

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών «Προς μια θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες»**

COM(2006) 275 τελικό

(2007/C 168/11)

Στις 7 Ιουνίου 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 262 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

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 22 Μαρτίου 2007 με βάση την έκθεση της εισηγήτριας, Δρ Μπρεδέμα-Σαββοπούλου, και των συνεισηγητών, κκ. Chagas και Nilsson.

Κατά την 435η σύνοδο ολομέλειάς της, που πραγματοποιήθηκε στις 25 και 26 Απριλίου 2007 (συνεδρίαση της 26ης Απριλίου), η ΕΟΚΕ υιοθέτησε με 157 ψήφους υπέρ και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η Πράσινη Βίβλος δημιουργεί μια νέα θεώρηση της θάλασσας στην ΕΕ, πράγμα το οποίο πρέπει να επικροτηθεί. Είναι η πρώτη φορά που αντιστρέφεται η στεριανή νοοτροπία των πολιτικών της ΕΕ. Το συμβολικό μήνυμα της Πράσινης Βίβλου, ότι η Ευρώπη ήταν και είναι πάνω απ' όλα ναυτικό έθνος, γυρίζει μια νέα σελίδα στην ΕΕ όσον αφορά τη θάλασσα.

1.2 Η Πράσινη Βίβλος προωθεί μία ολιστική, διατομεακή, στρατηγική προσέγγιση των ωκεανών. Η συλλογιστική της αντικατάστασης του κατακερματισμού με μία σφαιρική θεώρηση του θέματος αξίζει ευρείας υποστήριξης.

1.3 Τα θετικά στοιχεία της Πράσινης Βίβλου υπερτερούν κατά πολύ των δυνητικών αρνητικών. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις περισσότερες προτάσεις που περιέχονται στην Πράσινη Βίβλο (για την αλιεία, τους λιμένες, τη ναυπηγική βιομηχανία, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις παράκτιες περιοχές, τους ενεργειακούς πόρους της ανοικτής θαλάσσης, την Ε&Α, το περιβάλλον, τον τουρισμό και τη γαλάζια βιοτεχνολογία), με την επιφύλαξη ορισμένων παρατηρήσεων που διατυπώνει.

1.4 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την αναγνώριση του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζουν οι ναυτιλιακές υπηρεσίες και οι λιμένες της ΕΕ σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Επικροτεί την αναγνώριση, στην Πράσινη Βίβλο, του γεγονότος ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μια παγκόσμια δραστηριότητα που έχει ανάγκη από διεθνείς κανόνες. Είναι απαραίτητο να αναλάβει η ΕΕ θετική δράση για να ανατραπεί η αρνητική δημόσια εικόνα που επικρατεί όσον αφορά τη ναυτιλία και να αρχίσει να αναγνωρίζεται η συμβολή των πλοίων και των ναυτικών στην κοινωνία. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να επικυρώσουν το ταχύτερο τις κύριες διεθνείς ναυτικές συμβάσεις (του ΔΝΟ και της ΔΟΕ) και να εξασφαλίσουν την ορθή εφαρμογή τους.

1.5 Οι ναυτιλιακοί όμιλοι πρέπει να κατέχουν κεντρική θέση στη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η ΕΕ πρέπει να προβεί στην ανάθεση μελέτης με σκοπό τον ορισμό τους και τη σύγκρισή τους με ναυτιλιακούς ομίλους άλλων περιοχών. Οι ναυτιλιακοί όμιλοι θα συμβάλουν σημαντικά στη διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας στην ΕΕ.

1.6 Μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική πρέπει καταρχήν να επιδιώκει αύξηση των επενδύσεων στη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, ώστε να εξασφαλιστεί η παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Η ενδεχόμενη ανεπάρκεια ειδικευμένων ναυτικών θα έχει ανησυχητικές συνέπειες για τις

υποδομές ναυτικής ασφάλειας της ΕΕ και η κατάσταση θα επιδεινωθεί εάν δεν υπάρξουν συντονισμένες προσπάθειες εκ μέρους της ΕΕ και των εθνικών κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Χωρίς ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό στον τομέα της ναυτιλίας, η Ευρώπη θα παρουσιάζει ολοένα και μεγαλύτερη έλλειψη των γνώσεων και της πείρας που απαιτούνται για σημαντικές θαλάσσιες δραστηριότητες στις οποίες η ασφάλεια διαδραματίζει κεντρικό ρόλο (νηοψία, επιτήρηση, νομοθεσία, ασφάλιση, υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων, διάσωση, ακτοφυλακή και πλοήγηση). Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος ολόκληροι ναυτιλιακοί όμιλοι να κατακερματιστούν ή να μετεγκατασταθούν σε άλλες περιοχές του κόσμου.

1.7 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι οι αλιείες και οι ναυτικοί εξαιρούνται από την ευρωπαϊκή κοινωνική νομοθεσία για ορισμένα θέματα (βλ. π.χ. την οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις<sup>(1)</sup>, την οδηγία για τις μεταβιβάσεις επιχειρήσεων<sup>(2)</sup>, την οδηγία σχετικά με την ενημέρωση/διαβούλευση των εργαζομένων<sup>(3)</sup> και την οδηγία σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων<sup>(4)</sup>). Ανεξάρτητα από τους λόγους στους οποίους οφείλεται αυτή η εξαίρεση, είναι σημαντικό να σταματήσουν αυτές οι διακρίσεις όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει αυτές τις εξαιρέσεις σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

1.8 Η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη και η συνακόλουθη αλλαγή του κλίματος οδηγούν αναπόφευκτα στη διατύπωση σεναρίων, σύμφωνα με τα οποία νήσοι ενδέχεται να εξαφανιστούν, παράκτιες περιοχές να πλημμυρίσουν, ιχθυαποθέματα να εξαντληθούν, θαλάσσιοι μικροοργανισμοί να εξαλειφθούν με αντίκτυπο στην τροφική αλυσίδα και το επίπεδο των θαλάσσιων υδάτων να ανέλθει κατά 7 μέτρα έως το 2050. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να αντιμετωπίσει το γενικότερο πρόβλημα στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών και να ενσωματώσει η ίδια ήδη από τώρα μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική προσέγγιση σε όλες της τις δράσεις -όχι μόνο σε όσες αφορούν θαλάσσια θέματα, αλλά και σε όλες τις προτάσεις που υποβάλλει στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(1) Οδηγία 98/59/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ής Ιουλίου 1998 για προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις ομαδικές απολύσεις, ΕΕ L 225, 12.8.1998, σ. 16-21

(2) Οδηγία 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων των επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων.

(3) Οδηγία 2002/14/ΕΚ περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ΕΕ L 80, 23.3.2002.

(4) Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996, ΕΕ L 18, 21.1.1997, σ. 1-6.

