

I

(Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

487Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 13ΗΣ ΚΑΙ 14ΗΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2013

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Βιομηχανίες θαλάσσης: επίτευξη της αναδιάρθρωσης λόγω της κρίσης» (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(2013/C 133/01)

Εισηγητής: **ο κ. Edgardo Maria IOZIA**

Συνεισηγητής: **ο κ. Patrizio PESCI**

Στις 12 Ιουλίου 2012, και σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 2 του Εσωτερικού της Κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση πρωτοβουλίας με θέμα :

Βιομηχανίες θαλάσσης: επίτευξη της αναδιάρθρωσης λόγω της κρίσης.

Η Συμβουλευτική Επιτροπή Βιομηχανικών Μεταλλαγών, στην οποία ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή της στις 22 Ιανουαρίου 2013.

Κατά την 487η σύνοδο ολομέλειας, της 13ης και 14ης Φεβρουαρίου 2013 (συνεδρίαση της 13ης Φεβρουαρίου 2013), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 70 ψήφους υπέρ και 2 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ναυσιπλοία αναψυχής, δηλαδή η ενασχόληση με το νερό για ατομική ευχαρίστηση, είτε με τη χρήση σκάφους (βάρκα με πανί ή με μηχανή, κανό, καγιάκ ή άλλο), είτε μέσω των πολυάριθμων ναυτικών δραστηριοτήτων που υφίστανται (σέρφινγκ, κάιτ σέρφινγκ, καταδύσεις, ερασιτεχνική αλιεία, κλπ) ασκείται στην Ευρώπη από όλες τις κοινωνικές τάξεις εδώ και παρά πολλά χρόνια. Εν προκειμένω, η ναυσιπλοία αναψυχής δεν θεωρείται απλώς θερινή ενασχόληση, αλλά συμβάλλει στην ανάπτυξη και στη διάδοση αθλητικών, πολιτιστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών αξιών. Με αυτή την έννοια, η ευρωπαϊκή ναυσιπλοία αναψυχής διαδραματίζει σημαντικό κοινωνικό ρόλο και στηρίζει τις αξίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1.2 Μέσω της ναυσιπλοίας αναψυχής, οι νέες γενεές κυρίως μπορούν να μάθουν να σέβονται τη φύση, την αξία της ομαδικής εργασίας και να είναι υπεύθυνες· μπορούν να επικοινωνούν, να ακούουν μια ευχάριστη και προσιτή από πλευράς κόστους αθλητική

δραστηριότητα, να γνωρίζουν νέα μέρη μέσω του θαλάσσιου τουρισμού, να έχουν πρόσβαση σε θαλάσσιες περιοχές ιδιαίτερης αξίας. Η ναυσιπλοία αναψυχής απέκτησε πρόσφατα θεραπευτική λειτουργία και απευθύνεται σε άτομα με αναπηρίες, σε άτομα που έχουν χάσει την αυτοπεποίθησή τους, συμβάλλοντας στην αποκατάσταση και στην ανάκτηση της χαμένης ασφάλειας.

1.3 Η παρούσα γνωμοδότηση βασίζεται στη διαπίστωση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΕΟΚΕ) ότι η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά παραμένει ατελής όσον αφορά τη ναυσιπλοία αναψυχής. Η δημόσια ακρόαση, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2012 κατά τη διάρκεια του Διεθνούς Ναυτικού Σαλονιού της Γένοβας (Ιταλία), με τη συμμετοχή εκπροσώπων της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της βιομηχανίας, των εργαζομένων, των χρηστών και των καταναλωτών, των πανεπιστημίων και των περιβαλλοντικών ενώσεων, ανέδειξε τις πολλές δυσκολίες που εξακολουθούν να υπάρχουν στην ευρωπαϊκή αγορά για τον τομέα αυτό. Η ΕΟΚΕ καλεί συνεπώς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

να εξετάσει τις δράσεις που προτείνονται στην παρούσα γνωμοδότηση και οι οποίες είναι απαραίτητες για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς και για την καταπολέμηση των εμποδίων και των άλλων περιορισμών που εξακολουθούν να υφίστανται σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο.

1.4 Η παραγωγή της ευρωπαϊκής βιομηχανίας θαλάσσης τα χρόνια της κρίσης σημείωσε κάθετη πτώση, κατά 40-60 % περίπου, αναλόγως με τη χώρα, με απώλεια 46 εκατομμυρίων θέσεων εργασίας και μείωση κατά περίπου 3 έως 4,5 δισ. ευρώ του συνολικού κύκλου εργασιών του τομέα κατασκευών. Παρ' όλα αυτά, εξακολουθεί να είναι η πιο σημαντική βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο, εφόσον παρατηρείται αποδυνάμωση της ανταγωνιστικής θέσης της Αμερικής και ανάπτυξη αναδυόμενων χωρών, όπως η Βραζιλία, η Κίνα και η Τουρκία

1.5 Η ΕΟΚΕ θεωρεί σημαντικό να μην χαθεί αυτή η κληρονομιά καινοτόμων ικανοτήτων και δυνατοτήτων, που επέτρεψε στις επιχειρήσεις να διατηρήσουν τη θέση τους, αυξάνοντας, σχεδόν αποκλειστικά, τις εξαγωγές προϊόντων υψηλών προδιαγραφών.

