Καλεί επίσης την ΟΟΕ των Ηνωμένων Εθνών, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τις δύο επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των υπουργών μεταφορών (ECMT) να συνεργαστούν στενά προκειμένου να εντοπίσουν πριν από το τέλος του 2002 τα εμπόδια νομικού χαρακτήρα που αναγκάζουν την υλοποίηση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο μιας εναρμονισμένης και ανταγωνιστικής αγοράς ποτάμιων μεταφορών καθώς και να υποβάλλουν προτάσεις για την άρση των εμποδίων αυτών.

5.3 Διαπιστώνεται πάντως ότι, από τη διάσκεψη και μετά, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Ρότερνταμ το 2001, η συζήτηση σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας εξελίσσεται θετικά. Αξίζει να αναφερθεί η διοργάνωση της συνάντησης εργασίας μεταξύ της CEMT, της ΟΟΕ –ΟΗΕ και των επιτροπών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, που πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο 2005 στο Παρίσι και είχε τον πολύ χαρακτηριστικό τίτλο: 'Εν κινήσει'.

5.4 Το 2006 θα πραγματοποιηθεί στη Ρουμανία η επόμενη υπουργική διάσκεψη, ως συνέχεια της διάσκεψης του Ρότερνταμ.

6. Σχόλια

6.1 Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η έκθεση EFIN συμβάλλει σημαντικά στη συζήτηση γύρω από τα θεσμικά θέματα. Ιδιαίτερος οι αναλύσεις που περιλαμβάνονται στην έκθεση συμβάλλουν στη συζήτηση του θέματος αυτού και μπορούν να υποστηριχθούν. Ωστόσο, η έκθεση δεν καταλήγει στην λογική συνέπεια της ανάλυσης, δεδομένου ότι η λύση που προτείνεται δεν φαίνεται να μπορεί να οδηγήσει στη λήψη αρκετά δεσμευτικών αποφάσεων. Επιπλέον, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση των υφιστάμενων συμφωνιών και καθεστώτων, στην περίπτωση της έκθεσης υπάρχει κενό σε ό,τι αφορά στην κοινωνική πολιτική.

6.2 Η Επιτροπή είναι αξιέπαινη γιατί, σε αντίθεση με το παρελθόν, κρατά εντελώς ανοικτή τη συζήτηση γύρω από τις θεσμικές μεταρρυθμίσεις. Σε αυτό συμβάλλει οπωσδήποτε το γεγονός ότι διαχωρίζει εντελώς το θέμα αυτό από τους πέντε στρατηγικούς τομείς. Σε σχέση με τις αναφερόμενες επιλογές, η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η ενίσχυση της συνεργασίας θεωρείται επιβεβλημένη και μάλιστα βραχυπρόθεσμα, όπως συνιστά άλλωστε και η Επιτροπή στην επιλογή 1. Η προσχώρηση της Επιτροπής στην ΚΕΝΡ, για την οποία το Συμβούλιο δεν έχει πάρει απόφαση, αν και έχουν περάσει δύο χρόνια, μπορεί να θεωρηθεί ως στάδιο της προσπάθειας αυτής. Όμως, για να επιτευχθεί η απαιτούμενη αποτελεσματικότητα και για να αυξηθεί το ενδιαφέρον της πολιτικής, πρέπει οπωσδήποτε να ληφθούν ευρύτερα μέτρα.

6.3 Σε ό,τι αφορά στις δύο άλλες επιλογές, οι οποίες αναφέρονται στην τελική φάση των αναδιαρθρώσεων, δηλαδή στη δημιουργία Πανευρωπαϊκού οργανισμού εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κοινοτική λύση, η Επιτροπή απαρτίζει τα σχετικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα χωρίς να κάνει επιλογή, προκειμένου να διατηρήσει ανοικτή τη συζήτηση.

6.4 Για να συμβάλει στη συζήτηση, η ΕΟΚΕ επιθυμεί να κάνει ήδη μια επιλογή, μετά την αξιολόγηση των επιχειρημάτων που προβλήθηκαν, δηλώνοντας ότι, κατά τη γνώμη της, η κοινοτική λύση, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, δεν θα καλύψει όλη την επικράτεια της Ε.Ε.. Το καθεστώς του Ρήνου και (σε μικρότερο βαθμό) το καθεστώς του Δούναβη θα εξακολουθήσουν να ισχύουν, κατάσταση η οποία συνεπάγεται ένα πρόσθετο επίπεδο διοίκησης και διατηρεί τις ανάγκες συντονισμού. Η επιλογή αυτή απαιτεί, επίσης, τη σύναψη συμφωνιών με τρίτες χώρες, γεγονός το οποίο μπορεί να γείρει διαφορές. Η συνεργασία με τις επιτροπές των ποταμών σημαίνει στην πράξη ότι η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο και η Επιτροπή του Δούναβη πρέπει να συνεισφέρουν τις γνώσεις και τις δεξιότητες που διαθέτουν. Η εμπειρογνομοσύνη που πρέπει να αναπτυχθεί σε κοινοτικό επίπεδο θα αναπαρήγαγε στην ουσία αυτή των επιτροπών των δύο ποταμών και θα οδηγούσε σε αλληλεπικαλύψεις, κατάσταση την οποία η Επιτροπή δηλώνει ότι θέλει να αποφύγει.

