

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση»

COM(2007) 575 τελικό

(2008/C 211/07)

Στις 10 Οκτωβρίου 2007, και σύμφωνα με το άρθρο 262 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την:

«Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση».

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι προπαρασκευαστικές εργασίες της ΕΟΚΕ για το θέμα, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 4 Απριλίου 2008. Εισηγήτρια ήταν η Δρ. Μπρεδέιμα και συνεισηγητής ο κ. Chagas.

Κατά την 444η σύνοδο ολομέλειάς της, της 22ας και 23ης Απριλίου 2008 (συνεδρίαση της 22ας Απριλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 152 ψήφους υπέρ, και 4 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ εκτιμά την εξαιρετή διαδικασία διαβουλεύσεων που διεξήχθησαν σχετικά με την πράσινη βίβλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες»⁽¹⁾ και συνέβαλε ενεργά σ' αυτή με γνωμοδότηση που υιοθέτησε για το θέμα και τη συμμετοχή της σε δυο διασκέψεις.

1.2 Η ανακοίνωση τονίζει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στο ναυτιλιακό κλάδο. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων (ETF/ECSA)⁽²⁾, αναφορικά με την ενσωμάτωση διατάξεων της σύμβασης ναυτικής εργασίας 2006 της ΔΟΕ⁽³⁾ στην κοινοτική νομοθεσία και λαμβάνει υπό σημείωση τις προτάσεις για την ταχεία εφαρμογή της Σύμβασης στην ΕΕ. Εκφράζει την επιθυμία της για μια όσο το δυνατόν ενωριότερη παγκόσμια εφαρμογή προτύπων ναυτικής εργασίας, τα οποία θα διασφαλίζουν ισότιμες συνθήκες εργασίας για όλους τους ναυτικούς, σύμφωνα με τη σύμβαση. Εξίσου σημαντικό είναι να κυρώσουν τα κράτη μέλη τα διεθνή μέσα που αφορούν τον τομέα της αλιείας, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης αλιείας 2007 της ΔΟΕ.

1.3 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αναθεώρηση των εξαιρέσεων που επηρεάζουν τους ναυτικούς και αλιείς από την κοινοτική εργατική νομοθεσία σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους και ζητά διασαφηνίσεις αναφορικά με το πιστοποιητικό θαλάσσιας αριστείας. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο θέσπισης ενός υποχρεωτικού συστήματος πιστοποίησης για τις ενδοευρωπαϊκές τακτικές υπηρεσίες πορθμείων.

1.4 Το πλωτό πανεπιστήμιο προσφέρει μια θαλάσσια εμπειρία στους προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές, οι οποίοι συμμετέχουν στο ταξίδι του. Η σύλληψη ενός πλωτού, ωκεανόπορου πανεπιστημιακού χώρου συνάδει με τις ευρύτερες τάσεις και πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω από την Επιτροπή, στα πλαίσια της προσπάθειας προσέλκυσης υψηλά καταρτισμένων φοιτητών σε μια επαγγελματική σταδιοδρομία στη θάλασσα⁽⁴⁾. Ο τρόπος ζωής των

πληρωμάτων στα πλοία χρήζει επείγουσας αντιμετώπισης και περαιτέρω εξέτασης από τους κοινωνικούς εταίρους της ΕΕ.

1.5 Όσον αφορά την αντιμετώπιση των θαλασσιών ατυχημάτων, η μελλοντική ευρωπαϊκή πολιτική θα πρέπει να στηρίζεται στις εξής δυο παραμέτρους:

— Τα παράκτια κράτη θα οφείλουν να τηρούν τις υποχρεώσεις τους στην αλυσίδα των ευθυνών όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό θα απαιτήσει αυστηρότερες διατάξεις σχετικά με τα νηολόγια, αποτελεσματική επαγρύπνηση, και δίκτυο αρωγής με τη βοήθεια συστήματος εντοπισμού σκαφών μέσω δορυφόρου και επαρκώς εξοπλισμένες θαλάσσιες και εναέριες περιπολίες.

— Η πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα δεν θα πρέπει να μεροληπτεί κατά του ανθρώπινου παράγοντα με την ανάθεση αδικαιολόγητων ευθυνών στους ναυτικούς. Θα πρέπει να βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο μειώνει τις πιθανότητες ανθρώπινου σφάλματος (του κυβερνήτη και του πληρώματος) μέσω σύγχρονων ηλεκτρονικών συσκευών και εξοπλισμού ασφαλείας επί των σκαφών. Ένα σύστημα κανόνων ναυτικού δικαίου θα πρέπει να καθορίζει δίκαια και σαφώς τις ευθύνες των ναυτικών, της παράκτιας παρακολούθησης, των νηολογίων, και των ναυτιλιακών αρχών.

1.6 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι ο ναυτιλιακός κλάδος χρησιμοποιεί καύσιμα χαμηλής ποιότητας διότι τα διυλιστήρια πετρελαίου δεν διαθέτουν πετρέλαιο καλύτερης ποιότητας. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να πραγματευτεί το θέμα της ποιότητας των καυσίμων προκειμένου να επιλυθεί το θέμα των της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλείται από τα σκάφη.