1.9 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η αντιμετώπιση των ατμοσφαιρικών εκπομπών ενδέχεται να οδηγήσει σε ανεπιθύμητες επιπτώσεις και ασυνέπειες μεταξύ των πολιτικών. Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι περίπλοκο ζήτημα και η μείωση ενός ρύπου ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο σε άλλους, όπως στα αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου. Η προτιμώμενη λύση είναι μια ολιστική διεθνής προσέγγιση για την επίτευξη γενικού περιβαλλοντικού οφέλους μακροπρόθεσμα.

1.10 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι ο κλάδος της ναυτιλίας χρησιμοποιεί ως καύσιμο των πλοίων το χειρότερες ποιότητας πετρέλαιο, δεδομένου ότι τα διυλιστήρια δεν του διαθέτουν καλύτερης ποιότητας πετρέλαιο κίνησης. Ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει την ποιότητα του πετρελαίου κίνησης των πλοίων, προκειμένου να επιτευχθεί ένα σημαντικό βήμα προόδου όσον αφορά το θέμα των ατμοσφαιρικών εκπομπών των πλοίων.

1.11 Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι η ιδέα της δημιουργίας ενός «κοινού θαλάσσιου χώρου της ΕΕ» αφορά μόνο έναν εικονικό θαλάσσιο χώρο, εντός του οποίου οι ενδοευρωπαϊκές θαλάσσιες υπηρεσίες θα υπόκεινται σε απλοποιημένες διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις, ήτοι σε ανάλογο καθεστώς με αυτό που ισχύει για τις μεταφορές με φορτηγά οχήματα ή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην εσωτερική αγορά. Μετά από διευκρινίσεις εκ μέρους της Επιτροπής, η οποία αναφέρεται σαφώς σ' αυτό το θέμα στην ανακοίνωση, η ΕΟΚΕ μπορεί να υποστηρίξει αυτή την ιδέα, υπό την προϋπόθεση ότι στα διεθνή ύδατα (ανοιχτή θάλασσα) θα τηρούνται η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και οι συμβάσεις του ΔΝΟ, συμπεριλαμβανομένης της «ελεύθερης ναυσιπλοΐας» και του «δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης» από την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ).

1.12 Η ΕΟΚΕ τάσσεται με έμφαση υπέρ της δημιουργίας «ποιοτικών» παράκτιων κρατών, τα οποία συνιστούν σήμερα τον ελλείποντα κρίκο στην αλυσίδα της ποιότητας. Τα κράτη αυτά θα πρέπει να παρέχουν ουσιώδεις υπηρεσίες στα πλοία: κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, καταφύγιο σε περίπτωση κινδύνου, αβλαβή διέλευση, δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών και βοηθήματα ναυσιπλοΐας. Η ΕΕ θα πρέπει να θέσει το ζήτημα αυτό ενώπιον του ΔΝΟ, προκειμένου να αναπτυχθούν κατάλληλα μετρήσιμα κριτήρια για τις επιδόσεις των παράκτιων κρατών.

1.13 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αναγνώριση, που γίνεται στην Πράσινη Βίβλο, του ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει η ίδια στην εφαρμογή της θαλάσσιας πολιτικής, συμπεριλαμβανομένου του χωροταξικού σχεδιασμού. Η ΕΟΚΕ μπορεί επίσης να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προαγωγή της ναυτικής ταυτότητας και της ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς της ΕΕ και να ευαισθητοποιήσει την κοινή γνώμη σε σχέση με την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη.

1.14 Η Πράσινη Βίβλος είναι η πρώτη απόπειρα που επιτελείται σε επίπεδο πολιτικής της ΕΕ να μετατεθεί η έμφαση από τη στεριά στη θάλασσα. Η ΕΟΚΕ θέλει να συγχαρεί την Επιτροπή για αυτή την αποκατάσταση της ισορροπίας και να απαντήσει παραφράζοντας τη ρήση του Θεμιστοκλή («Όσο έχουμε πλοία στη θάλασσα, θα έχουμε και γη και πατρίδα»): «Όσο έχει πλοία και θάλασσες, η Ευρώπη θα έχει μέλλον».

1.15 Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να ζητήσει τη γνώμη της σχετικά με το μελλοντικό Σχέδιο Δράσης για την Πράσινη Βίβλο.

## 2. Εισαγωγή

2.1 Στα 50 χρόνια της ύπαρξής της, η ΕΕ ανέπτυξε διάφορες πολιτικές που έχουν σχέση με τη θάλασσα: για τις θαλάσσιες μεταφορές, τους λιμένες, τη ναυπηγική βιομηχανία, την αλιεία, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις παράκτιες περιοχές, τους ενεργειακούς

πόρους της ανοιχτής θαλάσσης. Ωστόσο, οι πολιτικές αυτές αναπτύχθηκαν χωριστά, χωρίς να αξιοποιούνται πλήρως οι συνέργειές τους. Είναι πλέον καιρός να συνδυαστούν όλα αυτά τα στοιχεία και να σφυρηλατηθεί ένα νέο ευρύ όραμα για το μέλλον.

2.2 Στις 7 Ιουνίου 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια Πράσινη Βίβλο με τίτλο «Προς μια θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες». Η πρωτοβουλία του Προέδρου, κ. Barroso, πρέπει να θεωρηθεί ότι εντάσσεται στο πλαίσιο των στρατηγικών στόχων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2005-2009, στους οποίους επισημαίνεται η ανάγκη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη μιας ακμάζουσας θαλάσσιας οικονομίας και του πλήρους δυναμικού των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία. Ανατέθηκε στον αρμόδιο Επίτροπο, κ. Borg, να ηγηθεί μιας ειδικής ομάδας Επιτρόπων που θα εργαστεί για τη θαλάσσια πολιτική.

2.3 Η Πράσινη Βίβλος θέτει καιρία ερωτήματα σε ποικίλους τομείς, ακολουθώντας μια σφαιρική, ολιστική προσέγγιση που επιτρέπει τις διασυνδέσεις μεταξύ των τομέων. Ήδη αποτέλεσμα διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, η Πράσινη Βίβλος εγκαινιάζει μία από τις ευρύτερες διαδικασίες διαβούλευσης στην ιστορία της ΕΕ, ρωτώντας τους πολίτες πώς θέλουν να γίνεται η διαχείριση των ωκεανών και της θάλασσας.

2.4 Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, η ΕΟΚΕ παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την πορεία της εφαρμογής αυτών των τομεακών πολιτικών της ΕΕ και έχει συμβάλει με τις συνεκτικές γνωμοδοτήσεις της στη διαμόρφωσή τους. Τώρα συμμερίζεται την εκτίμηση της Επιτροπής ότι απαιτείται ένα νέο στρατηγικό όραμα για το μέλλον.

