

Γνωμοδότηση για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Νέες προκλήσεις για τις βιομηχανίες θαλάσσης»

(92/C 223/13)

Στις 17 Δεκεμβρίου 1991, και σύμφωνα με το άρθρο 20, τρίτη παράγραφος του Εσωτερικού Κανονισμού η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή απεφάσισε να καταρτίσει πρόσθετη γνωμοδότηση για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάσθηκε τη γνωμοδότησή του στις 6 Μαΐου 1992 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Arena.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή κατά την 297η σύνοδο ολομέλειάς της, συνεδρίαση της 26ης Μαΐου 1992 υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

Η παρούσα γνωμοδότηση συμπληρώνει όσα έχουν ήδη διατυπωθεί σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής που αναφέρεται στην «βιομηχανική πολιτική σε ένα ανοικτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον» [έγγρ. COM(90) 556 τελικό της 16. 11. 1990]⁽¹⁾.

1.1. Η ΟΚΕ έχει ήδη επανειλημμένα ασχοληθεί τα τελευταία χρόνια με τα θαλάσσια προβλήματα⁽²⁾. Στο πλαίσιο αυτό, η συνεργασία με την Επιτροπή ήταν εποικοδομητική και οδήγησε σε θετικά αποτελέσματα. Διαπιστώνεται με δυσарέσκεια ότι η Επιτροπή δεν θεώρησε απαραίτητο να ζητήσει ρητώς τις υποδείξεις της ΟΚΕ κατά τη φάση της εμβυθύνσεως των τόσο σημαντικών οικονομικών και κοινωνικών θεμάτων που τίθενται στην ανακοίνωσή της για τις «Νέες προκλήσεις των βιομηχανιών θαλάσσης».

1.1.1. Η παρούσα γνωμοδότηση φιλοδοξεί να συμβάλει στις εργασίες του «Βήματος» βιομηχανιών θαλάσσης της Επιτροπής που θα συνεχισθούν έως τα τέλη του Οκτωβρίου 1992.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η ΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρωτοβουλία της Επιτροπής η οποία, τονίζοντας τη σημασία της «θαλάσσιας διάστασης» στο πλαίσιο αυτής της πρότασης για την βιομηχανική πολιτική, επιδιώκει να χαράξει μια στρατηγική για να αναχαιτίσει το μαρασμό των κοινοτικών βιομηχανιών θαλάσσης και να ευνοήσει την ανταγωνιστική

τους ανάπτυξη. Εξίσου σημαντική είναι και η συγκρότηση ενός βήματος συζητήσεων που θα συμβάλει στον προσδιορισμό των τύπων δράσεων που πρέπει να αναληφθούν και στο οποίο τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να εκθέσουν τις εμπειρίες τους και τις προτάσεις τους.

2.2. Αντιθέτως, στο εξεταζόμενο έγγραφο δεν φαίνεται να αποδίδεται η δέουσα σημασία στις πολύπλοκες κοινωνικές πτυχές που παρουσιάζονται, και τούτο αντικατοπτρίζεται και στη διάρθρωση των ομάδων εργασίας του «Βήματος». Αμφιγνία υπάρχει επίσης και όπου υποδεικνύονται οι πρωταρχικοί εκείνοι παράγοντες δια των οποίων θα πρέπει να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των διαφόρων κλάδων — και ειδικότερα των κλάδων εκείνων που είναι εκτεθειμένοι στον διεθνή ανταγωνισμό — και όπου προσδιορίζονται τα αντίστοιχα σημεία δράσεως.

2.3. Για πρώτη φορά οι διάφοροι κλάδοι της ευρωπαϊκής θαλάσσιας οικονομίας εξετάζονται κατά τρόπο ενιαίο στο πλαίσιο μιας οπτικής για την πρόωθηση του τομέα αυτού. Επί υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα κυριάρχησαν προστατευτικές αντιλήψεις για τον έναν ή τον άλλο κλάδο που δεν μπορούσαν να έχουν αποφασιστικές επιπτώσεις στη διεθνή τους ανταγωνιστικότητα και ιδιαίτερα στο επίπεδο του συστήματος.

2.4. Επειδή είναι γνωστό ότι δεν υπάρχει πάντα ταύτιση συμφερόντων, πρέπει να υπογραμμισθεί η αλληλεξάρτηση και η ενδεχόμενη συνέργεια μεταξύ των βιομηχανιών θαλάσσης. Αναμφίβολα, ένας αξιόλογος ευρωπαϊκός στόλος εγγύεται μια εσωτερική αγορά τόσο στα ναυπηγεία όπου κατασκευάζονται και επισκευάζονται τα πλοία, όσο και στους προμηθευτές εξαρτημάτων. Ανέκαθεν, καμία χώρα δεν έχει αναπτύξει αυτές τις βιομηχανίες χωρίς να έχει ως κυριότερο «πελάτη» τον εθνικό στόλο και το ίδιο μπορεί να ειπωθεί για τον τομέα των δραστηριοτήτων ανοικτού πελάτους (off shore). Η ναυτιλία πρέπει εξάλλου να είναι πλήρως εξοπλισμένη με χρηματοπιστωτικές, ασφαλιστικές, νομικές υπηρεσίες και με μεσιτικά γραφεία, υψηλού επιπέδου. Η επαγγελματικότητα των εργαζομένων στον τομέα της ναυτιλίας αποτελεί, τελικά, μια κληρονομιά που θα πρέπει να περιφρουρηθεί διότι από αυτή ωφελούνται επίσης και άλλες δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην ξηρά και στους λιμένες.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 40 της 17. 2. 1992.