1.7 Η ανακοίνωση και το σχέδιο δράσης εξακολουθούν να παραβλέπουν το σημαντικό μερίδιο ευθύνης των σκαφών αναψυχής στη ρύπανση των θαλασσών, λαμβανομένης ιδιαίτερα υπόψη της ευαισθησίας των παρακτίων ακτών, όπου κατά κύριο λόγο πλέουν τα εν λόγω σκάφη⁽⁵⁾. Το περιβαλλοντικό πρόβλημα της θαλάσσιας ρύπανσης επιδεινώνεται εξάλλου εξαιτίας των δραστηριοτήτων των πολεμικών πλοίων — που εξαιρούνται από το πεδίο δράσης της κοινοτικής νομοθεσίας.

⁽¹⁾ EE C 168, 20.7.2007, σελ. 50-56.

⁽²⁾ ETF: Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές, ECSA: Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

⁽³⁾ Διεθνής Οργάνωση Εργασίας.

⁽⁴⁾ The Economist, 1.9.2007.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP, Μικτή ομάδα εμπειρογνομόνων σχετικά με τις επιστημονικές πτυχές της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος — GESAMP.

1.8 Η ρύπανση των ποταμών και των θαλασσών (Βαλτική και Εύξεινος Πόντος) από χερσαίες πηγές αποτελεί θέμα για το οποίο θα πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες της ΕΕ. Για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας, τα προβλήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε πολυμερές παρά σε διμερές επίπεδο.

1.9 Η ΕΕ πρέπει να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο διεθνώς όσον αφορά την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων. Υπάρχει περιθώριο για ενισχυμένη συνεργασία και συντονισμό των κρατών μελών της ΕΕ στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ατομική τους συμμετοχή. η εμπειρογνομοσύνη που προσφέρουν τα κράτη μέλη της ΕΕ στους διεθνείς οργανισμούς (όπως ο ΔΝΟ και η ΔΟΕ) χαίρει μεγάλης υπόληψης και αυτό δεν πρέπει να υπονομευθεί, αλλά να ενισχυθεί.

1.10 Σε σχέση με τον Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει το πλεονέκτημα ότι τούτο έχει επιβεβαιωθεί κατ' ουσία ως ιδεατή θαλάσσια περιοχή. Σύμφωνα με τις απόψεις της ΕΟΚΕ, η ανακοίνωση τονίζει ότι η έννοια αφορά μόνο την απλοποίηση των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων και των συναλλαγών στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς της ΕΕ.

1.11 Η ΕΟΚΕ επικροτεί το συμβολικό μήνυμα της ανακοίνωσης ότι η Ευρώπη είναι και πάντα ήταν θαλάσσιο έθνος. Ωστόσο, ακόμη αναμένει τα συγκεκριμένα μέτρα που απαιτούνται για τη θέση της σε εφαρμογή.

1.12 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει στην εφαρμογή της θαλάσσιας πολιτικής και χωροταξίας του θαλάσσιου χώρου, στην προώθηση της θαλάσσιας ταυτότητας και της θαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς της ΕΕ και στην ευαισθητοποίηση της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης σχετικά με την πλανητική δέξμανση.

1.13 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτάσεις σχετικά με το ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιου ελέγχου και τη βελτίωση της συνεργασίας των ακτοφυλακών των κρατών μελών. Παρόμοια μέτρα θα βελτιώσουν τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, τον έλεγχο της αλιείας, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων, και θα προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι, για να ενισχυθεί η ασφάλεια, θεωρείται σκόπιμο να συναφθούν διμερείς συμφωνίες νηοψίας με τρίτες χώρες. Επίσης, απευθύνει άμεση έκκληση να αναληφθεί δράση από την ΕΕ για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του πολλαπλασιασμού των κρουσμάτων ένοπλης ληστείας και πειρατείας σε βάρος εμπορικών πλοίων στη θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας και της Αφρικής.

2. Εισαγωγή

2.1 Η παρούσα ανακοίνωση με θέμα μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση και το σχέδιο δράσης το οποίο τη συνοδεύει, που προβλέπουν την κατάρτιση 29 ειδικών δράσεων στο μέλλον, λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις που εξέφρασαν τα κοινοτικά όργανα και τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά την πράσινη βίβλο.

2.2 Ο άνευ προηγουμένου γύρος διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο της πράσινης βίβλου ολοκληρώθηκε με μια ευρεία συναίνεση σχετικά με την ανάγκη για μια ολιστική, ολοκληρωμένη, διατομεακή, και στρατηγική προσέγγιση έναντι των ωκεανών. Ο σκοπός της αντικατάστασης του κατακερματισμού, ο οποίος συχνά οδηγεί σε μη ηθελιμένες συνέπειες, με ένα ευρύ όραμα είναι επιδοκιμαστέος και άξιος υποστήριξης.

2.3 Η ΕΟΚΕ επικροτεί το συμβολικό μήνυμα της ανακοίνωσης ότι η Ευρώπη είναι και πάντα ήταν θαλάσσιο έθνος. Τα 29 μέτρα του σχεδίου δράσης υποστηρίζονται όλα (υπό ορισμένες προϋποθέσεις) αλλά δεν επαρκούν.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Περιβαλλοντικές πτυχές

3.1.1 Η ΕΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διατήρηση της ακεραιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως επίσης στο γεγονός ότι πρέπει να διασφαλιστεί ότι το συνολικό φάσμα των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων που επηρεάζουν το θαλάσσιο περιβάλλον δεν θα οδηγήσει στη σταδιακή υποβάθμιση του.