## 3. Γενικές παρατηρήσεις

### 3.1 Ιστορικό πλαίσιο

3.1.1 Η Πράσινη Βίβλος δημιουργεί μια νέα θεώρηση της θάλασσας στην ΕΕ, πράγμα το οποίο πρέπει να επικροτηθεί. Ο υπότιτλος της («Πόσο άστοχο είναι να νομαζόμαστε τον πλανήτη αυτό Γη όταν είναι σαφέστατα Ωκεανός») είναι σημαντικός και ενδεικτικός των προθέσεων της Επιτροπής με τη δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου. Είναι η πρώτη φορά που αντιστρέφεται η στεριανή νοοτροπία των πολιτικών της ΕΕ. Το σημαντικότερο απ' όλα είναι το συμβολικό μήνυμα της πρωτοβουλίας της Πράσινης Βίβλου: η Ευρώπη είναι πάνω απ' όλα ναυτικό έθνος. Η ΕΕ έχει πλούσια ναυτική πολιτιστική παράδοση, η οποία δεν πρέπει να παραβλέπεται. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα έχουμε δει να εμφανίζεται μια ολόκληρη σειρά ποντοπόρων εθνών που είχαν το λίκνο τους στην Ευρώπη: οι Έλληνες, οι Ιταλοί, οι Ισπανοί, οι Βρετανοί, οι Πορτογάλοι, τα σκανδιναβικά έθνη (Βικινγκς), οι Γερμανοί (Χανσεατική Ένωση), οι Ολλανδοί. Σήμερα, η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα συγκαταλέγονται μεταξύ των δέκα χωρών με τα μεγαλύτερα νηολόγια στον κόσμο.

3.1.2 Η Πράσινη Βίβλος δημοσιεύεται σε μια εποχή βαθιών διαρθρωτικών αλλαγών στη θάλασσα διακίνησης του παγκόσμιου εμπορίου: γιγαντιαία πλοία, γιγαντιαίοι λιμένες και τερματικοί σταθμοί, σύγχρονη εφοδιαστική, εμπορικές συναλλαγές χωρίς χαρτί, συνεχής ανάπτυξη των κυμeloειδών πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αλλά περισσότερες τυπικές διαδικασίες που πρέπει να διεκπεραιωθούν σε χρόνο ρεκόρ από τα πληρώματα στους λιμένες, συνεχής αύξηση της σύγχρονης πειρατείας/τρομοκρατίας και αυξανόμενες πιέσεις στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Η παγκοσμιοποίηση με όλες της τις συνέπειες (θετικές και αρνητικές) είναι εμφανής σ' αυτόν τον τομέα.

3.1.3 Η Πράσινη Βίβλος πρέπει επίσης να εξεταστεί στο πλαίσιο της ανάπτυξης νέων εμπορικών δυνάμεων (BPIK: Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα), της κατάρρευσης των συνομιλιών στον ΠΟΕ και της ιδιοκτησίας του 40 % του παγκόσμιου στόλου από χώρες της στεφάνης του Ειρηνικού και επίσης 40 % από Ευρωπαίους. Η όλη συζήτηση διεξάγεται σε μια εποχή ανόδου των τιμών του πετρελαίου, συνεχών συζητήσεων για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας και φόβων για την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη.

3.1.4 Υπάρχουν πολλές και διάφορες πτυχές και ανθρώπινες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα (αλιεία, περιβάλλον, μεταφορές, E&A, εκμετάλλευση του βυθού, ενέργεια, ναυπηγική βιομηχανία, λιμένες, τουρισμός). Η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τους περίπλοκους συσχετισμούς μεταξύ των ναυτικών και των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και συνιστά έναν πιο ολοκληρωμένο τρόπο διαμόρφωσης των πολιτικών.

### 3.2 Οικονομικές πτυχές

3.2.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αυξανόμενη σημασία της θαλάσσιας διάστασης της Ευρώπης στην Πράσινη Βίβλο, η οποία γυρίζει μια νέα σελίδα στην ΕΕ όσον αφορά τη θάλασσα. Στην ανακοίνωση τονίζεται ο ουσιώδης ρόλος που έχουν οι ναυτιλιακές υπηρεσίες για την ευρωπαϊκή οικονομία και για την καθημερινή ζωή και τα εισοδήματα των πολιτών της ΕΕ, γεγονός το οποίο οι πολίτες της ΕΕ συχνά αγνοούν. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τη δήλωση σχετικά με τη διεθνή ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και των λιμένων σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και με την ανάγκη ισότιμου διεθνούς ανταγωνισμού στην παγκόσμια αγορά. Οι θαλάσσιες μεταφορές και οι λιμένες αναγνωρίζονται ως κρίκοι ζωτικής σημασίας στις εφοδιαστικές αλυσίδες που συνδέουν την ενιαία αγορά με την παγκόσμια οικονομία. Πράγματι, είναι κλάδοι που κατέχουν ηγετική θέση στον κόσμο και είναι κάθε άλλο παρά παρακαμάζοντες. Αναγνωρίζονται και οι δύο ως ζωτικά στοιχεία της πολιτικής της Λισαβόνας για την ανάδειξη της Ευρώπης στην πιο ανταγωνιστική εμπορική οντότητα στον κόσμο. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι, τα τελευταία χρόνια, η ναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ αποδείχθηκε επιτυχής σε ειδικευμένες κατηγορίες πλοίων.

3.2.2 Η Πράσινη Βίβλος θα έχει επίσης θετικές συνέπειες για τη δημόσια εικόνα της ναυτιλίας και την ανάπτυξη ναυτιλιακών ομίλων που θα είναι οι μεγαλύτεροι στον κόσμο. Οι ναυτιλιακοί όμιλοι πρέπει να κατέχουν κεντρική θέση στη μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η ΕΕ πρέπει να προβεί στην ανάθεση μελέτης με σκοπό τον ορισμό τους και τη σύγκρισή τους με ναυτιλιακούς ομίλους άλλων περιοχών. Οι ναυτιλιακοί όμιλοι θα συμβάλουν σημαντικά στη διατήρηση της ναυτικής τεχνολογίας στην ΕΕ.

3.2.3 Η ΕΕ θα πρέπει να ενθαρρύνει τις πρωτοβουλίες που στοχεύουν στη δημιουργία θετικής εικόνας της ναυτιλίας και των λιμένων στο ευρύ κοινό. Θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα για τη διευθέτηση των συμφορήσεων, που παρεμποδίζουν την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στους λιμένες και αλλού. Θα πρέπει να γίνουν επενδύσεις στους λιμένες και στις συνδέσεις τους με την ενδοχώρα, έτσι ώστε η Ευρώπη να αποκτήσει αποτελεσματικές και αρραγείς αλυσίδες εφοδιαστικής. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, που σημειώθηκε κατά την τελευταία δεκαετία, θα πρέπει να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

3.2.4 Αν και αναγνωρίζεται ότι σχεδόν το 90 % του εξωτερικού εμπορίου της ΕΕ και πάνω από 40 % του ενδοκοινοτικού εμπορίου διακινείται διά θαλάσσης και ότι οι κάτοικοι της ΕΕ ελέγχουν περισσότερο από το 40 % του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, στην Πράσινη Βίβλο δίνεται έμφαση μόνο στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και στην έννοια των «θαλάσσιων αρτηριών». Ωστόσο, δεν πρέπει να υποτιμάται η μεγάλη συμμετοχή της ναυτιλίας της ΕΕ στις μεταφορές για λογαριασμό τρίτων (cross-trading) μεταξύ τρίτων χωρών και άλλων ηπείρων.