1.6 Η Μεσόγειος Θάλασσα είναι η περιοχή στην οποία συγκεντρώνεται πάνω από το 70 % του παγκόσμιου θαλάσσιου τουρισμού, ο οποίος αποφέρει σημαντικά οφέλη στις παράκτιες χώρες. Ο εν λόγω τουρισμός παρεμποδίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες που διαφέρουν μεταξύ τους, οι σημαντικότερες των οποίων αφορούν, για παράδειγμα, τα σκάφη αναψυχής, τις άδειες ναυσιπλοΐας, τα μέτρα ασφάλειας και τη φορολογία.

1.7 Η ΕΟΚΕ, αν και έχει επίγνωση των διαφορών ευαισθησιών που υπάρχουν σε χώρες με αρχαία ναυτική παράδοση, συνιστά στην Επιτροπή, να αναζητήσει κοινές λύσεις και πιστεύει ότι έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον κλάδο να αρχίζει να εφαρμόζεται η αρχή που διέπει την εσωτερική αγορά για την αποφυγή διακρίσεων, άμεσων ή έμμεσων, στην κυκλοφορία των υπηρεσιών και των προσώπων.

1.8 Στην Ευρώπη, ενώ οι απαιτήσεις ασφάλειας και οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις για την κατασκευή των σκαφών αναψυχής είναι εναρμονισμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τα σκάφη αναψυχής ποικίλλει σημαντικά από χώρα σε χώρα όσον αφορά τις συνθήκες χρήσης (άδειες πλοήγησης, νηολογήσεις, κανονισμούς και εξοπλισμούς ασφαλείας, φορολογία κ.λπ.). Αυτές οι εθνικές διαφορές προκαλούν τον κατακερματισμό της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, δημιουργώντας σύγχυση στους οικονομικούς φορείς και στους χρήστες, αλλά και μια μορφή αθέμιτου ανταγωνισμού. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι βέβαια η Μεσόγειος Θάλασσα όπου, από την Ισπανία έως την Ελλάδα, μέσω της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Σλοβενίας και της Κροατίας, η ναυσιπλοΐα ρυθμίζεται με διαφορετικό τρόπο σε κάθε χώρα. Αυτές οι διαφορές μεταχείρισης δεν υπάρχουν για άλλα μέσα μεταφοράς όπως το αυτοκίνητο, το τρένο ή το αεροπλάνο.

1.9 Κατά τη ενδιαφέρουσα ακρόαση, η οποία πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτικού Σαλονιού της Γένοβας, οι εκπρόσωποι της βιομηχανίας, και των διαφόρων συνιστωσών της, οι εκπρόσωποι των εργαζομένων του τομέα, οι περιβαλλοντικές ενώσεις, ζήτησαν ομόφωνα και απαιτήσαν να λάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση τις κατάλληλες πρωτοβουλίες για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων της βιομηχανίας θαλάσσης.

1.10 Πέραν του ότι πρόκειται για έναν τομέα όπου η καινοτομία, η έρευνα και η ανάπτυξη είναι απαραίτητες για την επιβίωσή του, σε αντίθεση με πολλούς άλλους τομείς, η βιομηχανία θαλάσσης δεν απαιτεί έκτακτα μέτρα ή οικονομική βοήθεια, αλλά αποκλειστικά πρωτοβουλίες και δράσεις προκειμένου η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά στον τομέα αυτό να καταστεί πραγματικότητα.

1.11 Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται τις ανησυχίες των φορέων του τομέα σκαφών αναψυχής και ζητεί από την Επιτροπή να συνοδεύσει την έγκριση της αναθεώρησης της οδηγίας 94/25/ΕΚ για τα σκάφη αναψυχής μέχρι 24 μέτρων με επιπλέον πρωτοβουλίες που να εντάσσονται σε ένα συγκεκριμένο σχέδιο δράσης. Θα ήταν πολύ χρήσιμο να προετοιμάσει μια Πράσινη Βίβλο σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη βιομηχανία θαλάσσης, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών, και στη συνέχεια να καθορίσει ένα σχέδιο δράσης που να ανταποκρίνεται στις γενικές αρχές μιας νέας ευρωπαϊκής βιομηχανικής πολιτικής⁽¹⁾ και μιας ευρωπαϊκής πολιτικής βιώσιμου τουρισμού⁽²⁾.

1.12 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ιδίως ορισμένα θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και να επιλυθούν:

- Διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες, ειδικότερα τις ΗΠΑ, την Κίνα και τη Βραζιλία για νέους κανόνες αμοιβαιότητας όσον αφορά την πρόσβαση των ευρωπαϊκών προϊόντων στις αγορές τους.
- Ενίσχυση της εποπτείας της αγοράς προς αποφυγή εισαγωγής από τρίτες χώρες σκαφών αναψυχής που δεν πληρούν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές θορύβου και εκπομπών, πράγμα που δημιουργεί αθέμιτο ανταγωνισμό.
- Προώθηση ομοιογενούς και συνεχούς κατάρτισης που να καθιστά δυνατή την αναγνώριση των αποκτηθέντων επαγγελματικών προσόντων και τη διευκόλυνση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού. Οι κοινωνικές δυνάμεις επιθυμούν ένα ευρωπαϊκό διαβατήριο κατάρτισης στον τομέα αυτό.