6.5 Από την άλλη πλευρά, η ΕΟΚΕ συμερίζεται τα επιχειρήματα που προβάλλει η Επιτροπή υπέρ της επιλογής Πανευρωπαϊκού οργανισμού εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στα πλαίσια του οποίου θα προαχθεί η συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων ευρωπαϊκών χωρών και οργανώσεων, δηλαδή και της ΕΕ. Ο οργανισμός αυτός θα μπορούσε να ενισχύσει την πολιτική σημασία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και να προωθήσει την στρατηγική της εξέλιξη, προάγοντας παράλληλα την εναρμόνιση της νομοθεσίας. Το φαινόμενο ουδέτερο επιχείρημα ότι ο οργανισμός αυτός πρέπει να χρηματοδοτείται από τις συμμετέχουσες πλευρές πρέπει να ερμη-

νευθεί θετικά, επειδή στην περίπτωση αυτή, εκτός από την Ε.Ε., θα συμβάλουν στην ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τρίτες χώρες.

6.6 Σχετικά με τα αντεπιχειρήματα που αναφέρθηκαν στην Επιτροπή, μπορούν να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις: Για τη σύναψη και την επικύρωση σύμβασης θα χρειαστεί οπωσδήποτε να περάσει καιρός, στην ουσία όμως η διαδικασία αυτή έχει ήδη αρχίσει και, εφόσον υπάρχει η απαιτούμενη πολιτική βούληση, θα ολοκληρωθεί σε λίγα χρόνια. Η επιτυχία της υπουργικής διάσκεψης για την εσωτερική ναυσιπλοΐα το 1991 και το 2001, καθώς και της προσεχούς διάσκεψης που θα πραγματοποιηθεί αργότερα φέτος στη Ρουμανία προοιωνίζεται ευνοϊκές εξελίξεις. Η αντίρρηση ότι η ύπαρξη παρόμοιου οργανισμού δεν εμπίπτει στο κοινοτικό πλαίσιο δεν έχει νόημα, εφόσον με την εξασφαλισμένη συμμετοχή της Ε.Ε. στην οργάνωση η κοινοτική διασύνδεση θα θεωρείται δεδομένη. Επίσης, με τη σύμβαση μπορεί να εξασφαλιστεί και η πραγματική εκτέλεση των αποφάσεων του οργανισμού, όπως συμβαίνει ήδη με την πράξη του Μάνχαϊμ για το Ρήνο.

6.6.1 Στην πρόσφατη συνάντηση για την εσωτερική ναυσιπλοΐα (Συνάντηση Κορυφής για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα, Βιομηχανικό Συνέδριο στη Βιέννη, 13 έως 15 Φεβρουαρίου 2006) η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόβλεψε ένα συμπληρωματικό επιχείρημα κατά της προοπτικής της σύναψης σύμβασης και συγκεκριμένα ότι οι συμβάσεις για την εσωτερική ναυσιπλοΐα εμπίπτουν απόλυτα στις αρμοδιότητες Ε.Ε. και δεν μπορούν να υπερκεραστούν από άλλη διακυβερνητική συμφωνία. Στην προκειμένη περίπτωση, μπορεί να σημειωθεί ότι αυτό που χαρακτηρίζει την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη είναι ακριβώς το γεγονός ότι υπάρχουν ορισμένες αρμοδιότητες, κυρίως σε ό,τι αφορά την περιοχή του Ρήνου, τις οποίες, σύμφωνα με την αναθεωρημένη πράξη του Μανχάταν, επωμίζονται τα κράτη που βρέχονται από το Ρήνο. Παράλληλα, παρατηρείται το φαινόμενο κράτη που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. να επιθυμούν να συμμετάσχουν σε ένα ευρωπαϊκό καθεστώς, περίπτωση στην οποία δεν τίθεται βεβαίως θέμα κοινοτικής αρμοδιότητας.

6.6.2 Η επιλογή της σύμβασης θα σήμαινε, επίσης, ότι κράτη που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο ίδιο νομικό καθεστώς. Θα μπορούσαν ενδεχομένως να υπάρξουν «επιμελητήρια ποταμών» με διαφορετικές αρμοδιότητες. Στην περίπτωση αυτή, στις πλωτές οδούς της Ε.Ε. θα μπορούσε να εξακολουθήσει να ισχύει η κοινοτική νομοθεσία για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Το μεγάλο πλεονέκτημα που προσφέρει η επιλογή αυτή είναι ότι θα επέτρεπε μια πανευρωπαϊκή αντιμετώπιση των διαφόρων θεμάτων και την λήψη αποφάσεων στο ίδιο επίπεδο, ενώ παράλληλα θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στα κείμενα της σύμβασης και νέες αρμοδιότητες, για παράδειγμα, στον τομέα των υποδομών.

Βρυξέλλες, 21 Απριλίου 2006

Η Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Anne-Marie SIGMUND