⁽²⁾ Θαλάσσιες μεταφορές — ΕΕ αριθ. C 207 της 18. 8. 1986. Ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικούς θαλάσσιους λιμένες, και που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρυπαντικές ουσίες σε δέματα — ΕΕ αριθ. C 329 της 30. 12. 1989. Ενισχύσεις στη ναυπηγία — ΕΕ αριθ. C 68, της 16. 3. 1987. Ενισχύσεις στη ναυπηγία — ΕΕ αριθ. C 332, της 31. 12. 1990. Κοινή αλιευτική πολιτική — ΕΕ αριθ. C 339, της 31. 12. 1991. Θετικά μέτρα για τις θαλάσσιες μεταφορές ΕΕ αριθ. C 56, της 7. 5. 1991. Εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 85, παράγραφος 3 της Συνθήκης επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών — ΕΕ αριθ. C 69 της 18. 3. 1991.

2.5. Με την παράταση της παγκόσμιας κρίσης της ναυτιλιακής οικονομίας και υπό την πίεση μιας πολιτικής του ανταγωνισμού στα πλαίσια αποκλειστικά και μόνο της εσωτερικής αγοράς, παρατηρήθηκε μια αναδίπλωση των βιομηχανικών θαλάσσης στην Ευρώπη. Οι αυστηρές διαδικασίες αναδιάρθρωσης που υιοθέτησαν τα κράτη μέλη επέφεραν αναμφίβολα μείωση του κόστους παραγωγής ανά μονάδα προϊόντος αλλά υπήρξαν και η αιτία της απώλειας εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας.

2.6. Σήμερα καθίσταται πλέον κοινή συνείδηση το γεγονός ότι το κύρος του συνόλου των ευρωπαϊκών βιομηχανιών θαλάσσης έχει αισθητά μειωθεί τόσο στο παγκόσμιο πλαίσιο όσο και ως προς τις ίδιες τις ανάγκες της Κοινότητας, πράγμα το οποίο δημιουργεί ανησυχίες όχι μόνον οικονομικής αλλά και στρατηγικής υφής.

2.7. Οι αιτίες αυτής της προοδευτικής μείωσης της ανταγωνιστικότητας είναι πολλαπλές και θίγουν κυρίως τους δύο τομείς — του στόλου και των ναυπηγείων — οι οποίοι λειτουργούν άμεσα στις διεθνείς αγορές. Δεν πρόκειται μόνο για την τεχνολογική και ποιοτική βελτίωση που επέτυχαν ορισμένοι ανταγωνιστές. Οι στόλοι των κρατών μελών — που έχουν ήδη να αντιμετωπίσουν υψηλότερες φορολογικές, κοινωνικές και διοικητικές επιβαρύνσεις — έχουν επίσης να αντιμετωπίσουν τα ευρέως διαδεδομένα προστατευτικά μέτρα (π.χ. επιφυλάξεις φορτίων) και τις αθέμιτες πρακτικές στις οποίες καταφεύγουν οι στόλοι αρκετών τρίτων χωρών. Όσον αφορά τα ναυπηγεία έχουν επιδράσει, εκτός από το κόστος και τις συνθήκες απασχόλησης του συντελεστή εργασίας (όπως π.χ. στην Κορέα) που είναι τελείως ακατάλληλες για την Ευρώπη, ακόμα και συστήματα ενισχύσεων λίγο ως πολύ παράνομα αλλά αποτελεσματικά, όπως μαρτυρούν οι μέχρι σήμερα άκαρπες διαπραγματεύσεις στην έδρα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) για την εξάλειψη των μηχανισμών που στρεβλώνουν την αγορά των ναυπηγικών βιομηχανιών.

2.7.1. Η Ιαπωνία έχει αναπτύξει μια εξαιρετική ναυτιλιακή πολιτική: σύγχρονος στόλος με εθνική σημαία, κατασκευασμένος εξολοκλήρου στα εθνικά ναυπηγεία, (που συμπληρώνεται με σκάφη ξένης σημαίας αλλά υπό ιαπωνικό έλεγχο και κατασκευασμένα σε άλλες ακόμη φθηνότερες χώρες), στην υπηρεσία μιας ολοκληρωμένης οικονομίας που προσανατολίζεται έντονα προς τις εξαγωγές με εκμετάλλευση όλων των συνεργειών. Εξάλλου είναι σήμερα διάχυτη η πεποίθηση ότι το «ιαπωνικό σύστημα» έχει υπονομεύσει την εμπιστοσύνη στην οποία στηρίζεται το ελεύθερο εμπόριο.

2.8. Ο κοινοτικός στόλος

2.8.1. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ως πρώτη εμπορική δύναμη του κόσμου δεν μπορεί να εξακολουθήσει να παραμένει θεα-

τής της παρακμής του στόλου της, ο οποίος, όπως έχει αναφερθεί, είναι και ο πρωταρχικός καταλύτης των πολλαπλών συμφερόντων που περιστρέφονται γύρω από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

2.8.1.1. Αυτό ισχύει σήμερα όσο ποτέ άλλοτε, δεδομένου ότι βρισκόμαστε στις παραμονές της ενιαίας αγοράς — με την φυσική, την κανονιστική της υποδομή καθώς και την υποδομή των υπηρεσιών — και των νέων προοπτικών σε ό,τι αφορά τις συναλλαγές με την Ανατολική Ευρώπη. Οι διαδικασίες για τη διεθνοποίηση των αγορών (και εδώ εννοείται ειδικότερα η ταχεία διεύρυνση και παγίωση των δύο μεγάλων περιφερειών του Ειρηνικού και της Βόρειας και Νότιας Αμερικής) θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο σύστημα των μεταφορών τόσο στο οργανωτικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο της τεχνολογικής καινοτομίας.

