

## Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Προς ένα πανευρωπαϊκό καθεστώς εσωτερικής ναυσιπλοΐας»

(2004/C 10/13)

Στις 23 Ιανουαρίου 2003 και σύμφωνα με το άρθρο 29 του Εσωτερικού Κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση με το ανωτέρω θέμα.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, επεξεργάστηκε τη γνωμοδότησή του στις 4 Σεπτεμβρίου 2003 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Simons.

Κατά την 402η σύνοδο ολομέλειας της 24ης και 25ης Σεπτεμβρίου 2003 (συνεδρίαση της 24ης Σεπτεμβρίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 29 ψήφους υπέρ και μια ψήφο κατά την ακόλουθη γνωμοδότηση.

### 1. Εισαγωγή

1.1. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα διαδραματίζει έναν αρκετά σημαντικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη. Με βάση τη σημερινή κατανομή των μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα, το μερίδιο του κλάδου να ανέρχεται μόλις στο 4,1 % του συνολικού όγκου των μεταφορών εμπορευμάτων<sup>(1)</sup>, αν και σε μερικά κράτη μέλη η συμβολή του είναι πολύ πιο σημαντική (όπως οι Κάτω Χώρες με 42,7 %, η Γερμανία και το Βέλγιο με 13,1 %). Εν τούτοις, η εσωτερική ναυσιπλοΐα διαθέτει επαρκές δυναμικό, ώστε να μπορέσει να καταλάβει ένα σημαντικά μεγαλύτερο μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη και, για το λόγο αυτό, θεωρείται ότι έχει πολλές αναπτυξιακές δυνατότητες. Σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα<sup>(2)</sup> και επίσημες προβλέψεις, ο η εσωτερική ναυσιπλοΐα θα αυξηθεί σημαντικά τα προσεχή χρόνια και χάρη στις υφιστάμενες υποδομές διαθέτει τις απαραίτητες μεταφορικές ικανότητες. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα μπορεί να καλύψει μεγάλο μέρος του ευρωπαϊκού εδάφους χάρη στις μεγάλες διασυνοριακές πλωτές οδούς αλλά και των πολυαριθμών εθνικών πλωτών οδών. Χαρακτηριστικό στοιχείο του κλάδου είναι η εισαγωγή καινοτομιών σε διάφορους τομείς. Δεδομένου ότι άρχισε να αναδεικνύεται ως εναλλακτική λύση προς τις οδικές μεταφορές, η εσωτερική ναυσιπλοΐα έχει κατορθώσει ήδη να κατακτήσει νέες αγορές.

1.2. Με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ρόλος της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα καταστεί περισσότερο σημαντικός για την εσωτερική αγορά. Πολλά από τα νέα κράτη μέλη διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Με βάση την πολιτική που έχει εξαγγελθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η εσωτερική ναυσιπλοΐα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ενσωμάτωση των χωρών αυτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην οικονομική τους ανάπτυξη.

1.3. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα θεωρείται ότι αποτελεί το συγκριτικά καθαρότερο και περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Παρά τις επενδύσεις που γίνονται για την κατασκευή

καθαρότερων κινητήρων στις οδικές μεταφορές, η εσωτερική ναυσιπλοΐα διατηρεί ένα μεγάλο προβάδισμα ως το καθαρότερο μέσο μεταφοράς από άποψη εκπομπών και ρύπανσης του περιβάλλοντος<sup>(3)</sup>. Έτσι, ο κλάδος συμβάλει στον περιορισμό των επιπτώσεων που έχουν οι μεταφορές για το περιβάλλον και επιδιώκει να μεγεθύνει τη συμβολή του στον τομέα αυτό επενδύοντας στη βελτίωση των περιβαλλοντικών του επιδόσεων και της ασφάλειας.

1.4. Σε σχέση με τον έλεγχο της προβληματικής των αποβλήτων (φορτία, απορρίμματα πλοίων και νοικοκυριών), ο κλάδος, δεν περιμένει τη θέσπιση σχετικής νομοθεσίας αλλά υιοθέτησε ο ίδιος ρυθμιστικά μέτρα.

### 2. Προβληματικά σημεία

2.1. Η νέα πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποσκοπεί στην επίτευξη στην αποκατάσταση της ισορροπίας στις μεταφορές. Οι εσωτερική ναυσιπλοΐα κατονομάζονται ως μέσο για την εξισορρόπηση της αγοράς. Προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό αυτού του μέσου μεταφοράς, πρέπει να αρθούν ορισμένα εμπόδια στα οποία προσκρούει η ολοκληρωμένη ανάπτυξή του σήμερα.

2.2. Σε γενικές γραμμές τα εμπόδια αφενός εντοπίζονται στις υποδομές και στην δημιουργία και περαιτέρω εξέλιξη των διευρωπαϊκών δικτύων, αφενός οφείλονται στην έλλειψη εναρμόνισης και ενοποίησης των νομικών κανόνων που ισχύουν για τον κλάδο.

2.3. Στα πλαίσια της αναθεώρησης των οδηγιών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα και της κατάρτισης συναφούς καταλόγου προτεραιοτήτων εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η εσωτερική ναυσιπλοΐα εντόπισε τα προβληματικά σημεία και ζήτησε να συμπεριληφθούν στον κατάλογο προτεραιοτήτων<sup>(4)</sup>. Σχετικά με το θέμα αυτό υπενθυμίζουμε τη σχετική γνωμοδότηση πρωτοβουλίας της ΕΟΚΕ<sup>(5)</sup>.

(1) Ενέργεια και μεταφορές σε αριθμούς, Στατιστικό εγχειρίδιο 2002, ISSN 1225-1095.

(2) Πολύτιμες μεταφορές, γεγονότα και αριθμοί για τη μεταφορά εμπορευμάτων και την εσωτερική ναυσιπλοΐα την περίοδο 2002-2003, Γραφείο πληροφοριών για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, Ρότερταμ.

(3) Aw, σ. 44 κ.ε.

(4) Δελτίο ΙΝΕ ... και γνωμοδότηση ΕΒΥ σχετικά με την αναθεώρηση των οδηγιών για τα ΔΔΜ.

(5) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την με θέμα την «Αναθεώρηση του καταλόγου των έργων ΔΕΔ ενόψει του 2004» (δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη).

2.4. Όσον αφορά τις ρυθμίσεις δημοσίου ιδιωτικού δικαίου που ισχύουν στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, υπάρχει μεγάλη ανομοιομορφία σε αντίθεση με τους άλλους κλάδους τους οποίους ανταγωνίζεται. Με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η κατάσταση αυτή θα προσλάβει μια νέα διάσταση. Όπως προκύπτει από τα κοινά συμπεράσματα της μικτής συμβουλευτικής επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία, τα νομικά προβλήματα εμποδίζουν τις πλωτές μεταφορές στο Δούναβη (1). Από την άποψη του δημοσίου δικαίου, η εσωτερική ναυσιπλοΐα στο Δούναβη, το Ρήνο και τις εθνικές πλωτές οδούς εμπίπτει σήμερα σε διαφορετικά καθεστώτα που στηρίζονται σε υπερεθνικές και διακυβερνητικές νομοθετικές διατάξεις και διμερείς συμφωνίες (2). Από άποψης εμπράγματος δικαίου, ήδη υφίσταται μια προσεκτική αλλά εντελώς ανεπαρκής εναρμόνιση των διατάξεων του δημοσίου δικαίου για το Ρήνο, τις κοινοτικές πλωτές οδούς και το Δούναβη, με πρότυπο την αμοιβαία αναγνώριση του καθεστώτος που ισχύει για το Ρήνο.