(1) Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Μια ισχυρότερη ευρωπαϊκή βιομηχανία για την ανάπτυξη και την οικονομική ανάκαμψη" COM(2012) 582 final.

(2) Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο - ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για τον ευρωπαϊκό τουρισμό" COM(2010) 352 final.

- Δημιουργία μιας ευρωπαϊκής βάσης δεδομένων για τα ατυχήματα σε σκάφη αναψυχής και στη ναυσιπλοΐα προκειμένου να γίνουν κατανοητοί οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τις δραστηριότητες αυτές, και θέσπιση των ενδεδειγμένων κανονισμών και προτύπων ασφαλείας.
- Θέσπιση ενιαίων κανονισμών ασφαλείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και ιδίως σε θαλάσσιες λεκάνες, όπως η Μεσόγειος, η Βαλτική και άλλες θάλασσες της Ευρώπης.
- Εκπόνηση τεχνικής μελέτης για την αναθεώρηση του ισχύοντος συστήματος των κατηγοριών σχεδιασμού, όπως έχει ζητήσει και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας 94/25/ΕΚ.
- Διευκόλυνση της πρόσβασης των βιομηχανιών θαλάσσης στα ευρωπαϊκά κονδύλια για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία, όπως συμβαίνει με τις σχετικές με άλλα μέσα μεταφοράς βιομηχανίες.
- Υιοθέτηση διεθνών προτύπων, τα οποία να τηρούνται πραγματικά. Οι ΗΠΑ, για παράδειγμα, συμμετέχουν στην ανάπτυξη των προτύπων ISO, αλλά δεν τα αναγνωρίζουν ούτε τα χρησιμοποιούν σε εθνικό επίπεδο, προτιμώντας τα αμερικανικά πρότυπα.
- Εναρμόνιση της φορολογικής μεταχείρισης σε σχέση με τον θαλάσσιο τουρισμό στην ενιαία αγορά. Ορισμένα κράτη μέλη εξισώνουν τον συντελεστή του ΦΠΑ που πρέπει να υπολογίζεται στα λιμάνια και στις ναυλώσεις, με τους συντελεστές που ισχύουν στην ξενοδοχειακή βιομηχανία· άλλα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονικό συντελεστή με εμφανές και αδικαιολόγητο μειονέκτημα για τους εθνικούς φορείς.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας της βιομηχανίας θαλάσσης για τις νέες γενεές τόσο ως επαγγελματική όσο και ως αθλητική και ερασιτεχνική δραστηριότητα.

2. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης

2.1 Η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης απαρτίζεται από περισσότερες των 37 000 επιχειρήσεων, οι οποίες απασχολούν άμεσα 234 000 άτομα, με ετήσιο κύκλο εργασιών 20 δισ. ευρώ. Το 97 % των επιχειρήσεων είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους· οι μεγάλοι και πιο δομημένοι όμιλοι φτάνουν περίπου τους δέκα. Η οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση του 2008-2009 προκάλεσε κατά μέσον όρο μείωση των πωλήσεων και της βιομηχανικής παραγωγής κατά 40-60 %, πλήττοντας όλους τους τύπους προϊόντων. Η οικονομική κρίση από το 2009 μέχρι σήμερα έχει οδηγήσει σε απώλεια 46 000 θέσεων εργασίας, ενώ ο συνολικός κύκλος εργασιών του τομέα κατασκευών μειώθηκε κατά 3 έως 4,5 δισ. ευρώ. Ανάλογο ποσοστό απώλειας θέσεων εργασίας έχει

σημειωθεί σε μεγάλες επιχειρήσεις και ΜΜΕ. Τόσο η απώλεια των θέσεων εργασίας όσο και η μείωση του κύκλου εργασιών σημειώθηκαν ουσιαστικά στο βιομηχανικό τμήμα του κλάδου (δηλαδή, στη ναυπηγική και στην κατασκευή συστατικών μερών και εξαρτημάτων). Οι υπηρεσίες (μίσθωση / ναύλωση σκαφών αναψυχής, επισκευή και συντήρηση, μαρίνες και λιμένες αναψυχής), οι οποίες μέχρι σήμερα είχαν αντέξει, άρχισαν να υφίστανται τις συνέπειες της κρίσης από εφέτος. Αν και η κρίση έχει επηρεάσει σημαντικά τον διεθνή καταμερισμό, η Ευρώπη εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο όπου παρατηρείται αποδυνάμωση της ανταγωνιστικής θέσης της Αμερικής και ανάπτυξη αναδυόμενων χωρών, όπως η Βραζιλία, η Κίνα και η Τουρκία ⁽³⁾.