3.1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τα σχέδια της Επιτροπής να εστιάσει τις προσπάθειες στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διεθνούς συνεργασίας, στη βελτίωση της ολοκλήρωσης της πολιτικής, στην εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, και στην ενθάρρυνση των περιβαλλοντικών τεχνολογιών (6ο πρόγραμμα δράσης της κοινότητας για το περιβάλλον — 6EAP). Πρέπει να δοθεί έμφαση στη σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από χερσαίες πηγές⁽⁶⁾.

3.1.3 Η συγκέντρωση του CO₂ στην ατμόσφαιρα, και άλλων αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, που οφείλεται στις υπερβολικές εκπομπές έχει ήδη ως συνέπεια την μεγαλύτερη απορρόφηση του CO₂ από τους ωκεανούς και η διαδικασία αυτή προβλέπεται να συνεχιστεί. Η επακόλουθη οξύτητα των ωκεανών ενδέχεται να εντείνει την πίεση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Η έρευνα στις θαλάσσιες επιπτώσεις πρέπει να ενταχθεί περισσότερο παράλληλα με την ανάπτυξη οικολογικών μεθόδων επαναρρόφησης του CO₂. Επιπλέον, οι θαλάσσιες ενεργειακές πηγές θα είναι σημαντικές για την διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης.

3.1.4 Η ανακοίνωση εξακολουθεί να παραβλέπει το σημαντικό μερίδιο ευθύνης των σκαφών αναμυχής στη ρύπανση των θαλασσών, ιδιαίτερα λαμβανομένης υπόψη της ευαισθησίας των παρακτιών χωρών, όπου κατά κύριο λόγο πλέουν τα εν λόγω σκάφη⁽⁷⁾. Εξάλλου, το πρόβλημα της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος επιδεινώνεται από τις δραστηριότητες των πολεμικών πλοίων —που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας— και οι οποίες καθίστανται ολοένα και πιο επιβλαβείς για το περιβάλλον και τον τουρισμό.

⁽⁶⁾ Παρίσι, 4.6.1974 έτσι όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της 26.3.1986. Η σύμβαση αυτή αντικαταστάθηκε από τη Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του βορειοανατολικού Ατλαντικού (OSPAR), η οποία υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 1992 στο Παρίσι και τέθηκε σε ισχύ το Μάρτιο του 1998.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP, Μικτή ομάδα εμπειρογνομόνων σχετικά με τις επιστημονικές πτυχές της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος — GESAMP.

3.1.5 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι ο ναυτιλιακός κλάδος χρησιμοποιεί καύσιμα χαμηλής ποιότητας διότι τα διυλιστήρια πετρελαίου δεν διαθέτουν πετρέλαιο καλύτερης ποιότητας. Υποστηρίζει πρωτοβουλίες σε σφαιρική βάση για την αντιμετώπιση της ποιότητας των καυσίμων (*) προκειμένου να εξευρεθεί λύση για το θέμα των ατμοσφαιρικών εκπομπών των πλοίων.

3.1.6 Η θαλάσσια και ατμοσφαιρική ρύπανση, ανεξαρτήτως προέλευσης, υποβαθμίζουν το θαλάσσιο περιβάλλον και έχουν αντίκτυπο στην υγεία, την κοινωνία και την οικονομία. Υπάρχουν επαρκή μέτρα για τον έλεγχο και τον μετριασμό της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλούν τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων προστίμων εις βάρος των ρυπανόντων, και θα πρέπει να εφαρμόζονται με αυστηρότητα. Εντούτοις, δεν υπάρχει ένα ανάλογο πλαίσιο για την αντιμετώπιση της ρύπανσης των θαλασσών και των ποταμών, που οφείλεται σε άλλες αιτίες (π.χ. σε βιομηχανικές, αστικές ή αγροτικές δραστηριότητες). Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία ότι, εάν δεν ληφθεί συνολική και αποτελεσματική δράση, διακυβεύεται η υγεία του παραθαλάσσιου και θαλάσσιου τουρισμού, της μεγαλύτερης δηλαδή βιομηχανίας της Ευρώπης, που σχετίζεται με τη θάλασσα. Μια τέτοια δράση θα βοηθήσει εξάλλου στη διατήρηση του όγκου και της ποικιλίας των ζωντανών οργανισμών του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων των ιχθυοαποθεμάτων.

3.1.7 Η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη για διαπραγμάτευση διμερών συμφωνιών μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της Νότιας Μεσογείου στο πλαίσιο των ετησίων προγραμμάτων δράσης πολιτικής γειτονίας. Οι συμφωνίες θα διασφαλίσουν ότι ενεχόμενες τρίτες χώρες θα μοιραστούν την ευθύνη με τα κράτη μέλη της ΕΕ προκειμένου να διατηρηθούν οι θάλασσες καθαρές διαμέσου του ελέγχου των ατμοσφαιρικών εκπομπών και των απορρίψεων αποβλήτων στους ποταμούς τους (π.χ. Δέλτα του Νείλου). Απώτερος σκοπός είναι η διατήρηση της κοινής κληρονομιάς της Μεσογείου.