2.5. Από άποψης ιδιωτικού δικαίου, υπάρχουν σήμερα αποκλίνοσες ρυθμίσεις σε σχέση με τη συμφωνία για τις μεταφορές και το θέμα της ευθύνης στις χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και εκτός αυτής. Διάφορες πρωτοβουλίες που αναλήφθηκαν πρόσφατα στον τομέα αυτό οδήγησαν στη σύναψη διεθνών συμφωνιών, οι οποίες πρέπει να επικυρωθούν και να ενσωματωθούν στις εθνικές νομοθεσίες.

2.6. Η έλλειψη ενιαίων κανόνων στο χώρο του δημοσίου και του ιδιωτικού δικαίου έχει ως αποτέλεσμα οι ενδιαφερόμενες πλευρές (μεταφορείς, φορτωτές, ασφαλιστές) να ευρίσκονται σε μια κατάσταση νομικής ασάφειας και αβεβαιότητας σε έναν κλάδο ο οποίος έχει κατά κύριο λόγο διεθνή χαρακτήρα. Οι αρμόδιοι πρέπει να ασχοληθούν και με τα προβλήματα αυτά, έτσι ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της μετατόπισης των ροών σε άλλα μεταφορικά (modal shift) μέσα στα πλαίσια της εξαγγελθείσας ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.

2.7. Στόχος της παρούσας γνωμοδότησης, η οποία αποτελεί συνέχεια παλαιότερων γνωμοδοτήσεων της ΕΟΚΕ σχετικά με την εσωτερική ναυσιπλοΐα γενικά, τις υποδομές της, τους διαδρόμους πλοήγησης και τον Δούναβη (3), είναι η ανάλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων και ιδιαίτερα τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται κατά την εναρμόνιση και την ενοποίηση της νομοθεσίας στον τομέα των πλωτών μεταφορών, ώστε να χαραχθεί ο δρόμος προς μια πανευρωπαϊκή νομοθεσία στις εσωτερική ναυσιπλοΐα.

### 3. Εναρμόνιση/ενοποίηση της νομοθεσίας

#### 3.1. Πτυχές που αφορούν στο δημόσιο δίκαιο

3.1.1. Χαρακτηριστικό της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η ύπαρξη τριών διαφορετικών καθεστώτων τα οποία από γεωγραφική άποψη εν μέρει αλληλεπικαλύπτονται. Πρόκειται για τα ακόλουθα:

- Το πεδίο εφαρμογής της πράξης του Μανχάιμ του 1868 (4).
- Το πεδίο εφαρμογής των Συνθηκών και του κεκτημένου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Το πεδίο εφαρμογής της πράξης του Βελιγραδίου του 1948 (5).

3.1.1.1. Η πράξη του Μανχάιμ είναι η αρχαιότερη Ευρωπαϊκή συμφωνία η οποία συνάφθηκε το 1868 μεταξύ των χωρών που βρέχονται από το Ρήνο (6). Με την εν λόγω πράξη εκχωρήθηκε από τα συμβεβλημένα κράτη μέλη της ΕΕ στην Κεντρική Επιτροπή για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο (KENP) η αρμοδιότητα των τομέων που καλύπτονται από αυτήν. Η πράξη του Μανχάιμ εξασφαλίζει καταρχήν την ελεύθερη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο. Για την εκτέλεση των διατάξεων της συμφωνίας, η KENP εξέδωσε σειρά κανονισμών και ψηφισμάτων. Τα κείμενα αυτά καλύπτουν, εκτός άλλων, τις τεχνικές προδιαγραφές, τα πληρώματα, την ασφάλεια και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας στο Ρήνο. Η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο αποφαινεται επί διαφορών επί σημείων που καλύπτονται από την πράξη. Οι αποφάσεις της Επιτροπής αυτής είναι δεσμευτικές για τα συμβεβλημένα κράτη και πρέπει να ενσωματώνονται στη νομοθεσία τους. Για το Ρήνο ισχύει ενιαίο καθεστώς το οποίο εφαρμόζεται αναλόγως σε όλα τα συμβεβλημένα κράτη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελβετία είναι το μοναδικό συμβεβλημένο κράτος που δεν είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.1.1.2. Με την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (7) και τις συνεπαγόμενες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις και την απορρέουσα νομοθεσία, τα κράτη μέλη εκχώρησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αρμοδιότητες για την δημιουργία μιας κοινής εσωτερικής αγοράς. Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκχωρήθηκαν, εκτός άλλων, αρμοδιότητες στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων. Έκτοτε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τους κανονισμούς και τις οδηγίες που εξέδωσε, θέσπισε παράγωγο ευρωπαϊκό δίκαιο. Το εν λόγω

(1) Κοινά συμπεράσματα της μικτής συμβουλευτικής επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία που εγκρίθηκαν με αφορμή την Πέμπτη συνεδρίαση που πραγματοποιήσε η εν λόγω επιτροπή στις 23 και 24 Μαΐου 2002 με θέμα τη βέλτιστη χρήση του Δούναβη ως πανευρωπαϊκού διαδρόμου των ΔΔΜ.

(2) Με τη διεύρυνση της ΕΕ, θα πάψουν να ισχύουν όσον αφορά τις κοινοτικές αρμοδιότητες.

(3) Πρόκειται για τα ακόλουθα έγγραφα: συμπεράσματα της Μικτής Συμβουλευτικής Επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία που υιοθετήθηκαν στις 23 και 24 Μαΐου 2002 κατά την 5η συνεδρίαση της επιτροπής αυτής, με θέμα τη βέλτιστη αξιοποίηση του Δούναβη ως πανευρωπαϊκού διαδρόμου TEN — Γνωμοδότηση για την «Εφαρμογή του διαρθρωτικού διαλόγου στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών» και γνωμοδότηση ΕΟΚΕ με θέμα «Το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών» ΕΕ C 80 της 3.4.2002.

(4) Τα κράτη που συμμετέχουν σήμερα στην πράξη του Μανχάιμ είναι η Ελβετία, η Γαλλία, η Γερμανία, το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες.

(5) Τα κράτη που συμμετέχουν σήμερα στη σύμβαση του Βελιγραδίου είναι η Βουλγαρία, η Γερμανία, η Κροατία, η Μολδαβία, η Αυστρία, η Ρουμανία, η Ρωσία, η Σερβία και το Μαυροβούνιο, η Σλοβακία, η Ουκρανία και η Ουγγαρία.

(6) Πράξη του Μανχάιμ — Αναθεωρημένη πράξη του Ρήνου (Σύμβαση, επονομαζόμενη και πράξη, του Μανχάιμ της 17ης Οκτωβρίου 1868 με πρωτόκολλα, StB. 1869, 75).

(7) Συνθήκη περί ιδρύσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 25 Μαρτίου 1957, Trb. 1957, 74 και 91.