2.8.1.2. Στα ανωτέρω προστίθεται το γεγονός ότι η μείωση των επενδύσεων σε νέα πλοία στα μέσα της δεκαετίας του '70 και σχεδόν σε όλη την δεκαετία του '80 επιβάλλει και έχει ήδη προκαλέσει μια ευρεία διαδικασία εκσυγχρονισμού του παγκόσμιου στόλου, στα πλαίσια του οποίου ο ευρωπαϊκός στόλος έχει, στο σύνολό του, υψηλότερη μέση ηλικία.

2.8.2. Δεδομένου ότι είναι αναγκασμένοι να ασκούν τις δραστηριότητές τους σε ένα διεθνές πλαίσιο, όπως αυτό που έχει σκιαγραφηθεί, οι ευρωπαίοι εφοπιστές αισθάνονται ότι επιβαρύνονται με βάρη και κανόνες που ζημιώνουν σημαντικά την ανταγωνιστική τους θέση, καθόσον δεν ισχύουν διεθνώς όπως θα έπρεπε.

2.8.2.1. Εξ ου και η δραστική μείωση της χωρητικότητας των κοινοτικών στόλων (και συνεπώς του αριθμού των κοινοτικών ναυτικών), και οι μέθοδοι προσφυγής σε «δευτερεύοντα» νηολόγια, που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της Κοινότητας.

2.8.3. Στα πλαίσια μιας πραγματιστικής προσέγγισης, πρέπει να μειωθεί το κόστος της διαχείρισης των εφοπιστικών επιχειρήσεων αλλά με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας και προπάντων στην ασφάλεια. Οι προτάσεις που διετύπωσε παλαιότερα η ΟΚΕ⁽¹⁾ θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση της νέας κοινοτικής πολιτικής.

2.8.4. Οι προτάσεις που υποβάλλονται σήμερα από την Επιτροπή φαίνονται ανεπαρκείς. Πράγματι, οι προσδοκίες των εφοπιστών έχουν συγκεντρωθεί στην υποβολή μιας ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων (φορολογικών, χρηματοπιστωτικών, για την ιθαγένεια των μελών, των πληρωμάτων, την αμοιβή και τις συνθήκες εργασίας, κ.λπ.), η οποία θα καθιστά όντως ελκυστικό, δηλαδή ανταγωνιστικό και το κοινοτικό νηολόγιο EUROS που πρότεινε η Επιτροπή και του οποίου την καθιέρωση ζητεί η ΟΚΕ.

2.8.4.1. Παράλληλα, θα πρέπει να εφαρμοσθούν αποτελεσματικά συστήματα για τη χρηματοδότηση, και από κοινοτι-

(¹) Γνωμοδότηση για τα «θετικά μέτρα για τις θαλάσσιες μεταφορές» — ΕΕ αριθ. C 56, της 7. 3. 1990.

κούς πόρους, της ανανέωσης του στόλου και της διαλύσεως του παλαιού.

2.9. Οι ναυπηγικές βιομηχανίες και οι βιομηχανίες εξαρτημάτων

2.9.1. Η παρουσία μιας ισχυρής κοινοτικής ναυτιλίας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των ναυπηγείων της Κοινότητας τα οποία δρουν επίσης στη διεθνή αγορά. Την τελευταία αυτή δεκαετία, η ναυπηγική βιομηχανία κατέβαλε μεγάλη προσπάθεια μείωσης και αναδιοργάνωσης των παραγωγικών δυνατοτήτων της. Παρά την αύξηση της παραγωγικότητας που επακολούθησε και την ολοένα αυξανόμενη σημασία των ναυπηγείων υψηλής τεχνολογίας τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία για να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά χρειάζονται ακόμα την κατάλληλη κρατική ενίσχυση. Και αυτό μέχρις ότου οι μεγαλύτεροι ανταγωνιστές (ειδικότερα η Ιαπωνία και η Κορέα) καταργήσουν τα συστήματα ενισχύσεων (χαρακτηριστικές είναι σχετικά οι αναφερθείσες διαπραγματεύσεις στον ΟΟΣΑ που προωθήθηκαν από τις ΗΠΑ) και έως ότου αρχίσουν να εκδηλώνονται τα αποτελέσματα της αναπόδραστης διαδικασίας ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων εθνικών ναυπηγείων.

2.9.1.1. Από το σημείο αυτό προκύπτει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δεν μπορεί επί του παρόντος να βασίζεται μόνο στην πολιτική του ανταγωνισμού, αλλά πρέπει επίσης να αναπτύξει μια θετική βιομηχανική πολιτική για την ενίσχυση της ναυπηγικής βιομηχανίας.

2.9.1.2. Στην Κοινότητα ισχύουν κριτήρια διαφάνειας και μείωσης της φορολογίας για τις επιχορηγήσεις στα ναυπηγεία. Η Επιτροπή θα πρέπει να υπερασπισθεί με το ίδιο σθένος τη συμπερίληψη των κριτηρίων αυτών σε ένα σφαιρικό πλαίσιο.