3.2 Κοινωνικές πτυχές

3.2.1 Η ανακοίνωση τονίζει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στο ναυτιλιακό κλάδο. Κατά την αναζήτηση εντούτοις της σωστής ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης μιας βιώσιμης συνολικής θαλάσσιας πολιτικής στο σχέδιο δράσης, θα πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή στην κοινωνική διάσταση.

3.2.2 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων (ETF/ECSA) για την ενσωμάτωση ορισμένων διατάξεων της σύμβασης ναυτικής εργασίας 2006 της ΔΟΕ στην κοινοτική νομοθεσία. Εκφράζει την επιθυμία για παγκόσμια εφαρμογή των προτύπων ναυτικής εργασίας για να διασφαλισθούν με τη σύμβαση ίσοι όροι ανταγωνισμού για όλους τους ναυτικούς το συντομότερο δυνατόν. Είναι εξίσου σημαντικό να κυρώσουν τα κράτη μέλη τα διεθνή μέσα σχετικά με τον αλιευτικό τομέα συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης της ΔΟΕ για την εργασία στην αλιεία 2007.

3.2.3 Αναφορικά με την ανάπτυξη σχεδίου δράσης για τα προσόντα των ναυτικών της ΕΕ, η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή EESC στο θέμα της επανεξέτασης της συνθήκης STCW του ΔΝΟ (*) που διέπει τα γενικά πρότυπα κατάρτισης και πιστοποίησης. Οποιοσδήποτε κοινωνικές προτάσεις της ΕΕ οφείλουν να είναι συνεπείς προς το καθεστώς ΔΝΟ/ΔΟΕ.

(*) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής «Το ενεργειακό μείγμα στις μεταφορές» (TEN 305), CESE 269/2008 13.2.2008.

(*) ΔΝΟ: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, STCW: Κώδικας εκπαίδευσης, έκδοση πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών.

3.2.4 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αναθεώρηση των εξαιρέσεων που αφορούν τους ναυτικούς και τους αλιείς από την κοινοτική εργατική νομοθεσία σε στενή συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους και ζητά διευκρινίσεις σχετικά με το πιστοποιητικό θαλάσσιας αριστείας. Πρέπει να εξεταστεί η σκοπιμότητα θέσπισης ενός υποχρεωτικού πιστοποιητικού θαλάσσιας αριστείας για τις ενδοκοινοτικές υπηρεσίες πορθμείων και εθελοντικού για άλλες υπηρεσίες.

3.2.5 Η προώθηση της ναυτιλιακών σταδιοδρομιών στην ΕΕ θα καταστεί αποτελεσματική, μόνον εάν επενδυθούν οι πόροι σε υψηλότερα πρότυπα ποιότητας, ενισχύοντας έτσι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των ευρωπαϊών ναυτικών όσον αφορά την ποιότητα και όχι το κόστος.

3.2.6 Η αυξανόμενη παγκοσμίως έλλειψη καταρτισμένων ναυτικών προκαλεί ανησυχητικές συνέπειες για την υποδομή ασφάλειας του εμπορικού ναυτικού της ΕΕ και θα ενταθεί χωρίς συντονισμένες προσπάθειες της ΕΕ και των κρατών μελών για την αντιμετώπισή της. Εάν δεν διασφαλιστεί η προσφορά, η Ευρώπη θα αντιμετωπίσει έλλειψη των γνώσεων και της τεχνογνωσίας που απαιτούνται για τις κρίσιμες για την ασφάλεια ναυτιλιακές δραστηριότητες (επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, διάσωση, ακτοφυλακή και υπηρεσίες πλοήγησης). Εξάλλου, ναυτιλιακοί όμιλοι μπορεί να μεταγκατασταθούν σε άλλες περιοχές. Οι συνεχιζόμενες δράσεις έχουν αποβεί ανεπαρκείς, η δε ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν προτίθεται να ασχοληθεί με το εν λόγω ζήτημα πριν το τέλος του 2009.

3.2.7 Η ΕΟΚΕ ανησυχεί λόγω των υψηλών ποσοστών εγκατάλειψης των σπουδών στις ναυτικές σε ορισμένα κράτη μέλη σχολές και την πρόωγη αποχώρηση από τη ναυτική σταδιοδρομία από τα άτομα που ήδη ασκούν το επάγγελμα. Το ναυτικό επάγγελμα στην ΕΕ μπορεί να τείνει σε σοβαρό κίνδυνο εκτός και εάν δοθεί άμεση προσοχή στην παρούσα κρίση. Πρέπει να εξευρεθούν λύσεις στο πλαίσιο μιας ολιστικής στρατηγικής ώστε το επάγγελμα του ναυτικού να καταστεί πιο ελκυστικό. Πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω το έργο της χαρτογράφησης των ευκαιριών σταδιοδρομίας του ναυτικού επαγγέλματος των κοινωνικών εταίρων (της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας —ECSA— και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές —ETF). Από τούδε και στο εξής, η «ελκυστικότητα» του επαγγέλματος του ναυτικού θα πρέπει να συνδυάζεται με μέτρα για την «παραμονή» τους στο επάγγελμα.