2.2 Η βιομηχανική δραστηριότητα του τομέα καλύπτει το σύνολο του τομέα της παραγωγής της ναυπηγικής βιομηχανίας, που εκτείνεται από μικρά σκάφη έως σκάφη με μήκος κύτους πάνω από 100 μέτρα. Η ναυπηγική βιομηχανία ωστόσο επικεντρώνεται συνήθως στην κατασκευή σκαφών με μήκος κύτους μέχρι 24 μέτρα (η κατασκευή του οποίου ρυθμίζεται από την οδηγία 94/25/ΕΚ). Η χρήση αυτών των σκαφών ποικίλλει: σκάφη αναψυχής, μικρά επαγγελματικά σκάφη για την ακτοφυλακή, το λιμενικό σώμα και τις τελωνειακές αρχές, μικρά επιβατηγά πλοία που χρησιμοποιούνται σε τουριστικές περιοχές και στα νησιά· ειδικά σκάφη. Η βιομηχανία παράγει την κατασκευή εξοπλισμού και ανταλλακτικών (συμπεριλαμβανομένων των νέων εξαρτημάτων όπως οι κινητήρες, οι υπερδομές, τα ηλεκτρονικά συστήματα και τα συστήματα πλοήγησης, τα ιστία, οι βαφές, η εσωτερική διαρρύθμιση κλπ.), τα ναυτικά εξαρτήματα (υφάσματα, εξοπλισμός ασφαλείας κλπ.) και τον εξοπλισμό για θαλάσσια αθλήματα (καταδύσεις, σέρφινγκ, κιάι σέρφινγκ, κανό/καγιακ κλπ.).

2.3 Οι δραστηριότητες υπηρεσιών είναι πολυάριθμες και ποικίλες εφόσον καλύπτουν την ανάπτυξη και τη διαχείριση 4 500 ευρωπαϊκών λιμένων αναψυχής (που παρέχουν 1,75 εκατομμύρια κρίκους πρόσδεσης για 6,3 συνολικά εκατομμύρια σκάφη στην Ευρώπη), αλλά και την εμπορία και τη συντήρηση, τη μίσθωση ποταμίων και θαλάσσιων σκαφών (με ή χωρίς πλήρωμα), ναυτικές σχολές και εμπειρογνώμονες, εξειδικευμένες οικονομικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες στον τομέα της ναυσιπλοΐας κλπ.

2.4 Σήμερα, σχεδόν 48 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ ασκούν μία ή περισσότερες θαλάσσιες δραστηριότητες, ενώ 35 εκατομμύρια εξ αυτών χρησιμοποιούν ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος ⁽⁴⁾. Το προφίλ του ιδιοκτήτη σκάφους αναψυχής μπορεί πράγματι να αντανακλά τις διάφορες κοινωνικές κατηγορίες κάθε χώρας· οι θαλάσσιες δραστηριότητες, αν και συχνά συνδέονται, αδικώς, από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης με την πολυτέλεια, δεν περιορίζονται σε μια κοινωνική ελίτ. Επομένως, ενδείκνυται να γίνεται πρωτίτως λόγος για μια «λαϊκή ναυσιπλοΐα».

⁽³⁾ Τα στατιστικά στοιχεία προέρχονται από τις ετήσιες στατιστικές του ναυπηγικού τομέα που δημοσιεύτηκαν στο Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007-2012)

⁽⁴⁾ Πηγή: European Boating Industry, European Boating Association, Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book

2.5 Εξάλλου, εδώ και δέκα χρόνια παρατηρείται το φαινόμενο της αύξησης του μέσου όρου ηλικίας των ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής σύμφωνα με τις δημογραφικές τάσεις στην Ευρώπη, και τούτο είναι ανησυχητικό για το μέλλον της ναυσιπλοΐας.

2.6 Σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, οι σχετικές επιχειρήσεις και οι αθλητικές ομοσπονδίες έχουν, μέσω των ενώσεων τους, αναπτύξει, εδώ και πολλά έτη, πρωτοβουλίες για να προσφέρουν ναυτικές εμπειρίες στις νεότερες γενεές. Αυτές οι διάφορες πρωτοβουλίες έχουν ως στόχο να κάνουν γνωστή τη ναυσιπλοΐα ως αθλητική και τουριστική δραστηριότητα, αλλά και ως επαγγελματικό τομέα, προσφέροντας σε εκπαιδευόμενους και σπουδαστές επαγγελματική εμπειρία και πρακτική άσκηση σε επιχειρήσεις. Οι εθνικές αυτές πρωτοβουλίες θα μπορούσαν να αναλαμβάνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με την έννοια διοργάνωσης συλλογικών δράσεων για την προώθηση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στα πλαίσια εκδηλώσεων όπως, για παράδειγμα, η Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας στις 20 Μαΐου⁽⁵⁾.

2.7 Με ακτογραμμές 66 000 χιλιομέτρων, η Ευρώπη είναι ο κορυφαίος προορισμός στον κόσμο για ναυσιπλοΐα αναψυχής. Οι δραστηριότητες, συνήθως θαλάσσιες, ασκούνται και σε ηπειρωτικό επίπεδο, με ιδιαίτερα έντονη παρουσία σε ορισμένες χώρες, κατά μήκος των 27 000 χιλιομέτρων πλωτών οδών και λιμνών (στην Ευρώπη υπάρχουν 128 λίμνες άνω των 100 τετραγωνικών χιλιομέτρων). Ειδικότερα, η Μεσόγειος αντιπροσωπεύει το 70 % των παγκόσμιων θαλάσσιων δραστηριοτήτων ναύλωσης για κάθε κατηγορία σκάφους.