ευρωπαϊκό δίκαιο αφορά επίσης στις τεχνικές προδιαγραφές, τα πληρώματα και την ασφάλεια, ενώ η Επιτροπή προσπάθησε να προσαρμόσει το περιεχόμενο στις αποφάσεις και τα ψηφίσματα που εκδόθηκαν από την ΚΕΝΡ για τους αντίστοιχους τομείς και που εφαρμόζονται σε κοινοτικό πλαίσιο.

3.1.1.3. Το 1948, τα κράτη που βρέχονται από το Δούναβη συμφώνησαν την πράξη του Βελιγραδίου <sup>(1)</sup>. Με την πράξη αυτή δημιουργήθηκε η Επιτροπή του Δούναβη, η οποία εποπτεύει και αναπτύσσει περαιτέρω το καθεστώς που ισχύει για τον ποταμό. Πρωταρχικός προορισμός του καθεστώτος αυτού είναι η ρύθμιση της διεθνούς ναυσιπλοΐας στο Δούναβη. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού, εκδόθηκαν υπό την εποπτεία της Επιτροπής του Δούναβη συστάσεις προς τα συμβεβλημένα κράτη που καλύπτουν, εκτός άλλων, τις τεχνικές προδιαγραφές, την ασφάλεια και τους κανόνες που ισχύουν για τα πληρώματα. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την Επιτροπή του Δούναβη σύμφωνα με την πράξη του Βελιγραδίου έχουν χαρακτήρα συστάσεων προς τα συμβεβλημένα κράτη, οι οποίες ενσωματώνονται ενδεχομένως και στη νομοθεσία αυτών. Λόγω του χαρακτήρα που έχουν οι αποφάσεις της Επιτροπής του Δούναβη, δεν υφίσταται ενιαίο καθεστώς για τον ποταμό αυτό, με την έννοια ότι οι αποφάσεις αυτές δεν ενσωματώνονται αυτομάτως και στο ακέραιο στη νομοθεσία των συμβεβλημένων κρατών. Με την επικείμενη και ενδεχομένως τη μεταγενέστερη προσχώρηση βαλκανικών χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα εναπομείνουν ορισμένα συμβεβλημένα κράτη που δεν θα είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως η Ρωσία, η Ουκρανία και η Μολδαβία.

3.1.2. Δεδομένου ότι για την ευρωπαϊκή εσωτερική ναυσιπλοΐα ισχύουν σήμερα διάφορα καθεστώτα τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται διάφορα νομοθετικά μέσα και να ισχύουν ρυθμίσεις οι οποίες διαφέρουν ως προς το περιεχόμενο, προκύπτουν *de jure* και *de facto* εμπόδια, εκτός άλλων, στους ακόλουθους τομείς:

- Περιορισμοί όσον αφορά στην πρόσβαση στην αγορά,
- Περιορισμοί όσον αφορά στα μεταφορικά δικαιώματα «ξένων πλοίων»,
- Διαφορές όσον αφορά στις τεχνικές προδιαγραφές και τα πιστοποιητικά.

Οι εν λόγω διαφορές καταγράφονται και επεξηγούνται σε πρόσφατη έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τους ενδιαφερόμενους διεθνείς οργανισμούς (UN/ECE, <sup>(2)</sup> ομάδα εθελοντών), ως αποτέλεσμα της πανευρωπαϊκής υπουργικής διάσκεψης του

Άμστερνταμ το 2001. Σε έγγραφο που κατάρτισε, η ομάδα εργασίας καταγράφει και επεξηγεί τα κανονιστικά εμπόδια που υφίστανται. Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής, εξετάστηκαν θέματα όπως οι περιορισμοί που ισχύουν όσον αφορά τα μεταφορικά δικαιώματα πλοίων από τρίτες χώρες, η ελεύθερη πρόσβαση στις διάφορες πλωτές οδούς, οι τεχνικές διαφορές μεταξύ κανονισμών, αδειών κυβερνήτη και προσόντων των πληρωμάτων, καθώς και η ανεπαρκής εναρμόνιση του ιδιωτικού δικαίου στον κλάδο. Με βάση την επιδίωξη της προσέγγισης της ΚΕΝΡ με την Επιτροπή του Δούναβη και τις πρωτοβουλίες για την αμοιβαία αναγνώριση διαφόρων αποφάσεων, σε συνδυασμό με τη διεύρυνση της ΕΕ και τη λήξη διμερών συμβάσεων στο μέτρο που αυτές αφορούσαν κοινοτικές αρμοδιότητες, θα πρέπει να αναμένεται σε εύλογο χρονικό διάστημα η εναρμόνιση (των κανόνων) σε ορισμένους τομείς.

Τα εμπόδια που προαναφέρθηκαν εξετάστηκαν ήδη από την ΕΟΚΕ στην έκθεση της μικτής συμβουλευτικής επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία σχετικά με τη βέλτιστη χρήση του Δούναβη ως διαδρόμου των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

3.1.3. Η ολοκλήρωση της διασύνδεσης του Ρήνου με το Δούναβη, το 1992, έδωσε νέα ώθηση στην οικονομική δραστηριότητα και στις μεταφορές μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Τώρα πλέον που οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης ανοίγουν τις αγορές τους και μεταπηδούν από ένα καθεστώς κεντρικού σχεδιασμού στην οικονομία της αγοράς, η προσχώρηση πολλών από αυτές στην Ευρωπαϊκή Ένωση σηματοδοτεί μια νέα εποχή η οποία προϋποθέτει βούληση για τη θέσπιση πανευρωπαϊκής ρυθμίσεως για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Στην τελική δήλωση της προαναφερθείσας υπουργικής διάσκεψης γίνεται έκκληση να υλοποιηθεί ο στόχος αυτός.

### 3.2. Πτυχές που αφορούν το ιδιωτικό δίκαιο

3.2.1. Σε αντίθεση προς τις θαλάσσιες, τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η εσωτερική ναυσιπλοΐα διέπεται ακόμη από διαφορετικές εθνικές νομοθεσίες για την μεταφορά εμπορευμάτων.

3.2.2. Πρόσφατες προσπάθειες οδήγησαν στη σύναψη συμβάσεων οι οποίες αναμένεται να οδηγήσουν στην εναρμόνιση και την ενοποίηση της νομοθεσίας που ισχύει στον τομέα αυτό.

3.2.3. Τα τελευταία χρόνια, με πρωτοβουλία επιχειρήσεων του κλάδου (εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εκπροσώπων ασφαλιστικών επιχειρήσεων) έχουν καταρτιστεί διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες αποσκοπούν στη θέσπιση ενιαίων κανόνων για τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ευρώπη, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν η διασαφήνιση της νομική κατάστασης και η δυνατότητα ασφάλισης. Οι συμβάσεις που παρατίθενται στη συνέχεια έχουν στόχο την καθιέρωση ενιαίου καθεστώτος ιδιωτικού δικαίου για την εσωτερική ναυσιπλοΐα το οποίο — με δεδομένο το χαρακτήρα του κλάδου — είναι εμπνευσμένο από παρόμοιες διεθνείς συμβάσεις που ισχύουν για τις θαλάσσιες και τις οδικές μεταφορές.