3.2.8 Το πλωτό πανεπιστήμιο προσφέρει μια θαλάσσια εμπειρία στους σπουδαστές που συμμετέχουν στο ταξίδι του. Η ιδέα ενός πλωτού, ωκεανοπόρου, πανεπιστημιακού χώρου αξίζει να εξεταστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στα πλαίσια της προσπάθειας προσέλκυσης υψηλά καταρτισμένων σπουδαστών σε μια επαγγελματική σταδιοδρομία στη θάλασσα. Κατά τον ίδιο τρόπο θα μπορούσαν να δημιουργηθούν στους μεγάλους λιμένες της Ευρώπης σχολεία σαν το «Harbour school» ⁽¹⁰⁾ της Νέας Υόρκης, τα οποία να διδάσκουν σε παιδιά της πρωτοβάθμιας και ενδεχομένως της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (για λόγους ευκολίας στη στεριά αλλά κοντά στη θάλασσα), όλα τα μαθήματα σε συνδυασμό με τις γνώσεις σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον, τα πλοία και τους βασικούς κανόνες ναυσιπλοΐας.

(10) Βλ: «New York Harbor School», <http://www.newyorkharborschool.org>

3.2.9 Η ΕΟΚΕ ζητά από την Επιτροπή να εξετάσει τις υφιστάμενες βέλτιστες πρακτικές στα κράτη μέλη, σε επίπεδο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σχετικά με την ελκυστικότητα των μελλοντικών σταδιοδρομιών στη θάλασσα.

3.2.10 Όσον αφορά τα ναυτικά ατυχήματα η μελλοντική ευρωπαϊκή πολιτική θα πρέπει να στηρίζεται στους εξής δυο συλλογισμούς:

— Τα παράκτια κράτη πρέπει εμπλέκονται στην αλυσίδα των ευθυνών όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό θα απαιτήσει αυστηρότερες διατάξεις σχετικά με τα νηολόγια, αποτελεσματική επαγρύπνηση, και δίκτυο αρωγής με τη βοήθεια συστήματος εντοπισμού σκαφών μέσω δορυφόρου και επαρκώς εξοπλισμένες θαλάσσιες και εναέριες περιπολίες.

— Η πρόληψη των ατυχημάτων στη θάλασσα δεν θα πρέπει να μεροληπτεί κατά του ανθρώπινου παράγοντα με την ανάθεση αδικαιολόγητων ευθυνών στους ναυτικούς. Θα πρέπει να βασίζεται σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο μειώνει τις πιθανότητες ανθρώπινου σφάλματος (του κυβερνήτη και του πληρώματος) μέσω σύγχρονων ηλεκτρονικών συσκευών και εξοπλισμού ασφαλείας επί των σκαφών. Πρέπει να θεσπιστεί ένα σύστημα κανόνων δικαίου ναυτικού δικαίου το οποίο καθορίζει δίκαια και σαφώς τις ευθύνες των ναυτικών, της παράκτιας παρακολούθησης, των νηολογιών και των ναυτιλιακών αρχών.

3.2.11 Στους ναυτικούς μπορεί να ανατεθούν έργα τα οποία υπερβαίνουν το πεδίο των συνηθών καθηκόντων τους κάτω από εξαιρετικά επικίνδυνες καιρικές συνθήκες. Όπως είπε ο Γενικός Γραμματέας της ΔΝΟ «Η στοιχειώδης φύση του εργασιακού περιβάλλοντος ορισμένες φορές θέτει επαγγελματίες ναυτικούς σε καταστάσεις για τις οποίες είναι λίγο ή ανεπαρκώς προετοιμασμένοι. Ο τρόπος αντίδρασής τους είναι η δοκιμασία του πραγματικού θάρρους — θάρρος που αξίζει να αναγνωριστεί και για το οποίο πρέπει να επιδειχθεί ευγνωμοσύνη»⁽¹¹⁾. Η Επιτροπή καλείται να λάβει υπόψη τους παραπάνω συλλογισμούς κατά την υποβολή μελλοντικών μέτρων για την αντιμετώπιση θαλάσσιων ατυχημάτων.

3.3 Οικονομικά θέματα

3.3.1 Η μελλοντική πολιτική της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές (2008-2018) θα δημιουργήσει ένα κατάλληλο πλαίσιο το οποίο θα προσελκύσει επεξυπνότητες στις θαλάσσιες μεταφορές και θα συμβάλει ώστε να ενισχυθεί η παγκόσμια ηγετική θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και ο καταλυτικός ρόλος όλου του ναυτιλιακού ομίλου.

3.3.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αναγνώριση εκ μέρους της Επιτροπής της ανάγκης για παγκόσμιους κανόνες για ένα παγκόσμιο κλάδο, της σημασίας της διεθνούς ρύθμισης των θαλασσιών μεταφορών, και της ανάγκης στήριξης για την εξεύρεση λύσεων για τις ρυθμιστικές προκλήσεις σε διεθνείς οργανισμούς (όπως, για παράδειγμα ο ΔΝΟ). Πράγματι, η παγκόσμια φύση των θαλασσιών μεταφορών, η παγκόσμια αγορά εργασίας στην οποία λειτουργούν οι

θαλάσσιες μεταφορές, και η ανταγωνιστική θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά, είναι θέματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη.

3.3.3 Πρέπει να τονιστεί ξανά η ανάγκη για βελτίωση της υφιστάμενης ικανότητας των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών.