### 3.3 Κοινωνικές πτυχές

3.3.1 Η παγκοσμιοποίηση θέτει ιδιαίτερες προκλήσεις για την απασχόληση στη ναυτιλία. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει πλήρως τη σημασία της διατήρησης της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας: είναι ουσιώδης τόσο για τον ίδιο τον κλάδο όσο και για τη διατήρηση των ναυτιλιακών ομίλων, που έχουν ζωτική σημασία για τα οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα της Κοινότητας. Υπάρχουν διάφορες σχετικές δράσεις που εφαρμόζονται τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο και οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν χρήσιμη βάση και εδώ μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο οι κοινωνικοί εταίροι. Εργαζόμενοι από κοινού, μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας και στην αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να ενώσει τις δυνάμεις της με τα κράτη μέλη για την αύξηση της ευαισθητοποίησης του κοινού και τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου και των εργαζομένων του.

3.3.2 Μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική πρέπει καταρχήν να επιδιώκει αύξηση των επενδύσεων στη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, ώστε να εξασφαλίζεται η παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Η ενδεχόμενη ανεπάρκεια ειδικευμένων ναυτικών θα έχει ανησυχητικές συνέπειες για τις υποδομές ναυτικής ασφάλειας της ΕΕ και η κατάσταση θα επιδεινωθεί εάν δεν υπάρξουν συντονισμένες προσπάθειες εκ μέρους της ΕΕ και των εθνικών κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση του φαινομένου. Χωρίς ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό στον τομέα της ναυτιλίας, η Ευρώπη θα παρουσιάζει ολοένα και μεγαλύτερη έλλειψη των γνώσεων και της πείρας που απαιτούνται για σημαντικές θαλάσσιες δραστηριότητες στις οποίες η ασφάλεια διαδραματίζει κεντρικό ρόλο (νηοψία, επιτήρηση, νομοθεσία, ασφάλιση, υπηρεσίες διαχείρισης της κυκλοφορίας των πλοίων, διάσωση, ακτοφυλακή και πλοήγηση). Επιπλέον, υπάρχει κίνδυνος ολόκληροι ναυτιλιακοί όμιλοι να κατακεραματιστούν ή να μετεγκατασταθούν σε άλλες περιοχές του κόσμου.

3.3.3 Οι δυνατότητες απασχόλησης των πρώην ναυτικών στην ξηρά είναι ένας σημαντικός παράγοντας προσέλκυσης εργαζομένων στις ναυτικές σταδιοδρομίες. Το έργο της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) για τη χαρτογράφηση της εξέλιξης της σταδιοδρομίας στις ναυτιλιακές βιομηχανίες θα βοηθήσει να καταδειχθούν οι δυνατότητες επαγγελματικής σταδιοδρομίας των ευρωπαίων ναυτικών, ώστε να γίνει η ναυτιλία μια ελκυστική επαγγελματική επιλογή. Η ιδέα αυτή θα πρέπει να προαχθεί και να χρησιμοποιηθεί σε εθνικό επίπεδο.

3.3.4 Ένα κατάλληλο πλαίσιο της ΕΕ, που θα προωθήει την ευρωπαϊκή ναυτική τεχνολογία και κατάρτιση, θα έχει θετικό αντίκτυπο

σε όλον τον ναυτιλιακό όμιλο (5). Πρέπει να αναληφθεί δράση για τη μεγαλύτερη υποστήριξη της ενθάρρυνσης της κατάρτισης των ναυτικών που επιθυμούν να γίνουν αξιωματικοί και της πραγματοποίησης επενδύσεων σε ναυτικές σχολές (ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση) σε όλη την ΕΕ, προκειμένου να εξασφαλιστεί η κατάρτιση σύμφωνα με τις «βέλτιστες πρακτικές» και η απόκτηση δεξιοτήτων που ανταποκρίνονται στις τεχνολογικές εξελίξεις (π.χ. ηλεκτρονική πλοήγηση).

3.3.5 Η Σύμβαση της ΔΟΕ του 2006 για τα Πρότυπα Ναυτικής Εργασίας (ΠΝΕ) (6), η οποία υιοθετήθηκε ομόφωνα και η οποία αντικαθιστά 30 κύριες συμβάσεις της ΔΟΕ, θα παράσχει μια στέρεη, ολοκληρωμένη και παγκόσμια βάση για τα πρότυπα εργασίας των ναυτικών. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις εν εξελίξει διαπραγματεύσεις μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ για τη μεταφορά της σύμβασης στη νομοθεσία της ΕΕ μέσω συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων. Η μελλοντική θαλάσσια πολιτική της ΕΕ θα πρέπει να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να επικυρώσουν και να θέσουν σε εφαρμογή τη σύμβαση, η οποία αποτελεί τον χάρτη των δικαιωμάτων των ναυτικών. Αντίστοιχα, η Επιτροπή ενθαρρύνεται να αναπτύξει όλες τις δυνατές επαφές ώστε να διασφαλιστεί ότι το 2007 θα υιοθετηθεί η Σύμβαση της ΔΟΕ για τις συνθήκες εργασίας στα αλιευτικά σκάφη, που δεν κατέστη δυνατό να υιοθετηθεί το 2005.

3.3.6 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι υπάρχει περιθώριο βελτίωσης της γενικής αντίληψης για τη ναυτιλία και το επάγγελμα του ναυτικού μέσω κατάλληλων εκστρατειών, προσαρμοσμένων στις εθνικές συνθήκες. Η ΕΟΚΕ μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προαγωγή της ναυτικής ταυτότητας και της ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς της ΕΕ. Με την ευκαιρία του Ευρωπαϊκού Έτους Διαπολιτιστικού Διαλόγου (7), η καθιέρωση μιας Ευρωπαϊκής Ημέρας της Ναυτιλίας ή Ευρωπαϊκής Ημέρας των Ωκεανών θα μπορούσε να συμβάλει στην καλύτερη ευαισθητοποίηση των Ευρωπαίων ως προς την σπουδαιότητα αυτού του κλάδου.

3.3.7 Θα πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω η ιδέα να αναλάβουν οι διάφοροι φορείς των ναυτιλιακών ομίλων τη χρηματοδότηση προγραμμάτων κατάρτισης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση επαρκούς προσφοράς ναυτικής τεχνολογίας, η οποία θα μπορούσε αργότερα να αξιοποιηθεί σε συναφείς δραστηριότητες στη στεριά.

3.3.8 Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη δυσανεμία της για το γεγονός ότι στην Πράσινη Βίβλο δεν γίνεται μνεία στις κοινωνικές πτυχές που αφορούν τους εργαζομένους που απασχολούνται σε διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες, εκτός από τους τομείς των μεταφορών και της αλιείας. Προτρέπει την Επιτροπή να εξετάσει τις κοινωνικές πτυχές άλλων θαλάσσιων δραστηριοτήτων (π.χ. ναυπηγική βιομηχανία, πλοήγηση, λιμένες, ενέργεια, διερεύνηση του βυθού).

#### 3.4 Περιβαλλοντικές πτυχές

3.4.1 Η ΕΟΚΕ συμμαρτίζεται την άποψη που διατυπώνεται στην Πράσινη Βίβλο ότι η διατήρηση των θαλάσσιων πόρων της Ευρώπης έχει ζωτική σημασία για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της απασχόλησης στην ΕΕ. Εκφράζει την ανησυχία ότι το θαλάσσιο περιβάλλον απειλείται ολοένα σοβαρότερα από τις ανθρώπινες

δραστηριότητες και τις φυσικές καταστροφές. Η προστασία του αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την μακροπρόθεσμη αειφορία του πλανήτη μας. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι μια ολοκληρωμένη διατομεακή προσέγγιση θα μπορούσε να αποτελέσει, για όλους τους σχετικούς φορείς, ένα σημαντικό εργαλείο για τη βιώσιμη διαχείριση του περιβάλλοντος και τη μεγιστοποίηση των συνεργιών μεταξύ των διαφόρων υποτομέων.

3.4.2 Πρέπει να διασφαλιστεί η βιοποικιλότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω συνεκτικών ευρωπαϊκών πολιτικών, οι οποίες θα καθορίζουν τις ευθύνες όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην αλυσίδα των ευθυνών. Η Επιτροπή καλείται να προβεί στη διεξαγωγή έρευνας προκειμένου να αποκτηθούν οι κατάλληλες επιστημονικές γνώσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να ενισχυθεί η συμβολή του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στην ανθρώπινη ζωή. Η προτιμώμενη λύση είναι η υιοθέτηση μιας ολιστικής, διεθνούς προσέγγισης για την επίτευξη γενικού περιβαλλοντικού οφέλους μακροπρόθεσμα.

3.4.3 Στο πλαίσιο ακριβώς αυτής της ολιστικής προσέγγισης, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εξετάσει τη θαλάσσια ρύπανση από χερσαίες πηγές (βιομηχανικές, αστικές, γεωργικές δραστηριότητες), οι οποίες ευθύνονται για το 80 % της συνολικής ρύπανσης των θαλασσών. Επιπλέον, η Πράσινη Βίβλος φαίνεται να παραβλέπει το σημαντικό μερίδιο ευθύνης των σκαφών αναμυχής στη ρύπανση των θαλασσών. Το ζήτημα αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί επειγόντως. Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστεί πολιτική της ΕΕ για την καταπολέμηση της θαλάσσιας διακίνησης τοξικών αποβλήτων (που εξαγονται σε τρίτες χώρες). Προς αυτή την κατεύθυνση τείνει η εφαρμογή της Σύμβασης για τη μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών, η οδηγία για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και η πρόταση οδηγίας για την προστασία του περιβάλλοντος μέσω του ποινικού δικαίου.

3.4.4 Μία από τις ανεπιθύμητες επιπτώσεις και τις ασυνέπειες μεταξύ των διαφόρων πολιτικών έχει σχέση με την αντιμετώπιση των ατμοσφαιρικών εκπομπών. Η G8 καθόρισε (Ιούλιος 2006) τις ατμοσφαιρικές εκπομπές των μεταφορών ως τομέα προτεραιότητας για επείγουσα ανάλυση δράσης, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Η πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για τον Περιορισμό της αλλαγής του κλίματος του πλανήτη (8) προτείνει, συγκεκριμένα, τη μείωση των εκπομπών των μεταφορών και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε άλλους τομείς. Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι περίπλοκο ζήτημα και η μείωση ενός ρύπου ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο σε άλλους, όπως στα αέρια του θερμοκηπίου. Η ΕΟΚΕ είναι υπέρ των μειώσεων των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τα πλοία. Ωστόσο, ο αντίκτυπός τους θα έχει ελάχιστη σημασία εάν δεν επιτευχθούν ισοδύναμες μειώσεις και στις δραστηριότητες στην ξηρά, οι οποίες συμβάλλουν πολύ περισσότερο από κάθε άλλη πηγή στην αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Σύμφωνα με την πρόσφατη δημοσιοευθεία στο Ηνωμένο Βασίλειο έκθεση Stern (9), οι μεταφορές ευθύνονται μόνο για το 14 % των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, εκ των οποίων στις θαλάσσιες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές αντιστοιχεί το 1,75 %.

(5) Σύμφωνα με μία έρευνα των BIMCO/ISF (Βαλτική και Διεθνής Ναυτιλιακή Διάσκεψη και Διεθνής Ομοσπονδία Εφοπλιστών), το διάγραμμα της ηλικίας των αξιωματικών στα παραδοσιακά ναυτικά έθνη συνεχίζει να παρουσιάζει αύξηση, μολονότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι θα περιοριστεί η ζήτηση των υπηρεσιών τους.

(6) <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>

(7) Έγγραφο της βρετανικής Προεδρίας (Δεκέμβριος 2005): υπάρχουν πολλές καινοτομίες πρωτοβουλίες που εφαρμόζονται ανά την ΕΕ και θα αξίζει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών.

(8) COM(2007) 2 (10.1.2007). NAT/310: Γνωμοδότηση με θέμα «Η αντιμετώπιση των προκλήσεων της αλλαγής του κλίματος — Ο ρόλος της κοινωνίας των πολιτών» (27.9.2006). NAT/276: Γνωμοδότηση με θέμα «Αειφόρος ανάπτυξη στη γεωργία, στη δασοκομία και στην αλιεία και οι προκλήσεις των κλιματικών αλλαγών» (27.1.2006).

(9) [http://www.hm-treasury.gov.uk/independent\\_reviews/stern\\_review\\_economics\\_climate\\_change/stern\\_review\\_report.cfm](http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm). Η έκθεση Stern εκτιμά ότι το κόστος της αδράνειας ανέρχεται σε 5-20 % του συνολικού ΑΕγχΠ.

3.4.5 Σε μία σειρά παλαιότερων γνωμοδοτήσεων, η ΕΟΚΕ έχει τονίσει ότι τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να επικυρώσουν το συντομότερο τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος και να διασφαλίσουν ότι θα τηθούν δέοντως σε εφαρμογή. Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο τρόπος μεταφοράς με την χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας και είναι φιλικός προς το περιβάλλον, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη διεθνώς επικρατούσα άποψη να καθιερωθούν χαμηλότερα όρια για τις ατμοσφαιρικές εκπομπές από εκείνα που κατέστησαν πρόσφατα υποχρεωτικά με το Παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL <sup>(10)</sup>. Τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών των πλοίων πρέπει να είναι αποτελεσματικά από άποψη κόστους και να μην έχουν ως αποτέλεσμα τη στροφή από τις πλωτές μεταφορές σε μέσα μεταφοράς λιγότερο αξιόπιστα για το περιβάλλον στην Ευρώπη. Η ΕΕ θα πρέπει να ενθαρρύνει — κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους — μια πολιτική για τη δημιουργία χώρων διάλυσης των πλοίων (εμπορικών και πολεμικών) που έχουν φθάσει στο τέλος της ζωής τους.

3.4.6 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο της θεματικής στρατηγικής για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Από περιβαλλοντική άποψη, ίσως να είναι ορθολογικό να υποδιαιρέθει η συνολική θαλάσσια επιφάνεια της ΕΕ σε περιφέρειες, προκειμένου να καθοριστούν οι συγκεκριμένες απαιτήσεις για καθεμία (ο λεγόμενος «θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός»), αναγνωρίζοντας πως ό,τι είναι αναγκαίο ή βέλτιστο για μία περιφέρεια ίσως να μην είναι απαραίτητο για μία άλλη. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αναγνώριση, στην Πράσινη Βίβλο, του ρόλου της ως φόρουμ ανταλλαγής απόψεων σχετικά με την εφαρμογή των γενικών αρχών διαμόρφωσης της θαλάσσιας πολιτικής, συμπεριλαμβανομένου του χωροταξικού σχεδιασμού.

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

##### 4.1 Βελτίωση της νομοθεσίας

4.1.1 Η αναγνώριση της ανάγκης να βελτιωθεί η νομοθεσία προκειμένου να αποφευχθούν οι ασυνέπειες μεταξύ των κοινών πολιτικών (π.χ. μεταφορές/περιβάλλον, μεταφορές/ανταγωνισμός) και η πρόθεση να καταβληθούν προσπάθειες για την εξασφάλιση συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά τη ρύθμιση και την επιβολή της νομοθεσίας είναι αξιέπαινες. Θα πρέπει να υποστηριχθεί, επίσης, η ιδέα της αυτοδιευθέτησης ως συμπληρώματος της νομοθεσίας.

4.1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί πλήρως την προσέγγιση της Πράσινης Βίβλου, σύμφωνα με την οποία πρέπει να αναλαμβάνεται δράση σε επίπεδο ΕΕ μόνον όταν αυτό παρέχει προστιθέμενη αξία. Η ΕΕ έχει επικριθεί για την τάση της να κοινοτικοποιεί διάφορα θέματα, τα οποία μπορούν να διευθετηθούν επαρκώς σε εθνικό ή σε διεθνές επίπεδο. Η επικριση αυτή πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη όταν μελετώνται μελλοντικές πολιτικές στο πλαίσιο της «βελτίωσης της νομοθεσίας».

##### 4.2 Εξωτερικές σχέσεις

4.2.1 Όσον αφορά την πρόταση να συμμετέχει μελλοντικά η ΕΕ στους διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς ως οντότητα παράλληλα με τα κράτη μέλη της, η εμπειρογνώσια που συνεισφέρουν τα κράτη

μέλη της ΕΕ στους διεθνείς οργανισμούς (όπως ο ΔΝΟ και η ΔΟΕ) χαιρεί μεγάλης υπόληψης και αυτό δεν πρέπει να υπονομευθεί, αλλά να ενισχυθεί. Όπως έχουν σήμερα τα πράγματα, υπάρχει περιθώριο να επιβληθεί κάποια συνεργασία ή συντονισμός των κρατών μελών της ΕΕ στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο να ασκήσει η Επιτροπή την επιρροή της σε τρίτες χώρες για να τις ενθαρρύνει να κυρώσουν και να θέσουν σε εφαρμογή τις κυριότερες διεθνείς ναυτικές συμβάσεις (Σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, Σύμβαση για τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών, Σύμβαση για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις του 1996).

4.2.2 Μια αποτελεσματική και αποδοτική πολιτική εξωτερικών σχέσεων της ΕΕ θα πρέπει να διασφαλίζει ένα καλό διεθνές πλαίσιο λειτουργίας για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Οι διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ για τις υπηρεσίες (GATS) είναι σημαντικές για την εξασφάλιση της πρόσβασης στις αγορές. Παρότι οι διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ντόχα έχουν ανασταλεί, θα πρέπει να συνεχίσει να ισχύει η συμφωνία ανασταλτικής περιόδου για τις θαλάσσιες μεταφορές (που εμποδίζει τα κράτη μέλη του ΠΟΕ να λάβουν νέα προστατευτικά μέτρα). Η διμερής ναυτιλιακή συμφωνία με την Κίνα θέσπισε ένα καλό πλαίσιο λειτουργίας για εποικοδομητικές σχέσεις με αυτή τη χώρα και θα πρέπει να συναφθεί παρόμοια συμφωνία με την Ινδία.

4.2.3 Στην Πράσινη Βίβλο επισημαίνεται ότι το νομικό σύστημα που βασίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) <sup>(11)</sup> πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι νέες προκλήσεις. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η Σύμβαση UNCLOS αντικατοπτρίζει μια λεπτή ισορροπία συμφερόντων, η οποία δεν θα πρέπει να διαταραχθεί, ιδίως όσον αφορά τις έννοιες της «ελεύθερης ναυσιπλοΐας» και του «δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης» από την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Άλλα παράκτια κράτη θα μπορούσαν να ακολουθήσουν το ίδιο παράδειγμα και παρεκκλίνουν από την «ελεύθερη ναυσιπλοΐα» για λιγότερο αγαθούς σκοπούς. Αυτό θα μπορούσε να έχει σοβαρές συνέπειες για το θαλάσσιο εμπόριο σε μερικές από τις σημαντικότερες στρατηγικές πλωτές οδούς του κόσμου.

##### 4.3 Κοινός Ευρωπαϊκός Θαλάσσιος Χώρος

4.3.1 Η ιδέα της θεώρησης της ΕΕ ως ενιαίας χώρας για τελωνειακούς/διοικητικούς σκοπούς δεν μπορεί παρά να επικροτηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι στα διεθνή ύδατα (ανοιχτή θάλασσα) θα τηρούνται η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και οι συμβάσεις του ΔΝΟ, συμπεριλαμβανομένης της «ελεύθερης ναυσιπλοΐας» και του «δικαιώματος αβλαβούς διέλευσης» από την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ). Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι η ιδέα του «κοινού θαλάσσιου χώρου της ΕΕ» αναφέρεται μόνο σε έναν εικονικό θαλάσσιο χώρο, εντός του οποίου οι ενδοευρωπαϊκές θαλάσσιες υπηρεσίες θα υπόκεινται σε απλοποιημένες διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις, ήτοι σε ανάλογο καθεστώς με αυτό που ισχύει για τις μεταφορές με φορτηγά οχήματα, τις σιδηροδρομικές ή τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές στην εσωτερική αγορά. Μετά από διευκρινίσεις εκ μέρους της Επιτροπής, η οποία αναφέρεται σαφώς σ' αυτό το θέμα στην ανακοίνωση, η ΕΟΚΕ μπορεί να υποστηρίξει αυτή την ιδέα <sup>(12)</sup>.

<sup>(10)</sup> Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία, 1973, όπως τροποποιήθηκε με το σχετικό Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78). Βλ.: [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=678&topic\\_id=258](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258).

<sup>(11)</sup> [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm).

<sup>(12)</sup> Πρβλ. TEN/258: Γνωμοδότηση για την ευρωπαϊκή πολιτική περί λιμένων ΕΕ C 325 της 30.12.2006.

#### 4.4 Θαλάσσιο περιβάλλον

4.4.1 Η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσω των μηχανισμών που παρέχονται από τη Σύμβαση MARPOL, ενδεχομένως με την δημιουργία πρόσθετων «περιοχών ελέγχου των εκπομπών SOx» (SECA). Για τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο απαιτούνται πρόσθετες επενδύσεις σε διυλιστήρια και πρόσθετη ενέργεια για την εξαγωγή του θείου, η οποία ενδέχεται να αυξήσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και να συμβάλει έτσι στην αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Εξάλλου, δεν είναι βιώσιμη λύση η εφαρμογή μυριάδων διαφορετικών επιπέδων ελέγχου των εκπομπών στις διάφορες περιοχές και λιμένες στον κόσμο.

4.4.2 Όσον αφορά τη ρύπανση της ατμόσφαιρας από τα πλοία, ο ισχυρισμός ότι «οι εκπομπές NOx της ναυτιλίας προβλέπεται να είναι υψηλότερες από τις αντίστοιχες όλων των χερσαίων πηγών μαζί μέχρι το 2020» είναι αμφισβητήσιμος. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στη ναυσιπλοία και να εξετάσει το ζήτημα της κυκλοφορίας των πλοίων στην Αρκτική.

4.4.3 Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας στα ύδατα πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας έχει καταστεί σημαντική προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα. Στα πλαίσια αυτό, απαιτείται αποσαφήνιση της σχέσης μεταξύ της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και της σύμβασης για τη βιοποικιλότητα. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να συμμετάσχουν ενεργά στην παγκόσμια αξιολόγηση της θάλασσας από τον ΟΗΕ, που βρίσκεται σε εξέλιξη.

4.4.4 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει μια μακροπρόθεσμη περιβαλλοντική στρατηγική για τον καθαρισμό και την προστασία της Μεσογείου. Αυτό το μοναδικό στον κόσμο οικοσύστημα υποβαθμίζεται καθώς αυξάνονται οι περιβαλλοντικές πιέσεις, με αποτέλεσμα να απειλείται η υγεία των ανθρώπων και οι οικονομικοί τομείς που εξαρτώνται από τη θάλασσα. Ομοίως, η Βαλτική και ο Εύξεινος Πόντος, θάλασσες σχεδόν κλειστές, χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής λόγω των μεγάλων ποσοτήτων ρωσικού πετρελαίου που μεταφέρονται μέσω αυτών, της γενικής αύξησης της κυκλοφορίας και του ευτροφισμού από πηγές και ποταμούς που βρίσκονται στην ξηρά. Εξάλλου, αυτόν τον καιρό διεξάγεται συζήτηση για το ευαίσθητο ζήτημα του περιβαλλοντικού αντίκτυπου που θα έχει ο προτεινόμενος αγωγός στη Βαλτική Θάλασσα (Ρωσία/Γερμανία). Τα προβλήματα αυτά επιδεινώνονται με τις δραστηριότητες των πολεμικών πλοίων -που δεν εμπίπτουν στο πεδίο των κανόνων της ΕΕ- οι οποίες καθίστανται όλο και πιο επιβλαβείς για το περιβάλλον και τον τουρισμό.

#### 4.5 Αλιεία

4.5.1 Ο κλάδος της αλιείας<sup>(13)</sup> εξαρτάται σε πολύ σημαντικό βαθμό από ένα βιώσιμο θαλάσσιο περιβάλλον και για το μέλλον του χρειάζεται ένα θαλάσσιο οικοσύστημα που να λειτουργεί στην εντέλεια από βιολογική, οικονομική και κοινωνική άποψη.

4.5.2 Ο «Κώδικας ορθής συμπεριφοράς για μια υπευθύνως ασκούμενη αλιεία» (του FAO) θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως βάση για όλες τις αλιευτικές αρχές. Ο κλάδος της αλιείας πρέπει να αναπτύξει καλύτερα μέσα (π.χ. εξοπλισμούς, αλιευτικά εργαλεία) για να αυξηθεί η επιλεκτικότητα και να περιοριστούν, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές,

<sup>(13)</sup> Βλ. NAT/333: Γνωμοδότηση για την εφαρμογή της αειφορίας στην αλιεία της ΕΕ, NAT/316: Γνωμοδότηση για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης του κλάδου της αλιείας (25.9.2006) και NAT/280: Γνωμοδότηση για τη θέσπιση κοινοτικών χρηματοδοτικών μέτρων για την εφαρμογή της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής καθώς και στον τομέα του Δικαίου της Θαλάσσης (16.12.2005). ΕΕ C 318 της 23.12.2006 και ΕΕ C 65 της 17.3.2005.

ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να απειληθούν οι βιότοποι από μίαν ανεξέλεγκτη και παράνομη αλιεία, και να βελτιωθούν οι στατιστικές που αφορούν τα αλιεύματα. Μια καλύτερη χωροταξία θα μπορούσε να συμβάλει στην ανάπτυξη του παραθαλάσσιου τουρισμού, στην προστασία της αλιείας, στην προαγωγή της περιφερειακής ανάπτυξης και στην αύξηση της απασχόλησης στη ναυτιλία στις μη αστικές περιοχές.

#### 4.6 Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή

4.6.1 Η ΕΟΚΕ διερωτάται ποια είναι η προστιθέμενη αξία της προώθησης της ιδέας μιας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής στην παρούσα φάση. Η μελέτη σκοπιμότητας που θα δημοσιοποιηθεί σύντομα θα παράσχει πολύτιμες πληροφορίες για το σχετικό σκεπτικό της Επιτροπής. Λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορές που υπάρχουν ως προς τη διάρθρωση, τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες των διάφορων εθνικών υπηρεσιών των κρατών μελών, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι επιθυμητοί στόχοι μπορούν να επιτευχθούν και με τη στενότερη συνεργασία των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, τη λαθρομετανάστευση, το λαθρεμπόριο και την από κοινού διερεύνηση των ατυχημάτων.