(1) Πράξη του Βελιγραδίου — Σύμβαση σχετικά με το καθεστώς της ναυσιπλοΐας στο Δούναβη. Υπεγράφη στο Βελιγράδι, στις 18 Αυγούστου 1948. 1949, Ηνωμένα Έθνη, Συλλογή συνθηκών, μετάφραση αριθ. 518. Εξάλλου, ορισμένες χώρες είναι της άποψης ότι *de jure* η διεθνής και η ευρωπαϊκή πράξη για το Δούναβη, που συνάφθηκαν αντιστοίχως το 1856 και το 1921 ισχύουν ακόμη.

(2) Ομάδα εθελοντών της UNECE «Νομοθετικά εμπόδια»: Κατάλογος των υφιστάμενων νομοθετικών εμποδίων για την καθιέρωση μιας εναρμονισμένης και ανταγωνιστικής πανευρωπαϊκής αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών (Δήλωση του Ρότερνταμ, σημείο 13).

### 3.2.3.1. Η σύμβαση του Στρασβούργου σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (CLNI)

Η σύμβαση CLNI περιορίζει την μη συμβατική ευθύνη έναντι τρίτων για τα πλοία που εκτελούν εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η σύμβαση καταρτίστηκε και υπογράφηκε αρχικά από τα κράτη που βρέχονται από το Ρήνο. Εξάλλου, αφού τέθηκε σε ισχύ, το 1997, η σύμβαση είναι ανοιχτή για τα κράτη της Ανατολικής Ευρώπης <sup>(1)</sup> τα οποία μπορούν να την επικυρώσουν.

### 3.2.3.2. Η σύμβαση της Βουδαπέστης για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών (CNMI)

Η σύμβαση αυτή προβλέπει ενιαίο καθεστώς για την μεταφορά εμπορευμάτων δια μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών, ανάλογο με τις ρυθμίσεις που ισχύουν για τα άλλα μέσα μεταφοράς (κανόνες Hague/Visby και κανόνες de Hamburg για τις θαλάσσιες μεταφορές και σύμβαση CMR για τις οδικές μεταφορές). Σήμερα, η συμφωνία για τις μεταφορές διέπεται από αποκλίνουσες ρυθμίσεις που ισχύουν στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στα μελλοντικά κράτη μέλη και σε άλλες χώρες του Δούναβη, το ιδιωτικό δίκαιο ευρίσκεται σήμερα στο στάδιο της ανάπτυξης και η σύναψη διεθνούς συμφωνίας μπορεί να οδηγήσει στην αποφυγή περαιτέρω κατακερματισμού της νομοθεσίας. Η σύμβαση υπογράφηκε το 2001 από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς και αναμένεται πλέον να επικυρωθεί και να εφαρμοστεί.

### 3.2.3.3. Το σχέδιο σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ζημιές που συνδέονται με τη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών (CRDNI)

Έχοντας επίγνωση της κοινωνικής ευθύνης που φέρει, ο κλάδος επιδιώκει μια ενιαία ρύθμιση για το θέμα της ευθύνης σε περίπτωση ζημιών κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια των εσωτερικών πλωτών οδών, δεδομένου ότι σήμερα ισχύουν διαφορετικές ρυθμίσεις σε όλα τα κράτη οι οποίες δεν προσφέρουν το ίδιο επίπεδο προστασίας στα θύματα. Με τη σύμβαση αυτή εισάγεται ενιαίο καθεστώς ευθύνης για τις — διαρκώς αυξανόμενες — μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων δια μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών. Με βάση την αρχή της μεγαλύτερης δυνατής προστασίας των θυμάτων, καταβάλλεται μια προσπάθεια να καθιερωθεί ένα καθεστώς το οποίο εναρμονίζεται σε μεγάλο βαθμό με τις διατάξεις που ισχύουν για το δίκαιο της θαλάσσης και τις ακόλουθες βασικές αρχές:

- Απόδοση της ευθύνης στον ιδιοκτήτη του πλοίου,
- Ασφαλιστική κάλυψη κινδύνων,
- Υποχρεωτική ασφάλιση.

(1) Έναρξη ισχύος 1.9.1997. Επικυρώθηκε από τη Γερμανία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες και την Ελβετία.

3.2.4. Από τις συμβάσεις που προαναφέρθηκαν, μόνο μία έχει εφαρμοστεί μέχρι σήμερα σε 5 χώρες που διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς (η σύμβαση του Στρασβούργου για τον περιορισμό της ευθύνης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, CLNI). Οι υπόλοιπες είτε αναμένεται να επικυρωθούν και να εφαρμοστούν (όπως η σύμβαση της Βουδαπέστης σχετικά με τη συμφωνία για τις εσωτερική ναυσιπλοΐα εμπορευμάτων, CMNI), είτε να καταρτιστούν (σχέδιο σύμβασης περί ευθύνης σε περίπτωση ζημίας κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων δια των εσωτερικών πλωτών οδών, CRDNI).

## 4. Περιβάλλον και ασφάλεια

4.1. Σχετικά με τις επιπτώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό ενέργειας που καταναλώνεται ανά χιλιόμετρο τόνο για εμπορεύματα που μεταφέρονται δια των εσωτερικών πλωτών οδών αντιστοιχεί μόλις στο 1/5 <sup>(2)</sup> αυτού που ισχύει για τις οδικές μεταφορές και στα 3/5 του ποσοστού που ισχύει για τις σιδηροδρομικές. Η εισαγωγή καινοτομιών έχει ως αποτέλεσμα τα νέα πλοία να διαθέτουν μηχανές καλύτερης τεχνολογίας, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών, ενώ τα παλαιά πλοία προσαρμόζουν στις περισσότερες περιπτώσεις τις μηχανές τους στη σύγχρονη τεχνολογία.

4.2. Στα πλαίσια της πολιτικής για τα απόβλητα, καταρτίστηκε από την Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο η «Σύμβαση για τη συλλογή, παράδοση και αποδοχή αποβλήτων στο Ρήνο και την εσωτερική ναυσιπλοΐα». Έχοντας επίγνωση του ότι η πρόληψη, καθώς και η συλλογή, παράδοση και αποδοχή αποβλήτων προς περαιτέρω επεξεργασία και διάθεση συνιστά απαίτηση για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τους συναφείς κλάδους για λόγους που έχουν σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και με την ασφάλεια και την υγεία των ναυτιλλομένων και των χρηστών του δικτύου κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη συμφώνησαν στην καθιέρωση ενός συστήματος παράδοσης και συλλογής αποβλήτων.

4.3. Με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η σύμβαση προβλέπει την συλλογή απορριμμάτων πλοίων αλλά και των αποβλήτων όπως το πετρέλαιο και οι λιπαντικές ουσίες, καθώς και την αποδοχή και την περαιτέρω επεξεργασία αποβλήτων που έχουν σχέση με το φορτίο.

4.4. Έως ότου τεθεί σε ισχύ η εν λόγω σύμβαση, για την αποδοχή αποβλήτων πλοίων θα συνεχίσουν να ισχύουν διαφορετικοί εθνικοί κανόνες, διαδικασίες και διευκολύνσεις.