2.9.2. Δεν μπορούν να καταλογιστούν βέβαια ευθύνες στα κοινοτικά ναυπηγεία ότι συνέβαλαν στην δημιουργία πλεονάζουσας προσφοράς πλοίων, όταν λαμβάνεται υπόψη ότι η δυναμικότητά τους, σε εγκαταστάσεις και κυρίως σε εργατικό δυναμικό, μειώθηκε κατά 60 % τουλάχιστον από το 1975, σε βαθμό που σήμερα αντιπροσωπεύει περίπου το 1/5 του παγκόσμιου συνόλου. Η ίδια η Κοινότητα με τις οδηγίες της εξάρτουσε πάντα την χορήγηση βοήθειας από τον αυστηρό έλεγχο της παραγωγικής ικανότητας. Η πολιτική αυτή δε φαίνεται να επηρέασε αρνητικά τις επιλογές των κοινοτικών εφοπλιστών οι οποίοι άλλωστε απευθύνθηκαν για το ήμισυ των αναγκών τους και πλέον σε ναυπηγεία τρίτων χωρών.

2.9.3. Αντίθετα, με την ανάκαμψη της παγκόσμιας ζήτησης σε πλοία, καθίστανται ανησυχητικές οι ανανεωμένες επεκτατικές βλέψεις προπάντων του ιαπωνικού ναυπηγικού τομέα (που ήδη σήμερα βρίσκεται σε θέση να ικανοποιεί περίπου το 50 % της παγκόσμιας ζήτησης) καθώς και της Κορέας (περισσότερο από το 15 %) με τον συνακόλουθο κίνδυνο — για τους ίδιους τους ευρωπαϊούς εφοπλιστές — της μονοπόλησης της προσφοράς πλοίων.

2.9.4. Θα ήταν λοιπόν περιοριστικό και απατηλό — όπως συμπεραίνεται από το έγγραφο της Επιτροπής — να βασισουμε τα ανταγωνιστικά στοιχεία του τομέα αυτού στο συγκριτικό πλεονέκτημα που θα είχε η Ευρώπη έναντι των ανταγωνιστών με την ύπαρξη πιο πολυσύνθετων ναυπηγείων και να εντοπίζουμε κατά συνέπεια την νικητήρια λύση στην όντως σημαντική εφαρμογή των τεχνολογιών αιχμής, οι οποίες δεν απουσιάζουν αναμφίβολα από την κυριότερη διεθνή βιομηχανική χώρα.

2.9.5. Στο βιομηχανικό επίπεδο τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία πρέπει να μειώσουν τον αυξημένο βαθμό κατακερματισμού που τα χαρακτηρίζει και να επιδιώξουν τις οικονομίες κλίμακας που αποτελούν τα ισχυρά σημεία του ασιατικού ανταγωνισμού. Είναι συνεπώς σκόπιμο όσο ποτέ άλλοτε να τονωθεί η συνεργασία μεταξύ των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων, οι οποίες στα τελευταία χρόνια έχουν προωθήσει ενδιαφέρουσες κοινές πρωτοβουλίες, σε τομείς όπως η έρευνα και η ανάπτυξη, ο σχεδιασμός, οι αγορές, η οικολογία, η παραγωγή θαλασσίων κινητήρων.

2.9.6. Οι ενέργειες της ΕΟΚ έναντι των κυριότερων ασιατών παραγωγών θα καταστούν εν τω μεταξύ εντονότερες ώστε να επιτευχθεί, στο πλαίσιο της προοδευτικής κατάργησης κάθε βοήθειας, ένας αυτο-περιορισμός της παραγωγής που θα αποθαρρύνει την εκ νέου δημιουργία των επικίνδυνων ανισορροπιών μεταξύ προσφοράς και ζήτησης πλοίων και, σε τελευταία ανάλυση, μεταξύ ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητας με την επακόλουθη μείωση των ναύλων φόρτωσης. Για τον ίδιο σκοπό, ο εκσυγχρονισμός του παγκόσμιου στόλου θα έπρεπε να επιτευχθεί παράλληλα με την διάλυση πεπαλαιωμένων πλοίων, αρχίζοντας από τα υποβαθμισμένου επιπέδου πλοία εξαιτίας των προφανών επιπτώσεων που έχουν τόσο στην ασφάλεια στο χώρο εργασίας όσο και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2.9.7. Οι προσπάθειες για τη συνεργασία πρέπει να επεκταθούν και στον τομέα των εξαρτημάτων, που είναι ουσιαστικός για την ανταγωνιστικότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας δεδομένου ότι πάνω από 50 % του κόστους ενός σκάφους αντιπροσωπεύεται από προϊόντα που δεν παράγονται στα ναυπηγεία. Το πιο δυσεπίλυτο πρόβλημα — ειδικότερα παρουσία του μειωμένου παραγωγικού όγκου — έγκειται ίσως στον ετερογενή χαρακτήρα των επιχειρήσεων που συναποτελούν τους προμηθευτές εξαρτημάτων, τόσο από πλευράς μεγέθους όσο και εξειδίκευσης, λαμβανομένου υπόψη ότι ελάχιστη από την παραγωγή πολλών από τις επιχειρήσεις αυτές προορίζεται για τον ναυπηγικό τομέα. Ας προστεθούν επίσης οι πολυσύνθετες πτυχές που συνδέονται με την τυποποίηση των εξαρτημάτων και ειδικότερα εκείνων που πρέπει να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες προδιαγραφές ασφάλειας.