3.3.4 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι περισσότερες συστάσεις της υιοθετήθηκαν στην ανακοίνωση όπως, για παράδειγμα, η υποστήριξη της κύρωσης των συμβάσεων της ΔΝΟ από τα κράτη μέλη καθώς και διεθνώς, και οι συστάσεις σχετικά με την ανάπτυξη των λιμένων, τη μείωση του επιπέδου ρύπανσης από τα σκάφη, τη δημιουργία πολυτομεακών ομίλων, ενός ευρωπαϊκού δικτύου ναυτιλιακών ομίλων. Αναγνωρίστηκε, επίσης, ο ζωτικός ρόλος του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου για το ευρωπαϊκό και διεθνές εμπόριο και την καθημερινή ζωή των ευρωπαίων πολιτών.

3.3.5 Σε σχέση με τον «Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα» σύμφωνα με τις απόψεις της ΕΟΚΕ⁽¹²⁾, η ανακοίνωση τονίζει ότι η έννοια αφορά μόνο τη δημιουργία ενός ιδεατού θαλάσσιου χώρου, εντός του οποίου θα συντελεστεί απλοποίηση των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων, καθώς επίσης βελτίωση των συναλλαγών στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει τη διαβούλευση, την οποία ξεκίνησε η Επιτροπή επί αυτού του θέματος, προκειμένου να ληφθούν αποφάσεις σχετικά με περαιτέρω πιθανές προτάσεις για την αποτελεσματική εφαρμογή της έννοιας.

3.3.6 Η ΕΟΚΕ φρονεί ότι υπάρχει περιθώριο για μία ενισχυμένη συνεργασία και συντονισμό των κρατών μελών της ΕΕ στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ατομική τους συμμετοχή. Η εμπειρογνώσια που συνεισφέρουν τα κράτη μέλη της ΕΕ στους διεθνείς οργανισμούς χάρει μεγάλης υπόληψης και αυτό δεν πρέπει να υπονομευθεί, αλλά να ενισχυθεί.

3.3.7 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο να ασκεί η Ευρωπαϊκή Κοινότητα επιρροή σε τρίτες χώρες με σκοπό να τις ενθαρρύνει να κυρώνουν και να θέτουν σε εφαρμογή τις κύριες διεθνείς ναυτικές συμβάσεις. Τα ευρωπαϊκά κράτη λιμένα θα πρέπει να ελέγχουν τη συμμόρφωση τόσο των κοινοτικών σκαφών όσο και των σκαφών τρίτων χωρών προς τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Παράκτιες ζώνες και νησιά

4.1.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι υιοθετήθηκαν οι προτάσεις της για την προώθηση του παράκτιου τουρισμού και την κοινοτική χρηματοδότηση μιας βάσης δεδομένων σχετικά με τις παράκτιες περιοχές. Τα νησιά πρέπει να τοποθετηθούν στο επίκεντρο των ανησυχιών της ΕΕ. Για το σκοπό αυτό, η ΕΟΚΕ προτείνει τα ακόλουθα μέτρα:

— Βελτίωση των υποδομών των νησιών ώστε να ενθαρρυνθεί περαιτέρω ο θαλάσσιος τουρισμός.

⁽¹¹⁾ Μετάλλιο του ΔΝΟ για την επίδειξη εξαιρετικής γενναιοτητας στη θάλασσα 19.11.2007.

⁽¹²⁾ Γνωμοδότηση για την Πράσινη βίβλο «Προς μια μελλοντική Θάλασσα Πολιτική» COM(2006) 275, ΕΕ C 168, 20.7.2007, σελ. 50-56, γνωμοδότηση για την «Κοινή ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική», ΕΕ C 168, 20.7.2007, σελ. 57-62, γνωμοδότηση με θέμα «Οι θαλάσσιες αρτηρίες και η ενσωμάτωσή τους στην αλυσίδα της επιμελητείας», ΤΕΝ 297, CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- Επέκταση της τουριστικής περιόδου των νησιών διαμέσου διαφόρων δραστηριοτήτων (πολιτιστικών, θρησκευτικών, αθλητικών).
- Βελτίωση των επικοινωνιών μεταξύ νησιών/ηπειρωτικού εδάφους διαμέσου νέων τεχνολογιών με ευρωπαϊκή χρηματοδοτική υποστήριξη.
- Δημιουργία εγκαταστάσεων αφαλάτωσης, που δεν θα διαταράσσουν την ισορροπία του φυσικού περιβάλλοντος, ως λύση για το πρόβλημα της λειψυδρίας, που θα καταστεί μια από τις κυριότερες προκλήσεις, που θα αντιμετωπίσει η ζώνη της Μεσογείου.

4.2 Σχέσεις με τρίτες χώρες/Αρκτικός Ωκεανός

4.2.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτάσεις για αυξημένη συνεργασία για τη διαχείριση της Μεσογείου και του Ευξείνου Πόντου, τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας και της Βόρειας Διάστασης.