4.5. Όσον αφορά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ισχύουν αυστηρές απαιτήσεις για τον τεχνικό εξοπλισμό των πλοίων γενικά και ειδικοί κανόνες για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων.

(2) Βλέπε γνωμοδότηση ΕΟΚΕ για «Το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου πλωτών οδών» ΕΕ C 80 της 3.4.2002 και ιδιαίτερα τα σημεία 3 και 4 τα οποία περιέχουν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

4.6. Για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στο Ρήνο ισχύει η σύμβαση ADN (1), στην οποία ορίζονται και οι σχετικές προϋποθέσεις.

4.6.1. Στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και τη Γαλλία, η σύμβαση ADN δεν εφαρμόζεται μόνο στο Ρήνο αλλά και σε άλλες πλωτές οδούς. Στο Δούναβη απλώς συνιστάται η εφαρμογή της σύμβασης ADN-D, η οποία στηρίζεται στις συστάσεις που διατύπωσε η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE) για τη σύμβαση ADN (Σύμβαση για τις μεταφορές επικίνδυνων φορτίων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας). Το 2000 επιτεύχθηκε η σύναψη της συμφωνίας ADN υπό την αιγίδα της UN/ECE, σε συνεργασία με τη Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο (KENP). Η σύμβαση αυτή ισχύει καταρχήν σε ολόκληρη την Ευρώπη και θα τεθεί σε εφαρμογή μετά την επικύρωσή της από επτά κράτη. Μόλις τεθεί σε εφαρμογή η εν λόγω σύμβαση, τα παραρτήματά της θα ενοποιηθούν με τα παραρτήματα της ADN, ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια της ισχύος των ρυθμίσεων που εφαρμόζονται. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά στην πρόταση οδηγίας που υπέβαλε το 1997 (2) να υιοθετηθούν από τα κράτη μέλη της ΕΕ οι διατάξεις της ADN.

4.7. Πρέπει να δοθεί προσοχή στην τήρηση των εν λόγω ρυθμίσεων, όπου παρατηρούνται αρκετές ελλείψεις.

## 5. Κοινωνικές πτυχές και κατάσταση στην αγορά εργασίας

5.1. Η ελεύθερη κυκλοφορία εργαζομένων και η κατάσταση στην αγορά εργασίας εν γένει

5.1.1. Οι κοινωνικές πτυχές στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν στενή σχέση με την ίδρυση και τη λειτουργία της Κοινής Αγοράς. Οι αρμοδιότητες που ορίζονται στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας όσον αφορά τη θέσπιση κοινωνικών μέτρων αναφέρονται κυρίως στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας εργαζομένων και τον συνεπακόλουθο συντονισμό της κοινωνικής ασφάλισης (άρθρα 39 ΕΚ και 136 ΕΚ).

5.1.2. Η κατάσταση που επικρατεί στην αγορά εργασίας στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα χαρακτηρίζεται από έλλειψη ειδικευμένου προσωπικού. Από την άλλη πλευρά, τα μελλοντικά κράτη μέλη της Ένωσης διαθέτουν επαρκές δυναμικό σε ειδικευμένο προσωπικό.

5.2. Η νομοθεσία που ισχύει για τα πληρώματα

5.2.1. Τα διαφορετικά επαγγελματικά προσόντα και πιστοποιητικά επαγγελματικής κατάρτισης που απαιτούνται στο χώρο της

εσωτερικής ναυσιπλοΐας, στα σημερινά και στα μελλοντικά κράτη μέλη, ενδέχεται να δυσχεράνουν την πρόσληψη προσωπικού αλλά και την ελευθερία διακίνησης των εργαζομένων.

5.2.2. Σύμφωνα με την πράξη του Μανχάιμ, τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στην Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στο Ρήνο (KENP) έχουν θεσπίσει νομοθεσία σχετικά με τα προσόντα των πλοιάρχων και τη σύνθεση του πληρώματος, η οποία ισχύει με ενιαίο τρόπο σε αυτά (3). Η εν λόγω νομοθεσία για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο αποτελεί, επίσης, σημείο αναφοράς για τους κανόνες που ισχύουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς στα κράτη μέλη της ΚΕΝΡ.

5.2.3. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι κανόνες που ισχύουν για την εσωτερική ναυσιπλοΐα όσον αφορά το χρόνο πλεύσης, τη σύνθεση των πληρωμάτων, το χρόνο ανάπαυσης, τα προσόντα και την εκπαίδευση αυτών, εμπίπτουν σε διάφορα καθεστώτα δημοσίου δικαίου. Έτσι, η κατάσταση δεν είναι μόνο ασαφής, αλλά προκύπτουν και διαφορές όσον αφορά τον έλεγχο της τήρησης των εν λόγω κανόνων.

5.2.4. Στην πράξη του Βελιγραδίου προβλέπεται για τη ναυσιπλοΐα στο Δούναβη μόνο μια ρύθμιση για τα πιστοποιητικά πλοιάρχου. Παρόλο που, λόγω του συμβουλευτικού χαρακτήρα των ρυθμίσεων που περιλαμβάνονται στην πράξη αυτή, δεν είναι γνωστό κατά πόσον τα εν λόγω πιστοποιητικά εκδίδονται πραγματικά από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, για τα κράτη μέλη της Επιτροπής του Δούναβη ισχύει η αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών κυβερνήτη σκάφους.

5.2.5. Σε επίπεδο ΕΕ έχει ήδη θεσπισθεί ρύθμιση για τα πιστοποιητικά πλοιάρχου και έγινε μια προσπάθεια να καταρτιστεί νομοθεσία για τα πληρώματα. Στόχος είναι μια ευρεία και ενιαία βάση, με διάφορες ελαφρύνσεις σε περιφερειακή ή τοπική κλίμακα.

5.2.6. Η ισχύουσα νομοθεσία για τα πληρώματα στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι συνδεδεμένη με προδιαγραφές εξοπλισμού των πλοίων, έτσι ώστε αυτά να υποχρεούνται να διαθέτουν έναν ορισμένο αριθμό μελών πληρώματος. Οι απαιτήσεις αυτές συνδέονται στενά με τις τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα πλοία που εκτελούν εσωτερική ναυσιπλοΐα.

5.3. Κοινωνικός διάλογος

Ο κοινωνικός διάλογος στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είτε ευρίσκεται ακόμη στα σπάργανα είτε είναι ανύπαρκτος. Όσον αφορά τα κράτη της ΚΕΝΡ, πρέπει να είναι γνωστό ότι οι κανόνες ισχύουν ενιαία για όλα τα μέλη των πληρωμάτων και δεν υπάρχουν ειδικές διατάξεις για τους εργαζόμενους. Από την άλλη πλευρά, οι κανόνες για την προστασία των εργαζομένων, για παράδειγμα όσον αφορά το χρόνο και τις συνθήκες εργασίας, δεν συνεκτιμούν τις ιδιαίτερες συνθήκες που ισχύουν στον κλάδο αυτό ούτε τους υφιστάμενους κανόνες για τα πληρώματα. Παράλληλα, πρέπει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ευρίσκεται στα χέρια ελεύθερων επαγγελματιών.

(1) Ευρωπαϊκή συμφωνία για τις διεθνείς μεταφορές επικίνδυνων φορτίων μέσω του Ρήνου.