2.9.8. Η επεξεργασία ενός κοινού ορισμού για τις μελλοντικές ανάγκες των θαλασσίων μεταφορών είναι από τα βασικά στοιχεία μιας κοινής στρατηγικής όχι μόνο για τον τομέα του στόλου και των ναυπηγείων αλλά και για το πολύ-

μορφο και ευάριθμο σύνολο των επιχειρήσεων, ως επί το πλείστον μικρών και μεσαίων διαστάσεων, που αποτελούν τη βιομηχανία εξοπλισμού. Η γνώση των εξελικτικών τάσεων δεν είναι λιγότερο σημαντική για τις τεχνολογίες που συνδέονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την χρησιμοποίηση των πόρων του.

2.10. Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

2.10.1. Τα τελευταία χρόνια το κοινωνικό αίτημα για μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος εντάθηκε πολύ και απαιτεί πλέον συγκεκριμένες προτάσεις κυρίως εκ μέρους των εθνικών και διεθνών θεσμικών οργάνων. Παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των αιτιών μόλυνσης των θαλασσών προέρχεται από την ξηρά (βιομηχανικές και αστικές εγκαταστάσεις, χημικές ουσίες στην γεωργία κλπ.), οι απορρίψεις, τυχαίες ή ηθελημένες, υδρογονανθράκων ή τοξικών ουσιών από τα πλοία αποτελούν σημαντικό λόγο για την κινητοποίηση της κοινής γνώμης.

2.10.2. Η εξέλιξη της κυκλοφορίας πετρελαιοφόρων, η αυξανόμενη παλαιότητα μεγάλου μέρους του παγκόσμιου στόλου (περισσότερο από το 85 % των δεξαμενόπλοιων χωρητικότητας πάνω από 150 000 τόνους που βρίσκονται σε λειτουργία έχει κατασκευασθεί πριν από το 1980, και συνεπώς πριν από την έναρξη της ισχύος των κανόνων για το διαχωρισμένο έρμα) ή υπαρξη σημαντικού αριθμού υποβαθμισμένου επιπέδου σκαφών — φαινόμενο το οποίο θέτει σε αμφισβήτηση και την λειτουργία των νηολογίων — αποτελούν ορισμένους από τους κυριότερους παράγοντες που καθιστούν τις θάλασσες που βρέχουν την Ευρώπη — μεγάλο καταναλωτή πρώτων ενεργειακών υλών — περιοχές υψηλού κινδύνου από την άποψη της απόρριψης υδρογονανθράκων και ποικίλων χημικών προϊόντων που προέρχονται από τις πιο διαφορετικές βιομηχανικές επεξεργασίες.

2.10.3. Το θέμα αυτό επίσης παρουσιάζει πολυάριθμες πτυχές (κανονιστικές, οργανωτικές, τεχνικές, οικονομικές και ασφαλιστικές κλπ.) και τα προγράμματα παρέμβασης κατά της ρύπανσης παραμένουν ακόμα στη φάση «πρώτης γενεάς», μολονότι αναγνωρίζονται αξιολογικές δυνατότητες βελτίωσης, χάρις κυρίως στην επιστημονική και τεχνολογική εξέλιξη στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, της παρακολούθησης, του ναυτιλιακού εξοπλισμού κλπ.

2.10.3.1. Ο σφαιρικός και διεθνής χαρακτήρας των προβλημάτων που σχετίζονται με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θέτει αναμφίβολα το πρόβλημα σχετικά με την αποτελεσματικότητα μιας υπέρμετρα διευρυμένης συνεργασίας, η οποία συχνά παρουσιάζει σημεία αδυναμίας. Πράγμα το οποίο εξηγεί π.χ. την απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών να υιοθετήσουν το 1990 την Oil Pollution Act (που επιβάλλει τους διπλούς πυθμένες για τα δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν μετά τον Ιούνιο του 1990 και πλέον στα αμερικανικά ύδατα), γεγονός το οποίο δεν μπορούσε να μην επηρεάσει τους νέους κανόνες που θεσπίστηκαν πρόσφατα στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization — IMO) και θα τεθούν σε ισχύ από τον Ιούλιο 1996, για τα πλοία νέας κατασκευής, και τον Ιούλιο 1995 για αστηρότερος από ό,τι μέχρι σήμερα ελέγχους για τα πλοία που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία.

2.10.4. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόσουν με μεγαλύτερη αυστηρότητα αυτούς τους κανόνες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, σε συνδυασμό με την εισαγωγή (με τον

προσδιορισμό και τη χρηματοδότηση των ειδικών προγραμμάτων) ενός ολοκληρωμένου λειτουργικού συστήματος πρόβλεψης — καταπολέμησης — βελτίωσης (θαλάσσια μέσα παρακολούθησης και άμεσης επέμβασης, ειδικές εγκαταστάσεις και λιμενικός εξοπλισμός κλπ.).

2.11. Η βιομηχανία των θαλάσσιων πόρων και η θαλάσσια έρευνα

2.11.1. Η εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων (ενεργειακών, ορυκτών, βιολογικών κλπ.) απαιτεί μια πιο αποφασιστική ορθολογική προσέγγιση, με πλήρη επίγνωση των επιπτώσεων που μπορεί να έχει η ανθρώπινη δραστηριότητα στη λεπτή ισορροπία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η οποία να υπερβαίνει απαιτήσεις που μπορεί να είναι μεταξύ τους αντίθετες (εκμετάλλευση/διατήρηση).