2.8 Η ευρωπαϊκή βιομηχανία είναι ανοιχτή και ανταγωνιστική. Διαθέτει τα δύο τρίτα της παραγωγής στην εσωτερική αγορά και εξάγει προς τις παραδοσιακές αγορές όπως οι ΗΠΑ, ο Καναδάς και η Αυστραλία - Νέα Ζηλανδία. Μετά την κατάρρευση της ζήτησης σε αυτές τις χώρες, η ευρωπαϊκή βιομηχανία αυξάνει ολοένα και περισσότερο τις εξαγωγές της προς τις αναδυόμενες αγορές της Ασίας (κυρίως στην Κίνα) και της Λατινικής Αμερικής (κυρίως στη Βραζιλία), όπου η ζήτηση είναι υψηλή, αλλά οι τοπικές αρχές επιθυμούν να προστατεύσουν και να αναπτύξουν την εγχώρια βιομηχανία. Στην Ασία, οι διοικητικές δυσκολίες και οι διατυπώσεις εισαγωγής αποθαρρύνουν ιδίως τις ευρωπαϊκές ΜΜΕ. Η σημαση CE των ευρωπαϊκών προϊόντων δεν αναγνωρίζεται γενικά και τα ναυπηγεία πρέπει να υποβάλουν σχετικό τεχνικό φάκελο προκειμένου να λάβουν έγκριση τύπου από τις τοπικές αρχές, γεγονός που

δημιουργεί σοβαρά προβλήματα, από πλευράς προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας, στην ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης, με αποτρεπτικό κόστος για τις ΜΜΕ, και ωθεί τις μεγάλες επιχειρήσεις σε μετεγκατάσταση.

3. Συνέπειες της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στη βιομηχανία θαλάσσης

3.1 Το 1994 εκδόθηκε η ευρωπαϊκή οδηγία για τα σκάφη αναψυχής (οδηγία 94/25/EK), η οποία επέτρεψε την εναρμόνιση σε ευρωπαϊκό επίπεδο των απαιτήσεων ασφαλείας για τα σκάφη αναψυχής με μήκος κύτους μεταξύ 2,5 και 24 μέτρων. Η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε το 2003 (οδηγία 2003/44/EK), με την προσθήκη των νέων περιβαλλοντικών απαιτήσεων (για παράδειγμα, μείωση των επιπέδων εκπομπών καυσαερίων και θορύβου από τους κινητήρες σκαφών αναψυχής), και τη συμπερίληψη των «ατομικών σκαφών» (θαλάσσιο σκούτερ ή jet-ski), στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

3.2 Σε διάστημα 15 χρόνων η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας σχετικά με τα σκάφη αναψυχής συνέβαλε στην ανάπτυξη, σε διεθνές επίπεδο, άνω των 60 εναρμονισμένων προτύπων EN-ISO, που πρέπει να εφαρμόζονται στα σκάφη και στα «ατομικά σκάφη». Οι κανόνες αυτοί, ευρωπαϊκής προέλευσης, χρησιμοποιούνται σήμερα ως τεχνικό σημείο αναφοράς σε διεθνές επίπεδο. Η οδηγία 94/25/EK επέτρεψε επίσης τη δημιουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς για τα σκάφη αναψυχής, διευκολύνοντας το εμπόριο, τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές εντός της Ευρώπης. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να υποβάλει συνεκτικές προτάσεις, προκειμένου να καταστεί δυνατή η δημιουργία μιας ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς για τις θαλάσσιες υπηρεσίες, και να υπάρξει σύγκλιση των όρων χρήσης και πλοήγησης στην Ευρώπη.

3.3 Η οδηγία 94/25/EK είναι σήμερα υπό αναθεώρηση και συζήτηση μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (πρόταση οδηγίας COM (2011) 456 τελικό). Οι πιο αξιοσημείωτες αλλαγές αφορούν μια περαιτέρω μείωση των ορίων εκπομπών καυσαερίων από τους κινητήρες των σκαφών αναψυχής, την υποχρεωτική εγκατάσταση επί του σκάφους δεξαμενών και συστημάτων επεξεργασίας λυμάτων και την ευθυγράμμιση με τις απαιτήσεις του νέου ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου για την εμπορία των εναρμονισμένων προϊόντων (απόφαση αριθ. 768/2008 και κανονισμός 765/2008/EK). Η ΕΟΚΕ έχει εκδώσει θετική γνωμοδότηση για την προτεινόμενη αναθεώρηση⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ Η Ευρωπαϊκή Ημέρα Θάλασσας 2013 θα πραγματοποιηθεί με θέμα την Ανάπτυξη των Ακτών και τον Βιώσιμο Θαλάσσιο Τουρισμό στις 21-22 Μαΐου στη Μάλτα, με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΓΔ Θαλάσσιες Υποθέσεις και Αλιεία).

⁽⁶⁾ Γνωμοδότηση ΕΟΚΕ με θέμα Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη COM(2011) 456 final - 2011/0197 (COD), EE C 043 της 15.2.2012, σ. 30.

3.4 Η νέα οδηγία αποτελεί, σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, μια ευκαιρία επανεξέτασης του ισχύοντος συστήματος κατηγοριοποίησης των σκαφών αναψυχής. Πράγματι, η οδηγία προβλέπει ότι τα σκάφη διαίρονται σε τέσσερις κατηγορίες σχεδιασμού, ανάλογα με την ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν ορισμένες καιρικές συνθήκες (ταχύτητα ανέμου και ύψος κύματος). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει μελέτη τεχνικής φύσεως σχετικά με τη σκοπιμότητα και τη δυνατότητα επανεξέτασης του ισχύοντος συστήματος των κατηγοριών σχεδιασμού, έτσι ώστε να αντανάκλα το ευρύ φάσμα των σκαφών αναψυχής που υπάρχουν σήμερα στην αγορά, παρέχοντας επίσης ακριβείς πληροφορίες στον χρήστη σχετικά με τα χαρακτηριστικά του σκάφους. Τόσο η ευρωπαϊκή βιομηχανία ότι η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των χρηστών τάχθηκαν υπέρ της πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (7). Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να δρομολογήσει την υλοποίηση της μελέτης αυτής.