4.2.2 Το 20-30 % περίπου των μη ανακαλυφθέντων αποθεμάτων πετρελαίου βρίσκονται κάτω από τον Αρκτικό Ωκεανό. Εξάλλου, από το 2015, λόγω της κλιματικής αλλαγής, οι αρκτικές θαλάσσιες διαδρομές μπορεί να παραμένουν ανοικτές τους περισσότερους μήνες του έτους. Το άνοιγμα των αρκτικών θαλάσσιων διαδρομών είναι ελκυστικό τόσο για λόγους απόστασης όσο και ασφάλειας: για παράδειγμα, η απόσταση από τη Σαγκάη στο Ρότερνταμ διαμέσου της αρκτικής θαλάσσιας διαδρομής είναι κατά 1000 συντομότερη από ό,τι διαμέσου του Σουέζ. Συντομότερες θαλάσσιες διαδρομές σημαίνουν σημαντική μείωση τόσο της κατανάλωσης καυσίμων όσο και των εκπομπών. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι —εν όψει του πλήθους των νομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων στα οποία εμπλέκονται πολλές χώρες— είναι επιτακτική η διασαφήνιση του διεθνούς δικαίου σχετικά με τους θαλάσσιους πάγους. Στο πλαίσιο αυτό, αναμένει με ενδιαφέρον την ανακοινωθείσα έκθεση σχετικά με τον Αρκτικό Ωκεανό η οποία θα καλύπτει τις γεωπολιτικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής. Οι πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της χρήσης των νέων θαλάσσιων διαδρομών διαμέσου του Αρκτικού Ωκεανού πρέπει, επίσης, να εξεταστούν εκ των προτέρων.

4.3 Θαλάσσιος έλεγχος

4.3.1 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτάσεις σχετικά με το ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιου ελέγχου και τη βελτίωση της συνεργασίας των ακτοφυλακών των κρατών μελών. Παρόμοια μέτρα θα βελτιώσουν τη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, τον έλεγχο της αλιείας, τον έλεγχο των εξωτερικών συνόρων, και θα προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

4.4 Θαλάσσια ρύπανση/ρύπανση των ποταμών

4.4.1 Η ρύπανση των ποταμών και των θαλασσών (της Βαλτικής και του Ευξείνου) από χερσαίες πηγές είναι θέμα για το οποίο θα πρέπει να ενταθούν οι προσπάθειες της ΕΕ στα πλαίσια του σχεδίου δράσης. Για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας, τα προβλήματα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε πολυμερές παρά σε διμερές επίπεδο.

4.5 Αλιεία

4.5.1 Με δεδομένη την ανησυχητική εξαφάνιση ή μείωση των θαλάσσιων ειδών, η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη για ορθολογική εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων. Οι προτάσεις για τη διαχείριση της αλιείας βρίσκονται στην ορθή κατεύθυνση. Δεδομένου ότι η αλιεία συγκαταλέγεται μεταξύ των πλέον επικίνδυνων επαγγελματιών, απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια προκειμένου να αυξηθεί η μέριμνα για την ασφάλεια των επαγγελματιών του κλάδου. Ειδικότερα, πρέπει να εξεταστεί το θέμα των μέτρων ασφαλείας για τα

αλιευτικά σκάφη μήκους κάτω των 24 μέτρων (υπάρχει ένα κενό στις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις και τις κοινοτικές οδηγίες). Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι η απαραίτητη διατήρηση των ειδών έχει κοινωνικές συνέπειες οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν δεόντως: Ο τρόπος με τον οποίο οι αλιείς ασκούν το επάγγελμά τους έχει άμεση σχέση με το γεγονός ότι δεν βρίσκουν πλέον επαρκή αλιεύματα, με αποτέλεσμα να θέτουν σε κίνδυνο ακόμη και τη ζωή τους.

4.5.2 Οι σοβαροί σωματικοί και οικονομικοί κίνδυνοι του επαγγέλματος του αλιέα είναι η αιτία της μεγάλης έκτασης που προσλαμβάνει η εγκατάλειψη του επαγγέλματος. Απαιτούνται επεργόντως κοινοτικά έργα και προγράμματα για την ανάπτυξη της τεχνολογίας των αλιευτικών σκαφών. Στα πλαίσια της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών για την ελκυστικότητα του επαγγέλματος του αλιέα, η ΕΟΚΕ συνιστά ευρεία διάδοση του εγχειριδίου για την «Πρόληψη των ατυχημάτων στη θάλασσα και την ασφάλεια των αλιέων», το οποίο εξέδωσαν από κοινού ευρωπαίοι κοινωνικοί εταίροι Eurogêche και Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές. Εξίσου σημαντικό είναι να επισπεύσουν τα κράτη μέλη την διαδικασία κύρωσης της σύμβασης της ΔΟΕ για την αλιεία (του Ιουνίου του 2007). Τελικός στόχος είναι να καταστούν οι αλιευτικές δραστηριότητες περισσότερο βιώσιμες και ελκυστικές.

4.6 Ανακύκλωση πλοίων

4.6.1 Στην πρόσφατη γνωμοδότησή της για το Πράσινο βιβλίο για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων COM(2007) 269, η ΕΟΚΕ εξέφρασε τις ανησυχίες της για την «σε παγκόσμια κλίμακα σοβαρή έλλειψη εγκαταστάσεων διάλυσης συμβατών με τις αρχές της περιβαλλοντικής και κοινωνικής βιωσιμότητας». Εξάλλου, εκφράζει την ανησυχία της για το γεγονός ότι «η επικρατούσα κατάσταση θα επιδεινωθεί λόγω της “διόγκωσης” του αριθμού των πλοίων τα οποία θα τεθούν εκτός λειτουργίας τα επόμενα έτη μετά τη σταδιακή απόσυρση των μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιοι σε παγκόσμια κλίμακα»⁽¹³⁾. Οι εγκαταστάσεις και οι συνθήκες εργασίας στη νότια Ασία (όπου ανακυκλώνεται η πλειονότητα των πλοίων) πρέπει να βελτιωθούν και να ανέλθουν σε ένα επίπεδο το οποίο θα μπορεί να θεωρείται διεθνώς αποδεκτό.