2.11.2. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο αλιευτικός κλάδος στην Ευρώπη, αποτελούν το σαφέστερο παράδειγμα της δυσχέρειας αλλά και της αναγκαιότητας που παρουσιάζει η σύζευξη της ανάπτυξης της θαλάσσιας εργασίας με τη διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι όλο και περισσότερο εξειδικευμένες τεχνικές για τον εντοπισμό των αλιευτικών πόρων, η βελτίωση της απόδοσης των αλιευτικών μονάδων, η αυξανόμενη αποτελεσματικότητα των συστημάτων αλίευσης αποτελούν τη βάση του σοβαρού προβλήματος της υπερβολικής αλίευσης, παρά τις απόπειρες της Κοινότητας για μια πολιτική διαχείριση των αλιευτικών πόρων.

2.11.3. Δεν φαίνεται πράγματι δυνατό να αναβληθεί ο χρόνος αναδιάρθρωσης του αλιευτικού τομέα, αναδιάρθρωσης η οποία θα οδηγήσει στη μείωση της συνολικής χωρητικότητας του υφιστάμενου στόλου, εκτός από την ανάγκη ανανέωσης ορισμένων εθνικών στόλων στα πλαίσια της λογικής «scrap and build» (διαλύω και κατασκευάζω). Η ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας και η βελτίωση της χερσαίας υποδομής της αλιευτικής δραστηριότητας μπορούν να περιληφθούν μεταξύ των συνοδευτικών μέτρων της διαδικασίας για την ορθολογική οργάνωση για τα οποία θα πρέπει να αφιερωθούν επαρκή κεφάλαια και να αναληφθούν διαρθρωτικές δράσεις, λόγω της ιδιαίτερης κοινωνικο-οικονομικής ευπάθειας της αλιευτικής δραστηριότητας, ειδικότερα σε ορισμένες περιοχές της Κοινότητας.

2.11.4. Όσον αφορά τη θαλάσσια έρευνα, το ενδιαφέρον της Κοινότητας για τις επιστήμες και τεχνολογίες εκδηλώνεται σήμερα στην πράξη (εκτός του πετρελαιοτικού τομέα) μόνο για την απόκτηση επιστημονικών γνώσεων για τη θάλασσα. Σημαντική συμβολή για να προσελκυσθεί η προσοχή της βιομηχανίας αποτελεί σαφώς μια πολυμερής ευρωπαϊκή πολιτική που θα προβλέπει ερευνητικά προγράμματα με στόχο την ανάπτυξη ειδικών τεχνολογιών (πέραν αυτών που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση του πετρελαίου σε ανοικτό πέλαγος) κατάλληλων για τη διαχείριση των πόρων και για την ορθολογική χρήση τους.

2.11.5. Μεταξύ των ενδεχόμενων εξελίξεων βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα που αφορούν τη βιομηχανία, μπορούν

να αναφερθούν τα μέσα για την ωκεανογραφική έρευνα (με χρήση και τεχνολογιών που προέρχονται από το στρατιωτικό τομέα) και η μεταφορά στη θάλασσα ή στην παραλία βιομηχανικών δραστηριοτήτων ή υπηρεσιών (για παράδειγμα, παραγωγή ενέργειας, αποθήκευση ενεργειακών και μη υλών, καύση αποβλήτων κλπ.).

2.12. Το λιμενικό δίκτυο

2.12.1. Η καθιέρωση της ηλεκτρονικής, της πληροφορικής κλπ. ενθάρρυνε από καιρό μια πραγματική επανάσταση στις διαδικασίες διοίκησης των λιμένων και της θαλάσσιας κυκλοφορίας, οι οποίες ωστόσο απέχουν πολύ από εκείνες που ισχύουν για παράδειγμα στις αεροπορικές μεταφορές. Τα τελευταία χρόνια ειδικότερα, επιτεύχθηκαν σημαντικές πρόοδοι στην ανάπτυξη των συστημάτων (VTS — Vessel Traffic Systems) που αποσκοπούν στον έλεγχο της κυκλοφορίας των πλοίων σε καθορισμένες περιοχές και/ή σε περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπου είναι πιθανότερο να συμβούν ατυχήματα.

2.12.2. Για λόγους ασφάλειας και αποτελεσματικότητας — και συνεπώς ποιότητας των μεταφορών — θα χρειασθεί γενικότερα να επιταχυνθεί η υιοθέτηση λειτουργικών προτύπων, κανόνων και διαδικασιών που θα ισχύουν για όλους τους λιμένες που σήμερα διέπονται από καθεστώτα και νομοθεσίες πολύ διαφορετικές. Θα πρέπει επίσης να μειωθεί το χάσμα που υπάρχει συνήθως στις λιμενικές εγκαταστάσεις μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου και των αντίστοιχων της Βόρειας Ευρώπης. Ένα πιο ισορροπημένο λιμενικό δίκτυο θα είναι σαφέστατα καταλληλότερο και λόγω της αλληλεξάρτησης των διαφόρων τύπων μεταφοράς (μείωση των δαπανηρών «φωγμών φορτίου» και πιο εύκολες διασυνδέσεις με τις σιδηροδρομικές, οδικές και πλωτές μεταφορές) και λόγω της αποσυμφόρησης ορισμένων περιοχών. Το δίκτυο θα μπορούσε να συμβάλει στην ανάπτυξη των ενδομεταφορών. Εξυπακούεται ότι τα ανωτέρω προϋποθέτουν τις κατάλληλες παρεμβάσεις από πλευράς κανονισμών και υποδομής — για τις οποίες θα πρέπει να διατεθούν επαρκείς κοινοτικοί πόροι — για την ταχύτερη και οικονομικότερη μετακίνηση των εμπορευμάτων.