3.5 Στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναλάβει την αναθεώρηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία μήκους άνω των 24 μέτρων που είναι κατασκευασμένα από μέταλλο και εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Σήμερα, όμως, τα περισσότερα από αυτά τα σκάφη είναι κατασκευασμένα από υλικά διαφορετικά του χάλυβα (κυρίως υαλοβάμβακα και σύνθετα υλικά) και, ως εκ τούτου, υπόκεινται στην εθνική νομοθεσία. Η προτεινόμενη απλοποίηση της οδηγίας, που προετοιμάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μπορούσε κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ να οδηγήσει σε επέκταση του πεδίου εφαρμογής, ώστε να περιλαμβάνει επίσης τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων και / ή κατασκευασμένα από μη μεταλλικά υλικά. Είναι σημαντικό να ληφθεί μέριμνα ώστε η επέκταση του πεδίου εφαρμογής να μην είναι επιζήμια για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία που κατασκευάζουν μικρά επιβατηγά πλοία.

4. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης και το πρόβλημα της ζήτησης

4.1 Παρά τη βαθιά οικονομική κρίση με τις δραματικές οικονομικές συνέπειές της, η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης αντέδρασε γρήγορα, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξεύρει νέες αγορές, εκτός των παραδοσιακών (Ευρώπη, Βόρεια Αμερική, Αυστραλία - Νέα Ζηλανδία), να επενδύσει σε νέα μοντέλα και νέες τεχνολογίες προκειμένου να προσφέρει καινοτόμα προϊόντα, να μειώσει το κόστος παραγωγής και, ως εκ τούτου, να διαφυλάξει την ηγετική της θέση παγκοσμίως. Επιπλέον, οι τρέχουσες τιμές των νέων σκαφών είναι πιο ανταγωνιστικές από ό,τι στο παρελθόν για τους καταναλωτές.

(7) *European Parliament, DG for internal policies, Policy Dpt A- Economic & Scientific Policy: "Design categories of Watercrafts" Briefing Note, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (June 2012) <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>*

4.2 Πρέπει να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της χρηματοδότησης τόσο της βιομηχανικής παραγωγής όσο και της αγοράς των σκαφών, λαμβανομένων υπόψη των δυσκολιών που θέτει το ευρωπαϊκό τραπεζικό σύστημα. Μία από τις επιπτώσεις της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην ναυπηγική βιομηχανία υπήρξε η μεταστροφή της ζήτησης, σύνθητες φαινόμενο για προϊόντα που δεν είναι πρώτης ανάγκης. Επιπλέον, το τραπεζικό σύστημα δεν παρέχει πλέον χρηματοδότηση βάσει της αξίας ενός σκάφους, λόγω του φόβου σημαντικής πτώσης της τιμής αυτής. Μία από τις συνέπειες της χρηματοπιστωτικής κρίσης υπήρξε επίσης η στασιμότητα της αγοράς μεταχειρισμένων σκαφών, με την πώληση σε πολύ χαμηλές τιμές των σκαφών αναψυχής που κατέχουν οι τράπεζες. Η ναύλωση, ιδιαίτερα δημοφιλής στη βιομηχανία θαλάσσης, είναι επίσης σε κρίση. Είμαστε αντιμετώπι με μια κατάσταση παρόμοια με αυτή που παρατηρήθηκε σε άλλους τομείς, όπως ο τομέας των ακινήτων στην Ισπανία.

4.3 Πριν από την κρίση, οι παραδοσιακές αγορές αντιπροσώπευαν περίπου το 80 % των πωλήσεων της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας με το υπόλοιπο 20 % να διατίθεται στις αναδυόμενες αγορές. Η μείωση των πωλήσεων κατά 40-60 % στις παραδοσιακές αγορές, που επιδεινώνεται από την τρέχουσα στασιμότητα τους, ελάχιστα αντισταθμίστηκε από την αύξηση του σχετικού μεριδίου στις αναδυόμενες αγορές. Επιπλέον, μεγάλος αριθμός ναυπηγείων που προτείνουν σκάφη αναψυχής «entry-level» (π.χ. πλωτά και φουσκωτά σκάφη) δεν καταφέρνουν να βρουν νέες διεξόδους στις αναδυόμενες αγορές, όπου δεν υπάρχει ζήτηση για αυτό το είδος των προϊόντων (είτε λόγω τιμής είτε λόγω έλλειψης ναυτικής παιδείας στις μεσαίες και κατώτερες τάξεις των χωρών αυτών). Η ευρωπαϊκή βιομηχανία πρέπει συνεπώς να αντιμετωπίσει, σε αυτές τις αγορές, όχι μόνο το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας, αλλά και το πρόβλημα της ζήτησης.