4.6.2 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόοδο σε διεθνές επίπεδο για τη διάλυση παλαιών πλοίων με αποτελεσματικό, ασφαλή, και περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο. Επείγει η σύναψη της δεσμευτικής σύμβασης 2008/2009 και η προώθηση, εντωμεταξύ, των κατευθυντηρίων γραμμών του ΔΝΟ. Οι διεθνώς συμπεφωνημένες αυτές προδιαγραφές θα επιβάλλουν σαφή υποχρέωση στους εφοπιστές να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με εν δυνάμει επικίνδυνα υλικά στα πλοία τους και θα καθορίζουν ελάχιστες προδιαγραφές στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης από απόψεις υγείας, διατάξεων ασφαλείας, και διαχείρισης επικίνδυνων υλικών.

4.7 Συμφωνίες νηοψίας και ασφάλεια

4.7.1 Οι ανάγκες ενίσχυσης της ασφαλείας ώθησαν διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ να συνάψουν με τρίτες χώρες διμερείς συμφωνίες νηοψίας επί πλοίων. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι είναι ευκατρία η συντονισμένη προσέγγιση των κρατών μελών σε παρόμοιες πρωτοβουλίες καθώς και η συντονισμένη κατανομή των εργασιών μεταξύ των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των στόλων τους, όσον αφορά την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Εναλλακτική λύση θα ήταν η επίτευξη της κύρωσης από τα κράτη των πρωτοκόλλων της σύμβασης για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοίας (SUA) τα οποία συμπεριλαμβάνουν διασφαλίσεις για την προστασία των νόμιμων εμπορικών συμφερόντων των εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των ναυτικών.

⁽¹³⁾ Γνωμοδότηση για το Πράσινο βιβλίο «Βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων», COM(2007) 269, CESE 1701/2007 — 13.12.2007.

4.7.2 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της αναφορικά με την αύξηση των επιθέσεων κατά των εμπορικών πλοίων και τον πολλαπλασιασμό των συμβάντων ένοπλης ληστείας και πειρατείας στις θάλασσες και ειδικότερα στη Νοτιοανατολική Ασία και την Αφρική. Καλεί την ΕΕ να αναλάβει δράση προκειμένου τα εμπορικά πλοία να συνοδεύονται στα επικίνδυνα ύδατα από δυνάμεις πολεμικού ναυτικού.

4.8 Χερσαίο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας

4.8.1 Η Επιτροπή προτείνει, ως μέτρο για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από ελλιμενισμένα πλοία, την ηλεκτροδότηση από την ξηρά (σχέδιο δράσης). Τα πλοία που θα τροφο-

δοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά δεν θα καταναλώνουν καύσιμα και επομένως, δεν θα εκπέμπουν ούτε ρύπους (SOx, NOx, PM) ούτε CO₂.

4.8.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την παραπάνω πρόταση. Ωστόσο, εφιστά την προσοχή στα ακόλουθα σημεία που αποτελούν πηγές ανησυχίας: μια ενιαία λύση δεν είναι κατάλληλη για όλα τα είδη πλοίων· η ηλεκτρική ενέργεια από το χερσαίο δίκτυο μπορεί να παράγεται από εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα και, κατά συνέπεια, να παράγουν πρόσθετο CO₂ το οποίο ίσως να αντισταθμίζει το όφελος. Για το λόγο αυτό, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τους παραπάνω συλλογισμούς προκειμένου να προτείνει μια εύλογη πολιτική σε σφαιρική βάση.

Βρυξέλλες, 22 Απριλίου 2008.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1172/98 του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή»

COM(2007) 778 τελικό — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Στις 27 Φεβρουαρίου 2008, και σύμφωνα με το άρθρο 285, παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο απεφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα:

«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1172/98 του Συμβουλίου σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων όσον αφορά τις εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή».

Επειδή θεωρεί ότι η πρόταση είναι απολύτως ικανοποιητική και δεν χρήζει περαιτέρω σχολίων εκ μέρους της, η ΕΟΚΕ, κατά την 444η σύνοδο ολομέλειάς της, της 22ας και 23ης Απριλίου 2008 (συνεδρίαση της 22ας Απριλίου 2008), απεφάσισε, με 145 ψήφους υπέρ και 2 αποχές, να εκδώσει θετική γνωμοδότηση ⁽¹⁾ για το προτεινόμενο κείμενο.

Βρυξέλλες, 22 Απριλίου 2008.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

⁽¹⁾ Η γνωμοδότηση της επιτροπής για την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο βρίσκεται στο στάδιο της προετοιμασίας [COM(2007) 741 τελικό, COM(2007) 822 τελικό, COM(2007) 824 τελικό και COM(2008) 71 τελικό].