2.12.3. Με σκοπό την ασφάλεια θεωρούμενη ως οικολογική προστασία, φαινόμενο το οποίο έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις και λόγω του τεράστιου μεγέθους των πλοίων, θα πρέπει να ενισχυθούν — μαζί με τις εγκαταστάσεις, όπως αυτές που αφορούν την εξαέρωση των πετρελαιοφόρων για την επεξεργασία των ακάθαρτων υδάτων και των άλλων αποβλήτων — οι υπηρεσίες εποπτείας στους λιμένες και στα αγκυροβόλια και να καταστεί αυστηρότερη η υιοθέτηση αποτρεπτικών και ποινικών μέτρων έναντι των υπαιτιών.

2.13. Έρευνα και ανάπτυξη

2.13.1. Ορθώς η ανακοίνωση της Επιτροπής θεωρεί την τεχνολογική ανάπτυξη ως ένα από τα θεμελιώδη στοιχεία για την επίτευξη και τη διατήρηση της επιθυμητής ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών θαλάσσιων βιομηχανιών, και αυτό

τόσο στις παραγωγικές μεθόδους όσο και στα προϊόντα (καινοτόμα ως προς το είδος, αλλά οικονομικά και ασφαλή). Η ερευνητική δραστηριότητα που είναι αναγκαία για να εξασφαλισθεί σε αυτές τις βιομηχανίες η υποστήριξη των προηγμένων γνώσεων προϋποθέτει:

— μια δράση ευαισθητοποίησης και συντονισμού μεταξύ των κοινοτικών κέντρων και προγραμμάτων έρευνας,

— τον προσδιορισμό ενός ειδικού πλαισίου προγραμματισμού και χρηματοδότησης που να προσφέρει επαρκή ασφάλεια σε μια δραστηριότητα μεγάλης εμβέλειας που δεν αποδέχεται συνεχείς λύσεις και η οποία δεν μπορεί να περιορίζεται στην βασική έρευνα αλλά πρέπει να επεκτείνεται μέχρι το στάδιο της προ-βιομηχανοποίησης.

2.13.2. Ουσιαστική σημασία έχει η υπόμνηση που γίνεται στις ετήσιες επενδύσεις (περίπου 300 εκατ. Ecu) στις οποίες προβαίνει η ιαπωνική κυβέρνηση για προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα της θαλάσσιας τεχνολογίας, με ποσό αισθητά ανώτερο από εκείνο που εκτιμάται για το σύνολο της ΕΚ.

2.14. Ο ανθρώπινος παράγοντας

Ιδιαίτερη σημασία έχει ο ανθρώπινος παράγοντας για την ασφάλεια και αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων. Πράγματι ο ανθρώπινος παράγοντας εμπλέκεται στο 80 % των θαλάσσιων ατυχημάτων. Η βασική αρχή που πρέπει να υιοθετηθεί είναι ότι η ασφαλής λειτουργία των πλοίων από πλήρως εκπαιδευμένο προσωπικό είναι ο πιο αποτελεσματικός τρόπος της διαχείρισης των πλοίων. Η κοινωνική νομοθεσία που διέπει τους κρατικούς ελέγχους στους λιμένες πρέπει να αναπτυχθεί και να συμπεριλάβει την κατάλληλη εκπαίδευση με ιδιαίτερη αναφορά στα συστήματα ασφάλειας και την πολυγλωσσία των πληρωμάτων. Η μείωση των δαπανών διαχείρισης θα πρέπει κατά κύριο λόγο να αναζητείται στα οφέλη που απορρέουν από την τεχνολογική πρόοδο και τα χαμηλότερα επιτόκια, και όχι μόνο στη χρησιμοποίηση χαμηλόμισθου εργατικού δυναμικού από τις χώρες του τρίτου κόσμου. Από την πλευρά της η Κοινότητα θα πρέπει να παράσχει κίνητρα για την ναυτολόγηση των ναυτικών και να λάβει τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί η νομική προστασία των κυβερνητών που είναι απαραίτητη εγγύηση για την ασφάλεια των πλοίων για τα οποία είναι υπεύθυνοι.

3. Συμπεράσματα

3.1. Η ανακοίνωση της Επιτροπής θέτει τις βάσεις για ένα εξαιρετικά φιλόδοξο πρόγραμμα και λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα ενός αποτελεσματικού θαλάσσιου συστήματος σε ό,τι αφορά την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας. Το έγγραφο ωστόσο, παρουσιάζει ελλείψεις τόσο σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των πραγματικών όρων των προκλήσεων που τίθενται στις κοινοτικές βιομηχανίες θαλάσσης όσο και τον καθορισμό των καταλληλότερων μέσων για την αντιμετώπισή τους.

3.2. Οι εργασίες του Βήματος — που όπως είναι ευνόητο αντιμετωπίζουν ήδη διάφορες πιέσεις — θα πρέπει να κατευθυνθούν προς την επίτευξη σαφών και ρεαλιστικών στόχων, λόγω του εύρους και του πολυσύνθετου χαρακτήρα των εξεταζόμενων θεμάτων που πρέπει να περιλαμβάνουν την ορθή εκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφάλεια και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων.

3.3. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ έχει θεμελιώδη σημασία κάθε βιομηχανία να προχωρήσει σε εμπειριστατωμένη αξιολόγηση του επιπέδου αποτελεσματικότητας και ανταγωνιστικότητας, και ιδιαίτερα όσες αναπτύσσουν δραστηριότητα στην παγκόσμια αγορά.

3.4. Επίσης δεν θα πρέπει να παραθεωρηθεί το θέμα του προσδιορισμού των προτεραιοτήτων των παρεμβάσεων — με όλες τις ρυθμιστικές συνέπειές τους και από πλευράς κόστους, με την υπόδειξη του φορέα που θα πρέπει να τις ενισχύσει — χωρίς ωστόσο να επισκιάζεται ο στόχος για μια αρμονική ανάπτυξη των διαφόρων τομέων. Εξυπακούεται ότι για κάθε τομέα θα πρέπει να επιλέγεται η καταλληλότερη από πολλές σκοπιές προσέγγιση (κοινοτική ή εθνική, περισσότερος ή λιγότερος ενδοτομιακός συντονισμός κ.τ.λ.). Τέλος, οι διαπραγματευτικές ενέργειες της Κοινότητας στο διεθνές πλαίσιο πρέπει να ενισχυθούν κατάλληλα για την καταπολέμηση κάθε στρεβλώσεως του ανταγωνισμού.

3.5. Για μια ακόμη φορά η ΟΚΕ (βλέπε τη γνωμοδότηση για την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη «βιομηχανική πολιτική σε ένα ανοικτό και ανταγωνιστικό πλαίσιο»)⁽¹⁾ θεωρεί σημαντικότερη την σαφή οροθεσία μεταξύ της γενικότερης πολιτικής και των μέσων της οικονομικής πολιτικής με ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα του ανταγωνισμού. Εάν το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας εξαρτάται ουσιαστικά από την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών της, τα μέτρα αρμοδιότητας της Κοινότητας, όπως εκτίθενται από την Επιτροπή δεν φαίνεται να επαρκούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα ώστε να καταστούν οι ίδιες οι επιχειρήσεις ανταγωνιστικές επί ίσοις όροις στις σχετικές αγορές όπου οι κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού συχνά καταστρατηγούνται.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 40, της 17. 2. 1992.

3.5.1. Για αυτό το λόγο επιβάλλεται υπό τις παρούσες συνθήκες, να συμπληρωθεί η πολιτική του ανταγωνισμού με πολιτική ή πολιτικές που απευθύνονται ειδικά στην ενίσχυση της κοινοτικής ναυτιλίας και των ναυπηγικών βιομηχανιών.

3.6. Θα έπρεπε επίσης να αποσαφηνισθεί καλύτερα η έννοια της «επικουρικότητας» που αναφέρεται στη θέση της Κοινότητας και των κρατών μελών. Εάν πρέπει να απορριφθούν οι διάφορες λογικές υπέρ της παροχής βοήθειας είναι αντιθέτως εντελώς δικαιολογημένη μια βιομηχανική πολιτική που θα διαθέτει τα κατάλληλα μέτρα συντονισμού και χρηματοδότησης για την υποστήριξη των ενδιαφερόμενων φορέων στη φάση της παγίωσης και της αναπτύξεως των επιχειρήσεων και σε ένα κλίμα όπου ολοένα και περισσότερο θα επικρατεί η συνεργασία μεταξύ των τομέων και στο εσωτερικό του κάθε ενός.

3.7. Αυτό που επιβάλλεται σήμερα είναι η ουσιαστική μεταβολή της νοοτροπίας στους τομείς που έχουν περιπέσει σε μακροχρόνια νάρκη λόγω της κρίσεως που επέφερε την κατάργηση εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας — κυρίως μεταξύ των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών της Κοινότητας — που αύξησε αισθητά το μέσο όρο ηλικίας των απασχολούμενων στον τομέα και που συνέβαλε στον προσωνατολισμό των πιο καταρτισμένων νέων προς άλλες βιομηχανίες που βρίσκονται στο στάδιο της αναπτύξεως. Αυτή είναι η κοινωνική διάσταση η οποία εκτός από τα απαραίτητα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης που στοχεύουν στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης έλλειψης κοινοτικών ναυτικών — δεν τυγχάνει της προσήκουσας προσοχής στο έγγραφο της Επιτροπής αν και θα πρέπει να τεθεί μεταξύ των πρωταρχικών στόχων μιας επιτέλους «επιθετικής» πολιτικής υπέρ των βιομηχανιών θαλάσσης της Κοινότητας.

3.8. Κοινωνική διάσταση σημαίνει εκτός από την εξασφάλιση της εργασίας και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος: πολιτιστικά προβλήματα και προβλήματα επαγγελματικών ικανοτήτων προτάσσονται ίσως των τεχνολογικών προβλημάτων. Χωρίς την εξασφάλιση και την αυστηρή τήρηση των κατάλληλων προτύπων ασφάλειας σε ό,τι αφορά τις συνθήκες εργασίας στα πλοία και στους λιμένες, οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται οι ακτές της Ευρώπης με τις οικονομικές δραστηριότητές τους, την ιστορική κληρονομιά και τον φυσικό πλούτο, ενδέχεται να αυξηθούν κατά τρόπο δραματικό και μαζί με αυτές το κόστος που θα πρέπει να αναληφθεί για την επανόρθωση των ζημιών που έχουν προξενηθεί.

Βρυξέλλες, 26 Μαΐου 1992.

*Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*

Michael GEUENICH