4.4 Στην Ευρώπη το κανονιστικό πλαίσιο για τα σκάφη αναψυχής σε μεγάλο βαθμό ρυθμίζεται σε εθνικό επίπεδο. Ενώ η κατασκευή των σκαφών αναψυχής είναι εναρμονισμένη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι όροι χρήσης (π.χ. άδειες ιστιοπλοΐας, νηολόγηση, εξοπλισμός ασφαλείας, φορολογία του τομέα, κλπ.), ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό από το ένα κράτος στο άλλο. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι σε αυτή την περίπτωση η αρχή της επικουρικότητας βλάπτει την ανάπτυξη της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.

4.5 Η εποπτεία της αγοράς σήμερα δεν είναι καθόλου ικανοποιητική σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Πολλά σκάφη αναψυχής που δεν συμμορφώνονται με τα ευρωπαϊκά πρότυπα θορύβου και εκπομπών εισάγονται και πωλούνται στην Ευρώπη χωρίς να ελέγχονται οι εισαγωγείς τους από τις αρχές εποπτείας της αγοράς, με αποτέλεσμα τη δημιουργία αθέμιτου ανταγωνισμού.

4.6 Στο πλαίσιο των εργασιών της, η Επιτροπή θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στην ανάπτυξη της βιομηχανίας και των υπηρεσιών που συνδέονται με τη ναυσιπλοία αναψυχής, σύμφωνα με τις αρχές της οικολογίας και της προστασίας του τοπίου: διατήρηση των φυσικών πόρων και οικοσυστημάτων, καταπολέμηση της ηχορύπανσης στα εσωτερικά ύδατα, αποτροπή της ρύπανσης των θαλάσσιων λεκανών με αστικά και βιομηχανικά απόβλητα, ασφάλεια των ατόμων που επιδίδονται σε διάφορες δραστηριότητες αναψυχής που αναπτύσσονται ή σχετίζονται με το νερό κλπ.

5. Τι μπορεί να κάνει η Ευρώπη;

5.1 Η ΕΟΚΕ διοργάνωσε δημόσια ακρόαση κατά τη διάρκεια του Διεθνούς Ναυτικού Σαλονιού της Γένοβας (τον Οκτώβριο του 2012), κατά την οποία, χάρη στη σημαντική και εξειδικευμένη εμπειρία των συμμετεχόντων, μπόρεσε να συγκεντρώσει τις απόψεις, τα προβλήματα και τις επιθυμίες των διαφόρων ευρωπαϊκών φορέων της σχετικής βιομηχανίας.

5.2 Η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης κατέχει σήμερα την πρώτη θέση παγκοσμίως, παρά την τρέχουσα οικονομική κρίση, χάρη στην καινοτομία που υλοποιούν πάντα οι επιχειρήσεις σε αυτή. Οι τρέχουσες δυσκολίες όσον αφορά την πρόσβαση σε τραπεζική χρηματοδότηση απειλούν την ικανότητα των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων να επενδύουν στην έρευνα, στην ανάπτυξη και στην καινοτομία. Η καινοτομία παραμένει το ισχυρότερο στοιχείο για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Είναι απαραίτητο να διευκολυνθεί η πρόσβαση των επιχειρήσεων του τομέα σε ευρωπαϊκούς πόρους για έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία, στους οποίους έχουν πρόσβαση άλλα μεταφορικά μέσα, ενώ η βιομηχανία θαλάσσης έχει περιορισμένη πρόσβαση σε αυτούς. Σε εθνικό επίπεδο, η φορολογική απαλλαγή των επενδύσεων στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία είναι ένα άλλο εργαλείο που πρέπει να προωθηθεί. Η καινοτομία για τη βιομηχανία θαλάσσης δεν είναι μόνο τεχνολογική, αλλά και καινοτομία που αφορά τη χρήση, τη συντήρηση και υπηρεσίες όπως η ναύλωση ή η χρηματοδότηση της βιομηχανίας αυτής.

5.3 Η κατάσταση στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα ανομοιογενής όσον αφορά τις κρατικές παραχωρήσεις στις ναυπηγικές επιχειρήσεις σε ορισμένες χώρες οι επενδύσεις σε μαρίνες περιορίζονται από τους όρους με τους οποίους χορηγούνται οι παραχωρήσεις (είτε πολύ μικρής διάρκειας, είτε με την αβεβαιότητα σχετικά με την ανανέωση της σύμβασης παραχώρησης). Η ΕΟΚΕ συνιστά την ανάπτυξη των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ για τη διευκόλυνση των επενδύσεων σε αυτόν τον τομέα από ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

5.4 Με τη Συνθήκη της Λισαβόνας, ο τουρισμός κατέστη ευρωπαϊκή αρμοδιότητα και η ΕΕ μπορεί να προτείνει, ως εκ τούτου, πρωτοβουλίες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανήγγειλε τη δημοσίευση της στρατηγικής της για τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό το 2013. Η στρατηγική αυτή θα συμβάλει στην περαιτέρω εξάπλωση την πρακτικής της ναυσιπλοίας αναψυχής στην Ευρώπη και στην αντιμετώπιση ορισμένων προβλημάτων που θα επισημανθούν σε αυτό το

μελλοντικό έγγραφο, όπως οι κανονιστικές διαφορές σχετικά με τις άδειες ναυσιπλοίας, τις νηολογήσεις ή ακόμη και τις απαιτήσεις ασφαλείας, προκειμένου να ληφθούν μέτρα για τη διασφάλιση της σύγκλισης των κανόνων της ναυσιπλοίας αναψυχής στην Ευρώπη.