(2) COM(97) 367 τελικό.

(3) Κανονισμός επιθεώρησης πλοίων στο Ρήνο, κεφάλαιο 23.

#### 5.4. Εναρμόνιση

5.4.1. Η εναρμόνιση της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με τα προσόντα των πληρωμάτων και η διασαφήνιση της κατάστασης όσον αφορά την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών προάγουν την κοινωνική ολοκλήρωση και την ασφάλεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια συγκρίσιμη κατάσταση η οποία είναι προς το συμφέρον των ενδιαφερομένων.

5.4.2. Πρόσφατες συνομιλίες μεταξύ της ΚΕΝΡ και της Επιτροπής του Δούναβη οδήγησαν, εκτός άλλων, στην αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών κυβερνήτη σκάφους εκ μέρους των κρατών μελών που συμμετέχουν στους εν λόγω οργανισμούς.

5.4.3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ρυθμίζει το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών κυβερνήτη σκάφους στις οδηγίες 91/672/ΕΟΚ και 96/50/ΕΚ.

5.4.4. Επίσης, είναι ανάγκη να εναρμονιστούν σε ευρωπαϊκή κλίμακα οι απαιτήσεις που έχουν σχέση με τα προσόντα των υπόλοιπων μελών των πληρωμάτων και να διασαφηνιστεί το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης των σχετικών πιστοποιητικών. Η εναρμόνιση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην εναρμόνιση σε ευρωπαϊκή κλίμακα της νομοθεσίας που ισχύει για τα πληρώματα.

#### 5.5. Επικοινωνία

5.5.1. Ένα σημείο στο οποίο πρέπει να δοθεί προσοχή είναι η επικοινωνία για ναυτιλιακά/τεχνικά θέματα στη διεθνή εσωτερική ναυσιπλοΐα. Στον κλάδο αυτό χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη διάφορες γλώσσες οι οποίες, εάν ληφθεί υπόψη η κινητικότητα που παρατηρείται τόσο στα πληρώματα όσο και στους διάφορους χρήστες των εσωτερικών πλωτών οδών, έχουν ήδη δημιουργήσει και μπορούν να δημιουργήσουν και στο μέλλον προβλήματα επικοινωνίας.

5.5.2. Για να είναι εγγυημένη η ασφάλεια των Μεταφορών, πρέπει να λυθεί το πρόβλημα της συνεννόησης, θέμα στο οποίο πρέπει να δοθεί προσοχή. Σε σχέση με το σημείο αυτό, μπορεί να γίνει αναφορά στον «Οδηγό ραδιοτηλεφωνίας για την εσωτερική ναυσιπλοΐα». Στον οδηγό αυτό προσφέρονται κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες μεταξύ πλοίων αλλά και πλοίων με σταθμούς στη στεριά.

### 6. Το ισχύον ευρωπαϊκό πολιτικό πλαίσιο

6.1. Η άποψη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με το μέλλον της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

6.1.1. Στη γνωμοδότηση που εξέδωσε πρόσφατα με τίτλο «το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών»<sup>(1)</sup> η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι η εσωτερική ναυσιπλοΐα αποτελεί πραγματικά μια εναλλακτική λύση η σημασία της οποίας υποτιμάται.

(1) Βλέπε γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ «Το μέλλον του διευρωπαϊκού δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών», ΕΕ C 80 της 3.4.2002.

6.1.2. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα αποτελεί το ασφαλέστερο και περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς που υπάρχει και, λόγω του αναπτυξιακού δυναμικού που διαθέτει, μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια για τη μετατόπιση των μεταφορικών ροών σε άλλα μέσα (modal shift), καθώς και στην προαγωγή της διαλειτουργικότητας.

6.1.3. Όπως αναφέρεται στα κοινά συμπεράσματα της Μικτής Συμβουλευτικής Επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία<sup>(2)</sup>, ο ύστατος πολιτικός στόχος όσον αφορά την καλύτερη δυνατή χρήση του Δούναβη ως πανευρωπαϊκού διαδρόμου των διευρωπαϊκών δικτύων είναι ασφαλώς η στενή διασύνδεση του διαδρόμου VII<sup>(3)</sup> με το υπόλοιπο πανευρωπαϊκό καθεστώς μεταφορών. Ο στόχος της διασύνδεσης των διαφόρων τμημάτων του πανευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προωθήθηκε προσφάτως έντονα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο.

6.1.4. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει για πολλοστή φορά ότι τάσσεται υπέρ ενός διαρκούς και διαρθρωμένου κοινωνικού διαλόγου για τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους, μέσω του οποίου πρέπει να βελτιωθούν οι επαφές των κοινωνικοοικονομικών εταίρων των χωρών της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης (ΧΚΑΕ)<sup>(4)</sup>.

6.2. Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής με θέμα «Η Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>(5)</sup>

6.2.1. Η Επιτροπή αποφάσισε να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που έχουν διαπιστωθεί και προτείνει πολιτικές λύσεις οι οποίες προβλέπουν κυρίως διάφορες μετατοπίσεις μεταξύ των μέσων μεταφοράς.

6.2.2. Στα πλαίσια της πολιτικής μεταφορών, έχει οριστεί μια σειρά από βασικούς στόχους. Σε σχέση με αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει στη Λευκή Βίβλο ότι, μέχρι στιγμής, δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς οι δυνατότητες που προσφέρει η εσωτερική ναυσιπλοΐα για την αποσυμφόρηση του τελματωμένου οδικού δικτύου υποδομών.

6.2.3. Για να ενισχυθεί η θέση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και να δοθεί μια νέα ώθηση στον κλάδο, η Επιτροπή έχει την πρόθεση να προωθήσει σε υψηλότερο επίπεδο την εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών, των πιστοποιητικών κυβερνητικού σκάφους και των απαιτήσεων που ισχύουν για τα πληρώματα.

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

(3) Αυστρίας, Κροατίας, Γερμανίας, Μολδαβίας, Ουκρανίας, Ουγγαρίας, Ρουμανία, Βουλγαρία και Σλοβακία.

(4) Βλέπε γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με τίτλο «Εφαρμογή του διαρθρωτικού διαλόγου στους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών».

(5) COM(2001) 370 τελικό της 12.9.2001.

6.2.4. Με τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή επιδιώκει την ενίσχυση της θέσης της Κοινότητας στους κόλπους διεθνών οργανισμών, όπως ο ΚΕΝΡ και η Επιτροπή για το Δούναβη<sup>(1)</sup>.

6.3. Τα σχόλια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Η Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»

6.3.1. Στην έκθεση που εξέδωσε για τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής<sup>(2)</sup>, το Κοινοβούλιο θεωρεί ότι η εσωτερική ναυσιπλοία αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο της πολιτικής μεταφορών, επειδή πρόκειται για ένα καινοτόμο, φιλικό προς το περιβάλλον και σχετικά φθηνό μέσο μεταφοράς, και εκφράζει την άποψη ότι οι εσωτερικές πλωτές οδοί πρέπει να εκσυγχρονιστούν, να αναβαθμιστούν και να επεκταθούν με την πραγματοποίηση των κατάλληλων επενδύσεων.

6.4. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Κεντρική Επιτροπή για τη ναυσιπλοία στο Ρήνο (ΚΕΝΡ)

6.4.1. Στις 3 Μαρτίου 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η ΚΕΝΡ εσύναψαν συμφωνία συνεργασίας. Και οι δύο επιτροπές επιδιώκουν την υλοποίηση κοινών στόχων για την ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοίας. Για το λόγο αυτό, είναι αποφασισμένες να προωθήσουν την ολοκλήρωση της αγοράς στον κλάδο με βάση την αρχή της ελεύθερης ναυσιπλοίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η ΚΕΝΡ υποδηλώνουν κατ' αυτό τον τρόπο ότι χρειάζεται μια αποτελεσματική συνεργασία προκειμένου να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για την ανάπτυξη και την ολοκλήρωση του δυναμικού που διαθέτει η εσωτερική ναυσιπλοία στην Ευρώπη.

6.4.2. Στις 28 Νοεμβρίου 2002, τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στην ΚΕΝΡ υπέγραψαν το πρωτόκολλο 7 στην αναθεωρημένη πράξη του Μανχάιμ, το οποίο επιτρέπει την αναγνώριση πιστοποιητικών και των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας που έχουν χορηγηθεί με βάση κανόνες συγκρίσιμους με αυτούς που ισχύουν για τη ναυσιπλοία στο Ρήνο. Το μέτρο αυτό, το οποίο μπορεί να σχετίζεται ιδιαίτερα με τα έγγραφα της Κοινότητας, αποσκοπεί στην διευκόλυνση της πρακτικής εναρμόνισης των επιμέρους καθεστώτων και στην απλούστευση των διοικητικών υποχρεώσεων που ισχύουν για τις επιχειρήσεις του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοίας.

6.5. Η Επιτροπή του Δούναβη

Η Επιτροπή του Δούναβη μελετά επί του παρόντος τον εκσυγχρονισμό και την ενδεχόμενη αναθεώρηση της πράξης του Βελιγραδίου. Το γεγονός αυτό μπορεί να σχετισθεί με τη συνεργασία που

έχει επιτευχθεί εδώ και μερικά χρόνια μεταξύ της Επιτροπής του Δούναβη και της ΚΕΝΡ και η οποία πραγματοποιείται μέσω κοινών επιτροπών. Κατά τις συζητήσεις σχετικά με την ενδεχόμενη αναθεώρηση εξετάζονται κυρίως τα ακόλουθα θέματα:

— το βασικό ερώτημα σχετικά με τον ορισμό της ελευθερίας της ναυσιπλοίας στο Δούναβη (αποκλειστική ελευθερία για την ναυσιπλοία ή ναυσιπλοία και μεταφορές)

— το χαρακτήρα των αποφάσεων που λαμβάνει η επιτροπή ναυσιπλοίας στο Δούναβη (προαιρετικές ή δεσμευτικές)

6.6. Πανευρωπαϊκές πολιτικές προθέσεις

Στις πρόσφατες πολιτικές αποφάσεις που ελήφθησαν, αναγνωρίζεται η σημασία της εσωτερικής ναυσιπλοίας και η θετική συμβολή που έχει για τη βελτίωση των μεταφορών.

— Στην Πανευρωπαϊκή διάσκεψη για τις εσωτερική ναυσιπλοία, που πραγματοποιήθηκε στο Ρότερνταμ στις 5 και 6 Σεπτεμβρίου 2001<sup>(3)</sup>, οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των ευρωπαϊκών κρατών και διεθνών οργανώσεων και παρατηρητών άλλων χωρών που ενδιαφέρονται για τις εσωτερική ναυσιπλοία αναγνώρισαν την ώθηση που έδωσε η «υπουργική διάσκεψη για τα επίκαιρα θέματα που σχετίζονται με τις εσωτερική ναυσιπλοία στην Ευρώπη» (Βουδαπέστη, Σεπτέμβριος 1991) στις συζητήσεις και τις δράσεις για την προαγωγή και την άρση των εμποδίων για την ανάπτυξη του κλάδου αυτού και δήλωσαν ότι θα προωθήσουν τη δημιουργία μιας διαφανέστερης και ολοκληρωμένης πανευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών δια των εσωτερικών πλωτών οδών, με βάση τις αρχές της αμοιβαιότητας, της ελεύθερης ναυσιπλοίας, του θεμιτού ανταγωνισμού και της ίσης μεταχείρισης των χρηστών του δικτύου αυτού.

— Στο τέλος της 4ης επιστημονικής διάσκεψης που διοργάνωσε η I V R από κοινού με το Γραφείο Ανταλλαγής Πληροφοριών Τεχνικής Υποστήριξης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με θέμα τις μελλοντικές προοπτικές της εσωτερικής ναυσιπλοίας, στις 21 και η 22 Μαρτίου 2002, οι παρευρισκόμενοι παρατηρητές διεθνών οργανισμών, υπουργείων, του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοίας, του ασφαλιστικού κλάδου, των φορτωτών και των εκπροσώπων των υπόλοιπων κλάδων υιοθέτησαν ψήφισμα για την προώθηση της ενοποίησης της εσωτερικής ναυσιπλοίας.

(1) Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής δήλωσε κατά τη συνεδρίαση του τμήματος ότι αποφασίστηκε η έναρξη διαπραγματεύσεων την 1η Αυγούστου.

(2) Έκθεση για τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής (COM(2001) 370 τελικό — C5-0658/2001 — 2001/2281(COS)) — 9.12.2002.

(3) Έκθεση που υιοθετήθηκε από τη Διάσκεψη του Ρότερνταμ στις 6 Σεπτεμβρίου 2001.

## 7. Συστάσεις

### 7.1. Πεδίο εφαρμογής και νομικά μέσα

7.1.1. Για να προκύψουν ένα ενιαίο νομικό καθεστώς και κοινή νομοθεσία για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, απαιτείται η εναρμόνιση των υφισταμένων συμβάσεων και συμφωνιών καθώς και των διμερών συμβάσεων που ισχύουν στο Δούναβη, το Ρήνο και άλλες εθνικές και διεθνείς πλωτές οδούς.

7.1.2. Ο στόχος της εναρμόνισης αφορά τα σημερινά και τα μελλοντικά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και οι τρίτες χώρες οι οποίες διασυνδέονται μέσω πλωτών οδών με τα κράτη αυτά.

7.1.3. Τα νομικά μέσα που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να επιτευχθεί η εναρμόνιση και η ενοποίηση του κλάδου είναι η ολοκλήρωση των υφισταμένων καθεστώτων ή η αμοιβαία αναγνώριση των κανόνων που ισχύουν στον κλάδο αυτό από την άποψη του δημοσίου δικαίου και η κατάρτιση και επικύρωση διεθνών συμβάσεων για τις πτυχές του ιδιωτικού δικαίου.

### 7.2. Οι πτυχές που έχουν σχέση με το δημόσιο δίκαιο

7.2.1. Στο χώρο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη ισχύουν σήμερα διάφορα καθεστώτα τα οποία οδηγούν στη χρήση διαφόρων νομικών μέσων και ρυθμίσεων. Πρόκειται για τα κράτη που εμπίπτουν στο καθεστώς της KENP, τα κράτη μέλη τα οποία εμπίπτουν στο καθεστώς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις χώρες οι οποίες εμπίπτουν στο καθεστώς της Επιτροπής του Δούναβη. Ενώ το καθεστώς της KENP και της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει νομοθετικό χαρακτήρα και οι ρυθμίσεις που ισχύουν στα κράτη μέλη αλληλεπικαλύπτονται εν μέρει, το καθεστώς της Επιτροπής του Δούναβη έχει μόνο χαρακτήρα κανονιστικής σύστασης.

### 7.2.2. Ολοκληρωμένα συστήματα

— Οι ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της KENP στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχουν ήδη συντονιστεί εν μέρει ως προς το περιεχόμενό τους ή πρόκειται να συντονιστούν σύντομα. Εδώ, το θέμα που προέχει είναι η υψηλότερη δυνατή προστασία της ναυσιπλοΐας από την άποψη της ασφάλειας και της τεχνικής κατάστασης των πλοίων. Συνιστάται επίσης η αμοιβαία ολοκλήρωση των κανόνων με βάση τα υψηλότερα πρότυπα που ισχύουν.

— Από τη στιγμή που θα προσχωρήσουν τα νέα κράτη μέλη, οι ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής του Δούναβη σε σχέση με τα κράτη που θα ενταχθούν μελλοντικά σε αυτές καθίστανται λιγότερο περίπλοκες. Λόγω του συμβουλευτικού χαρακτήρα που έχουν οι σημερινοί κανόνες της

Επιτροπής του Δούναβη, τα μελλοντικά κράτη μέλη, από τη στιγμή που θα προσχωρήσουν, είναι υποχρεωμένα να ενσωματώσουν στη νομοθεσία τους «το κοινοτικό κεκτημένο». Η Επιτροπή του Δούναβη μπορεί, λόγω της θέσης της αλλά και του συντονιστικού ρόλου που διαδραματίζει μεταξύ Ανατολής και Δύσης, να λειτουργήσει στη διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση ως συνδετικός κρίκος μεταξύ αυτής (και των κρατών μελών της) και των υπόλοιπων κρατών μελών της Επιτροπής του Δούναβη. Όπως συνιστάται και στην έκθεση της μικτής συμβουλευτικής επιτροπής ΕΕ/Ρουμανία σχετικά με τη βέλτιστη χρήση του Δούναβη ως διαδρόμου των Διευρωπαϊκών Δικτύων, η κατάρτιση μιας νέας σύμβασης για το Δούναβη ανάλογη με τις ρυθμίσεις KENP-ΕΕ θα διευκόλυε την κατάσταση αυτή.

— Είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι υπόλοιπες χώρες των Βαλκανίων θα προσχωρήσουν και αυτές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (η Βουλγαρία και η Ρουμανία προβλέπεται να ενταχθούν το 2007, η Κροατία απέκτησε πρόσφατα το καθεστώς της υποψήφιας χώρας μέλους, ενώ αργότερα αναμένεται να ακολουθήσουν και η Σερβία με το Μαυροβούνιο). Έτσι, σύμφωνα με το «κοινοτικό κεκτημένο», όλες οι χώρες του Δούναβη θα εμπίπτουν στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις εσωτερική ναυσιπλοΐα. Με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κεντρική Επιτροπή για τον Ρήνο, όπως προβλέπεται στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής, η Κοινότητα αναγνωρίζει το δεσμευτικό χαρακτήρα που έχει η πράξη αυτή ως αφετηρία για τη θέσπιση ενός πανευρωπαϊκού καθεστώτος για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην Ευρώπη.

### 7.3. Πτυχές που έχουν σχέση με το ιδιωτικό δίκαιο

Αφ' ης στιγμής για όλα τα μέσα μεταφοράς ισχύουν, εδώ και δεκαετίες, διεθνείς και ενιαίες ρυθμίσεις από την άποψη του ιδιωτικού δικαίου, πρέπει να είναι σαφές ότι η εσωτερική ναυσιπλοΐα, ως κατ' εξοχήν διασυνοριακό μέσο μεταφοράς, ενδιαφέρεται όλως ιδιαίτερος για την εναρμόνιση και την ενοποίηση των κανόνων που ισχύουν γι αυτήν. Από τη σκοπιά του κλάδου, η ταχεία θέση σε εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων είναι απαραίτητη προκειμένου:

— να υλοποιηθούν οι πολιτικοί στόχοι που έχουν τεθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο,

— να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να καταρτιστεί στο μεσοδιάστημα νέα νομοθεσία για τις εσωτερική ναυσιπλοΐα στα μελλοντικά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε τρίτες χώρες που βρέχονται από το Δούναβη, και να εμποδιστεί ο περαιτέρω κατακερματισμός του κλάδου,

— να τοποθετηθεί και ο τελευταίος κρίκος στην αλυσίδα των διεθνών μεταφορών.

#### 7.4. Κατάρτιση και επικύρωση διεθνών συμβάσεων

Τα (σημερινά και μελλοντικά) κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλούνται συνεπώς:

- να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν ήδη συναφθεί (σύμβαση της Βουδαπέστης για τη μεταφορά εμπορευμάτων δια των εσωτερικών πλωτών οδών (CMNI), σύμβαση του Στρασβούργου σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης στην εσωτερική ναυσιπλοία (CLNI)),
- να καταρτίσουν μια ολοκληρωμένη και από νομική άποψη ισορροπημένη διεθνή σύμβαση περί ευθύνης στην περίπτωση ζημίας και/ή απώλειας κατά τη μεταφορά επικίνδυνων ουσιών δια των εσωτερικών πλωτών οδών με βάση το σχετικό σχέδιο σύμβασης (CRDNI) που καταρτίστηκε με πρωτοβουλία των επιχειρήσεων του κλάδου,
- να λάβουν όλα τα μέτρα που είναι απαραίτητα για να αποφευχθεί ο περαιτέρω κατακερματισμός του κλάδου και για να προκύψει μια ενιαία κατάσταση σε διάφορους τομείς της εσωτερικής ναυσιπλοίας.

Βρυξέλλες, 24 Σεπτεμβρίου 2003.

#### 7.5. Επόμενες δράσεις

Η δημιουργία κοινής βάσης για τη νομοθεσία που ισχύει για τα πληρώματα στην ΕΕ είναι αναγκαία προκειμένου να δημιουργηθεί μια συγκρίσιμη κατάσταση στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοίας. Ο κοινωνικός διάλογος με τη συμμετοχή οργανώσεων των εργαζομένων, εργοδοτών και ανεξάρτητων επαγγελματιών μπορεί να διευκολύνει την προσπάθεια αυτή και, παράλληλα, να προωθήσει το συντονισμό των κανόνων για τα πληρώματα και την προστασία των εργαζομένων.

#### 7.6. Μελλοντικές δράσεις

Η ΕΟΚΕ καλεί όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές να ακολουθήσουν την ίδια κατεύθυνση. Από πλευράς της, θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες, έτσι ώστε να θεσπιστούν το συντομότερο δυνατόν ενιαίοι νομοθετικοί κανόνες για όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ευρώπης.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής  
Επιτροπής

Roger BRIESCH