#### 4.7 Ευρωπαϊκό νηολόγιο

4.7.1 Η πρόταση να δημιουργηθεί ένα συμπληρωματικό και προαιρετικό ευρωπαϊκό νηολόγιο (π.χ. το EUROS) είναι θέμα που προβληματίζει την ΕΟΚΕ. Παρότι ελκυστική ως σύμβολο της ευρωπαϊκής ενότητας και αριστείας, η σημαία ΕΕ είναι πρόδρομη κίνηση τη στιγμή που δεν έχουν ακόμη εναρμονιστεί οι οικονομικές, φορολογικές και κοινωνικές πολιτικές των κρατών μελών. Μία τέτοια πρόταση θα μπορούσε να εξεταστεί ως επιστέγασμα μιας γενικής εναρμόνισης της ΕΕ στο απώτερο μέλλον, που επί του παρόντος δεν είναι ακόμη ορατό. Επιπροσθέτως, η χρήση της λέξης «συμπληρωματικό» ευρωπαϊκό νηολόγιο δημιουργεί σύγχυση και εγείρει το ερώτημα ποια πρόσθετα πλεονεκτήματα θα μπορούσε να παράσχει ένα τέτοιο νηολόγιο πέραν του εθνικού νηολογίου και των κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη ναυτιλία. Τα θετικά μέτρα και άλλα κίνητρα για την ενίσχυση της ναυτιλίας της ΕΕ μπορούν να εξορθολογιστούν μέσω των κατευθυντήριων γραμμών και να καταστούν διαθέσιμα σε όλα τα εθνικά νηολόγια. Η δημιουργία ειδικού ευρωπαϊκού νηολογίου προϋποθέτει την αναγνώριση και ενίσχυση του ευρωπαϊκού κοινωνικού δικαίου, το οποίο θα πρέπει να ισχύει και για τα πλοία που θα φέρουν την ευρωπαϊκή σημαία.

#### 4.8 «Ποιοτικά» παράκτια κράτη

4.8.1 Η ΕΟΚΕ τάσσεται με έμφαση υπέρ της δημιουργίας «ποιοτικών» παράκτιων κρατών, τα οποία συνιστούν σήμερα τον ελλείποντα κρίκο στην αλυσίδα της ποιότητας. Τα κράτη αυτά θα πρέπει να παρέχουν ουσιώδεις υπηρεσίες στα πλοία. Για παράδειγμα, ένα «ποιοτικό» παράκτιο κράτος: τηρεί τις διεθνείς υποχρεώσεις του επικυρώνοντας και θέτοντας σε εφαρμογή τις διεθνώς αναγνωρισμένες συμβάσεις, ακολουθεί τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ και της ΔΟΕ για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών, παρέχει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, διατηρεί τα βοηθήματα ναυσιπλοίας και τους ναυτικούς χάρτες, παρέχει καταφύγιο στα πλοία που κινδυνεύουν (αντί να αρνείται με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος περιβαλλοντικής καταστροφής), μεριμνά ώστε να διασφαλίζεται βήμα προς βήμα η αβλαβής διέλευση των πλοίων από τα ύδατά του και παρέχει κίνητρα στα πλοία ποιότητας να δένουν στα λιμάνια του ή να διαπλέουν τα ύδατά του. Δυστυχώς, ορισμένα παράκτια κράτη φαίνεται γενικώς να μην αναλαμβάνουν ουσιαστική δέσμευση ως προς τον σημαντικό αυτό ρόλο.

4.8.2 Η Πράσινη Βίβλος παρέχει την ευκαιρία ανάπτυξης μετρήσιμων κριτηρίων και «βέλτιστων πρακτικών» για τα παράκτια κράτη. Η ΕΕ πρέπει να θέσει το ζήτημα αυτό ενώπιον του ΔΝΟ, προκειμένου να αναπτυχθούν κατάλληλα μετρήσιμα κριτήρια για την αξιολόγηση των επιδόσεων των παράκτιων κρατών.

4.8.3 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(14)</sup> σχετικά με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ταμείου παράκτιων και νησιωτικών ζωνών, το οποίο θα καλύπτει διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες.

#### 4.9 Παράκτιος τουρισμός

4.9.1 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η Ευρώπη αποτελεί τον πρώτο τουριστικό προορισμό στον κόσμο. Υποστηρίζει την ιδέα της ανάπτυξης ενός εναλλακτικού ποιοτικού τουρισμού στις παράκτιες περιοχές. Στην Πράσινη Βίβλο αναγνωρίζεται ότι για τον βιώσιμο τουρισμό απαιτείται διαφοροποίηση των τουριστικών υπηρεσιών, προκειμένου να μειωθεί η πίεση στις παραλίες, να εξευρεθούν εναλλακτικές πηγές εισοδήματος για τους αλιείς και να αναπτυχθούν νέες δραστηριότητες για τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η ΕΟΚΕ σαφώς υποστηρίζει τις πιο πάνω πρωτοβουλίες.

#### 4.10 Κοινωνικά θέματα

4.10.1 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι οι αλιείς και οι ναυτικοί εξαιρούνται από την ευρωπαϊκή κοινωνική νομοθεσία στις εξής οδηγίες: στην οδηγία για τις ομαδικές απολύσεις, στην οδηγία για τις μεταβι-

βάσεις επιχειρήσεων, στην οδηγία σχετικά με την ενημέρωση/διαβούλευση των εργαζομένων και στην οδηγία σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων. Ο αποκλεισμός τους αυτός ήταν αρχικά δικαιολογημένος, δεδομένου ότι η κοινωνική νομοθεσία είχε αρχικά δημιουργηθεί για να εφαρμόζεται στις βιομηχανίες της ξηράς και όχι για την αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων των ναυτικών επαγγελματιών. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει αυτές τις εξαιρέσεις σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους.

#### 4.11 Συμφωνίες επιβίβασης επί πλοίων

4.11.1 Οι ανάγκες ενίσχυσης της ασφαλείας εξώθησαν διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ να συνάψουν με τρίτες χώρες διμερείς συμφωνίες επιβίβασης επί πλοίων. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι είναι επιθυμητή η συντονισμένη προσέγγιση αυτών των πρωτοβουλιών από τα κράτη μέλη της ΕΕ, όπως και ο συντονισμένος καταμερισμός των εργασιών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των πολεμικών ναυτικών τους, όσον αφορά την εφαρμογή αυτών των κανόνων. Μία εναλλακτική επιλογή θα μπορούσε να είναι η ταχεία επικύρωση από τα κράτη μέλη της ΕΕ των «Πρωτοκόλλων για την καταστολή παράνομων πράξεων» (ΚΠΠ). Τα Πρωτόκολλα ΚΠΠ έχουν παρόμοιους στόχους με την «Πρωτοβουλία ασφαλείας κατά της διάδοσης», αλλά περιλαμβάνουν σημαντικές διασφαλίσεις για την προστασία των θεμιτών εμπορικών συμφερόντων των θαλάσσιων μεταφορέων και ιδιαίτερα των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των ναυτικών.

Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

<sup>(14)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΤΠ 258/2006 (13-14.2.2007).