5.5 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την ανάπτυξη των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών που πολλαπλασιάζονται στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου, αλλά διαπιστώνει αβεβαιότητα σχετικά με τους κανόνες ναυσιπλοίας. Η ΕΟΚΕ συνιστά την εναρμόνιση, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, των κανόνων πρόσβασης των σκαφών αναψυχής σε προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, έτσι ώστε ο χρήστης να γνωρίζει από την αρχή, αν το σκάφος του είναι εξοπλισμένο για να πλέει σε αυτές τις περιοχές ή όχι.

5.6 Για τη βελτίωση της ασφαλείας, ενδείκνυται να συλλεχθούν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στοιχεία για τα ατυχήματα σε μία κοινή βάση δεδομένων, η οποία να καθιστά δυνατή την από κοινού μελέτη και σύγκριση, καθώς και την καλύτερη κατανόηση των κινδύνων που συνδέονται με την άσκηση θαλάσσιων δραστηριοτήτων, έτσι ώστε να θεσπιστούν κανόνες καλύτερα προσαρμοσμένοι στους κινδύνους αυτούς. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει ένα μοντέλο συλλογής στοιχείων, κατόπιν συμφωνίας με τα κράτη μέλη, προκειμένου να υπάρχουν ενιαία και συγκρίσιμα στοιχεία.

5.7 Εξάλλου, θεμελιώδους σημασίας είναι και το ζήτημα της επαγγελματικής κατάρτισης και της αναγνώρισης των σχετικών δεξιοτήτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η κατάρτιση για τα επαγγέλματα της θάλασσας (ειδικά στον βιομηχανικό τομέα για τους μαθητευόμενους, όπως και στον τομέα των υπηρεσιών που σχετίζονται με την επισκευή και συντήρηση) δεν είναι διαθέσιμη οπουδήποτε στην Ευρώπη. Είναι σκόπιμο να υπάρξει προβληματισμός σχετικά με την εκπόνηση σχεδίων κατάρτισης που να αναγνωρίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η κατάρτιση ποιότητας και η αύξηση της κινητικότητας των εργαζομένων στην Ευρώπη με την προσέλκυση νέων στα επαγγέλματα της θάλασσας. Ενδείκνυται η θέσπιση ευρωπαϊκού διαβατηρίου «κατάρτισης», όπως αυτό που έχει θεσπιστεί για τους μηχανικούς ορυχείων⁽⁸⁾: οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να συμβάλουν στην ανάπτυξη ενός συστήματος αναγνώρισης των δεξιοτήτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προτείνοντας, για παράδειγμα, ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο πλαίσιο του ECVET (Ευρωπαϊκό σύστημα ακαδημαϊκών μονάδων για την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση)⁽⁸⁾. Ακόμη και η εκπαίδευση των πληρωμάτων και η εμπειρία στη θάλασσα είναι δύο τομείς που θα ωφεληθούν εξίσου από μια ευρωπαϊκή προοπτική, η οποία θα συμβάλει στο άνοιγμα της αγοράς εργασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η βιομηχανία θαλάσσης έχει ζημιωθεί κατά το παρελθόν από την έλλειψη προβολής και γνώσης των επαγγελματιών της στα σχολεία και στα πανεπιστήμια, με περιορισμό της γνώσης για πιθανή σταδιοδρομία στη θάλασσα. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, δεν υπάρχουν ακόμα κοινωνικές ρυθμίσεις ειδικά για τον κλάδο αυτό, πράγμα που περιορίζει επίσης την ελκυστικότητά του.

⁽⁸⁾ Το Ευρωπαϊκό σύστημα ακαδημαϊκών μονάδων για την επαγγελματική εκπαίδευση και κατάρτιση (ECVET) είναι το νέο ευρωπαϊκό μέσο για την προώθηση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης και της κινητικότητας στον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

5.8 Η ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσης χρησιμοποιεί εδώ και 15 χρόνια διεθνή πρότυπα ISO εναρμονισμένα οδηγία 94/25/EK. Είναι σημαντικό η χρήση των διεθνών προτύπων ISO να προωθείται ως η μόνη τεχνική αναφορά για τα σκάφη αναψυχής σε διεθνές επίπεδο, ώστε να αποτραπεί η διάδοση εθνικών προτύπων (Βραζιλίας, Κίνας, κ.λπ.) που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε περαιτέρω κατακερματισμό των τεχνικών προδιαγραφών και να αποτελέσουν πραγματικά και αληθινά εμπόδια.

5.9 Η ΕΕ μπορεί και οφείλει να υπερασπιστεί τη βιομηχανία της, με τη βελτίωση και την αποτελεσματικότητα άμεσων και έμμεσων μέτρων ελέγχου και επιτήρησης της αγοράς, καθώς και με την υποστήριξη της πρόσβασης σε εκτός Ευρώπης αγορές για τις εξαγωγές της. Οι εμπορικές διαπραγματεύσεις μεταξύ της ΕΕ και της Mercosur, για παράδειγμα, θα πρέπει να είναι ευκαιρία καταπολέμησης των μέτρων προστατευτισμού και των υπέρογκων δασμών που επιβάλλονται από ορισμένες χώρες της Νότιας Αμερικής, προκειμένου να περιορίσουν την πρόσβαση στις αγορές τους.

Βρυξέλλες, 13 Φεβρουαρίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON
