

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.1.2009
COM(2009) 8 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι
το 2018**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι
το 2018**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για την Ευρώπη, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφελθήρια για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία, καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών¹ έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν την ευρωπαϊκή οικονομία και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Το 80% του παγκοσμίου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης, ενώ με τις **θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων** μεταφέρεται το 40% των ενδοκοινοτικών φορτίων. Δεδομένου ότι περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες θαλάσσιων μεταφορών διέρχονται κάθε χρόνο από τους ευρωπαϊκούς λιμένες, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν επίσης άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των πολιτών, τόσο ως τουριστών, όσο και ως κατοίκων των νησιών και των απόκεντρων περιφερειών.

Τα τελευταία έτη, η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και των διεθνών εμπορευματικών συναλλαγών έχει τροφοδοτήσει τη ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Κατά τα τέλη του 2008, όμως, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στην πραγματική οικονομία είναι επίσης αισθητός και στον ναυτιλιακό τομέα. Χρειάζεται κατάλληλη προσέγγιση πολιτικής, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι συνεχείς επιδόσεις του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και η συμβολή του στην ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Πέραν της παρούσας οικονομικής συγκυρίας, αυτή η προσέγγιση πολιτικής αναμένεται να εξασφαλίσει τη συγκράτηση στην Ευρώπη καίριας ανθρώπινης και τεχνολογικής τεχνογνωσίας, που συντελεί στη βιωσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα των σημερινών και των μελλοντικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι να **παρουσιάσει τους κύριους στρατηγικούς στόχους** για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018 και να **επισημάνει βασικούς τομείς** δράσης, όπου οι δράσεις της ΕΕ θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του. Έχουν ληφθεί υπόψη το σχετικό οικονομικό υπόβαθρο και τα κυκλικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής αγοράς.

Η παρούσα ανακοίνωση εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών² («Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας») και της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής³ (η «γαλάζια βίβλος»). Στοχεύει επίσης στη στήριξη άλλων συναφών πολιτικών, και συγκεκριμένα, της ενεργειακής και της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Είναι το αποτέλεσμα συνεχούς διαλόγου με τους

¹ Για λεπτομερείς πληροφορίες βλ. EUROSTAT – Maritime Transport Statistics - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM(2006) 314 τελικό της 22.06.2006.

³ COM(2007) 575 τελικό της 10.10.2007.

εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, των ανεξάρτητων συμβουλών μιας ομάδας εμπειρών επαγγελματιών της ναυτιλίας και μιας αναλυτικής μελέτης στην οποία εξετάζονται οι τάσεις και οι ενδείξεις που σηματοδοτούν αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές⁴.

2. Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Η Ευρώπη διαδραματίζει κύριο ρόλο στον σημερινό κόσμο της ναυτιλίας, όπου οι ευρωπαϊκές εταιρείες κατέχουν το 41% του συνόλου του παγκόσμιου στόλου (σε μεταφορική ικανότητα, dwt). Η προσαρμογή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις απαιτήσεις της παγκόσμιας οικονομίας έχει επιφέρει αξιοσημείωτες διαρθρωτικές αλλαγές στον τομέα. Έχει επίσης αυξηθεί σημαντικά, λόγω της παγκοσμιοποίησης, η πίεση του ανταγωνισμού από ναυτιλιακές χώρες από όλο τον κόσμο.

Ορισμένα μέτρα τα οποία έχουν λάβει τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις **κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές**, έχουν συμβάλει στη διατήρηση μέρους του στόλου στα ευρωπαϊκά νηολόγια και στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης για τους ευρωπαίους ναυτικούς. Ωστόσο, οι ευρωπαϊκές σημαίες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό από νηολόγια τρίτων χωρών. Συχνά, οι αλλοδαποί **ανταγωνιστές διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα** από άποψη κυβερνητικής στήριξης, πρόσβασης σε φθηνά κεφάλαια και άφθονο εργατικό δυναμικό ή ευέλικτης εφαρμογής διεθνώς συμφωνημένων προτύπων.

Στο πλαίσιο της σημερινής οικονομικής κρίσης, άλλοι παράγοντες, όπως οι κίνδυνοι πλεονάσματος χωρητικότητας σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, μέτρων προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθειας στις ενεργειακές αγορές ή απώλειας της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης ειδικευμένων ανθρώπινων πόρων στην Ευρώπη, θα μπορούσαν να ωθήσουν **τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία και τους ναυτιλιακούς κλάδους να μετεγκατασταθούν, υponομεύοντας τις προσπάθειες της ΕΕ να εξασφαλίσει ποιοτική ναυτιλία σε ολόκληρο τον κόσμο.**

Τα συμπεράσματα της στρατηγικής εξέτασης από την Επιτροπή έχουν ως εξής:

- Είναι θέμα ζωτικού συμφέροντος για την ΕΕ να επιτύχει και να διατηρήσει σταθερούς και προβλέψιμους παγκόσμιους όρους ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους. Ένα ελκυστικό πλαίσιο για την ποιοτική ναυτιλία και τους ποιοτικούς μεταφορείς στην Ευρώπη θα συντελέσει στην επιτυχία της Στρατηγικής της Λισσαβώνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση, με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters). Αυτό θα εξασφαλίσει επίσης την **ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου θαλάσσιων μεταφορών έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης.**
- Πρέπει να διατηρηθεί και, όπου χρειάζεται, να βελτιωθεί ένα σαφές και ανταγωνιστικό πλαίσιο της ΕΕ για **τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις**, υπό το φως της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Το

⁴ Η παρούσα ανακοίνωση πρέπει να μελετηθεί σε συνδυασμό με την Έκθεση της ομάδας εμπειρών επαγγελματιών της ναυτιλίας στο πλαίσιο της Επιτροπής (Σεπτέμβριος 2008) και τη μελέτη «OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018», όπου περιλαμβάνονται όλες οι σχετικές στατιστικές και αριθμητικά στοιχεία.

πλαίσιο πρέπει να επιτρέπει να λαμβάνονται θετικά μέτρα προκειμένου να στηριχθούν οι προσπάθειες για οικολογικότερη ναυτιλία, η τεχνολογική καινοτομία, καθώς και οι ναυτικές σταδιοδρομίες και οι επαγγελματικές δεξιότητες. Πρέπει να εξεταστεί η σκοπιμότητα ενισχυμένου δεσμού μεταξύ της απασχόλησης στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων και των ενισχύσεων.

- Έχει ζωτική σημασία η ανάληψη αποφασιστικής δράσης για τη **στήριξη των ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών** και της ισότιμης πρόσβασης στις αγορές. Πρέπει να συνεχιστεί σε όλα τα επίπεδα η απελευθέρωση των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Παράλληλα με τις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ), η Ευρωπαϊκή Κοινότητα πρέπει επίσης να εντατικοποιήσει τον διάλογο και τις διμερείς συμφωνίες με βασικούς εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους.
- Στις προσπάθειες αυτές πρέπει να περιλαμβάνεται η δέσμευση για επιδίωξη ποιοτικής ναυτιλίας, η οποία συνεπάγεται, εν γένει, συνεργασία για την επίτευξη **ισότιμων όρων ανταγωνισμού** στις θαλάσσιες μεταφορές, με την τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Όσον αφορά την αντιμονοπωλιακή νομοθεσία, η Επιτροπή πρόσφατα επανεξέτασε τους ειδικούς κανόνες ανταγωνισμού που ισχύουν για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την Ευρώπη. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις συνθήκες της αγοράς, να εξετάζει τον οικονομικό αντίκτυπο της νέας αντιμονοπωλιακής προσέγγισης και, εάν είναι ανάγκη, να προβαίνει σε ενδεδειγμένες ενέργειες. Συν τοις άλλοις, η Επιτροπή θα **αναλάβει την πρωτοβουλία να προωθήσει την ευθυγράμμιση των ουσιαστικών κανόνων ανταγωνισμού παγκοσμίως**.
- Η εντατικοποίηση της παγκοσμιοποίησης έχει επίσης ασκήσει μεγαλύτερη πίεση στη λεπτή ισορροπία του διεθνούς πλαισίου που διέπει **τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών** ως κρατών σημαίας, κρατών λιμένα και παράκτιων κρατών. Η αρχή του «γνήσιου δεσμού», όπως καθορίζεται στη Σύμβαση των ΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας, πρέπει να αποτελεί βασικό στοιχείο των διεθνών προσπαθειών για τη στήριξη των στόχων αειφόρου ανάπτυξης.

3. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ, ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑ

Κατά τις τελευταία έτη, στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν δημιουργηθεί πολλές θέσεις απασχόλησης, άμεσα και έμμεσα. Περίπου 70% των θέσεων απασχόλησης στους ναυτιλιακούς κλάδους είναι θέσεις έντασης γνώσεων και υψηλής ποιότητας στην ξηρά. Η **αυξανόμενη έλλειψη επαγγελματιών της ναυτιλίας**, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων ενέχει τον κίνδυνο να χαθεί η κρίσιμη μάζα ανθρώπινων πόρων που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων εν γένει.

Υπάρχει γνήσιο ενδιαφέρον από την ΕΕ να τονίσει στους Ευρωπαίους την **ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελμάτων**, με δράσεις στις οποίες συμπράττουν, ανάλογα με την περίπτωση, η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι ίδιοι οι κλάδοι.

Οι κοινοτικές δράσεις πρέπει να στοχεύουν, ιδίως, στα εξής:

- **Θέσπιση θετικών μέτρων** που διευκολύνουν τις προοπτικές δια βίου σταδιοδρομίας στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων, που δίδουν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη

προηγμένων δεξιοτήτων και προσόντων των Ευρωπαίων αξιωματικών, ώστε να βελτιώσουν τις προοπτικές απασχόλησής τους, και που εξασφαλίζουν ότι τα κατώτερα πληρώματα μπορούν να έχουν καλή εξέλιξη σταδιοδρομίας ώστε να γίνουν αξιωματικοί.

- **Ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας** και της ναυτικής σταδιοδρομίας, βελτίωση της επίγνωσης των ευκαιριών απασχόλησης, διευκόλυνση της **κινητικότητας του εργατικού δυναμικού** στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων σε όλη την Ευρώπη και ενθάρρυνση των βέλτιστων πρακτικών στις εκστρατείες προώθησης και προσλήψεων.
- Υποστήριξη των εργασιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΠΟΕ) όσον αφορά τη **δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων**, ώστε να εξασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, η δέουσα εφαρμογή στην ΕΕ και παγκοσμίως των κατευθυντηρίων γραμμών για τη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, εγκατάλειψης, τραυματισμού ή θανάτου των ναυτικών, καθώς και των όρων άδειας παραμονής στην ξηρά.
- Περαιτέρω ενέργειες με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για την Επανεξέταση του κανονιστικού κοινωνικού πλαισίου για περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην ΕΕ⁵.
- Προώθηση της καλύτερης χρήσης των **τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα**. Υποστήριξη της διάθεσης δορυφορικών ευρυζωνικών επικοινωνιών σε τομείς όπως η υγειονομική περίθαλψη στα πλοία, η μάθηση εξ αποστάσεως, και οι προσωπικές επικοινωνίες.
- Εφαρμογή **μέτρων απλούστευσης**, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των πλοιάρχων και των ανώτερων αξιωματικών στα πλοία.

Εν προκειμένω, χρειάζεται να επιτευχθεί η σωστή ισορροπία μεταξύ των όρων απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών και της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου. Θα συσταθεί μια ειδική επιχειρησιακή ομάδα, με αποστολή να επισημάνει τρόπους για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Η διατήρηση υψηλών προτύπων εκπαίδευσης και των επαγγελματικών ικανοτήτων των πληρωμάτων είναι απαραίτητη προκειμένου οι ναυτιλιακές δραστηριότητες να πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας και σεβασμού προς το περιβάλλον. Επομένως, είναι ανάγκη η ΕΕ και τα κράτη μέλη της να προβλέψουν το ενδεδειγμένο πλαίσιο για την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης των πληρωμάτων, με μέτρα που αποσκοπούν, ιδίως, στα εξής:

- Εξασφάλιση πλήρους **επιβολής** των διεθνών και κοινοτικών απαιτήσεων βάσει της Διεθνούς Σύμβασης «περί προτύπων εκπαίδευσης των ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τηρήσεως φυλακών (STCW)», από όλες τις χώρες που χορηγούν πιστοποιητικά ικανότητας των ναυτικών.
- Ουσιαστική συμβολή στην **αναθεώρηση της Σύμβασης STCW**, χρησιμοποιώντας τα κοινοτικά νομοθετικά μέσα προκειμένου να εξασφαλιστεί τόσο η ταχεία θέση σε ισχύ της αναθεωρημένης σύμβασης, όσο και η αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή της.

⁵ COM(2007) 591 της 10.10.2007.

- Προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών **ιδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσης** για την αναβάθμιση των ικανοτήτων των ναυτικών και την προσαρμογή των αναγκαίων προϋποθέσεων στις σημερινές απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου (υπερσύγχρονα πλοία, ΤΠΕ και ασφάλεια).
- Σύμπραξη με τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τον κλάδο, με σκοπό την καθιέρωση **«ναυτικών πιστοποιητικών αριστείας»** (ευρωπαϊκές ναυτικές μεταπτυχιακές σπουδές), που μπορούν ακόμη και να υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της STCW. Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να εξεταστεί η δημιουργία ενός δικτύου κέντρων αριστείας για τη ναυτική κατάρτιση στην Ευρώπη (Ευρωπαϊκή Ναυτική Ακαδημία).
- Πρόβλεψη, για την εκπαίδευση των αξιωματικών, ενός **συστήματος τύπου «Ερασμος»** για ανταλλαγές μεταξύ των ιδρυμάτων ναυτικής κατάρτισης των κρατών μελών.
- Προώθηση, από κοινού με τον κλάδο, όπου χρειάζεται με την παροχή κινήτρων, την πρόβλεψη θέσεων **ασκουμένων δοκίμων στα πλοία**, κατά τη διάρκεια των σπουδών τους σε ευρωπαϊκά ινστιτούτα κατάρτισης.

Όσον αφορά τις **συνθήκες εργασίας**, η πρώτη προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να εξασφαλίσει την **εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 της ΠΟΕ**, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία. Η συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή βασικών στοιχείων της εν λόγω σύμβασης καταδεικνύει την ευρεία στήριξη από πλευράς του κλάδου σε αυτόν τον τομέα. Οι ενέργειες της ΕΕ και των κρατών μελών της πρέπει να αποσκοπούν στα εξής:

- Επιδίωξη **ταχείας επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006** από τα κράτη μέλη και έγκαιρη έγκριση της πρότασης της Επιτροπής που βασίζεται στη συμφωνία του κλάδου για την εφαρμογή των βασικών της στοιχείων στο κοινοτικό δίκαιο.
- Εξασφάλιση της **αποτελεσματικής επιβολής** των νέων κανόνων, με κατάλληλα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις ελέγχου από το κράτος σημαίας και το κράτος λιμένα.
- Προώθηση της ανάπτυξης ενός **πλαίσιου βάσει στόχων για την ασφαλή επάνδρωση** των πλοίων, με το οποίο να αντιμετωπίζεται, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα της κόπωσης και των κατάλληλων συνθηκών τήρησης φυλακών.
- Προώθηση και στήριξη της έρευνας που ασχολείται με τον **ανθρώπινο παράγοντα**, το οποίο είναι πολύπλοκο και πολυδιάστατο ζήτημα, που επηρεάζει την καλή διαβίωση των ανθρώπων στη θάλασσα, συχνά με άμεσες συνέπειες στη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.
- Εξέταση του ενδεχομένου λήψης μέτρων για τη βελτίωση της υγειονομικής περίθαλψης στα πλοία.

4. ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ

Έως το 2018, ο παγκόσμιος στόλος μπορεί να ανέρχεται σε περίπου 100 000 πλοία (500 dwt και άνω) σε κυκλοφορία (77 500 πλοία, το 2008). Από άποψη όγκου, η αύξηση θα είναι

ακόμη θεαματικότερη: η συνολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου αναμένεται να υπερβεί τα 2 100 εκατομμύρια dwt, το 2018 (έναντι 1 156 εκατομμυρίων dwt, το 2008)⁶.

4.1. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων

Τα τελευταία χρόνια, οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος **έχουν καταβάλει αξιοσημείωτες προσπάθειες** για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών. Έχει ενισχυθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ και έχει αυξηθεί η συνεργασία με τα κράτη μέλη, προκειμένου να αντιμετωπιστούν ζητήματα όπως η πρόληψη των ατυχημάτων και συμβάντων, οι ατμοσφαιρικές εκπομπές, η επεξεργασία θαλασσέρματος και η ανακύκλωση των πλοίων.

Οι προσπάθειες αυτές πρέπει να συνεχιστούν. Η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να συνεργαστούν, έχοντας ως **μακροπρόθεσμο στόχο** τις θαλάσσιες μεταφορές **«χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές»**. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι κυριότερες προτεραιότητες πρέπει να είναι οι εξής:

- Εξασφάλιση σταθερής προόδου για την υιοθέτηση συνεκτικής και σφαιρικής προσέγγισης για τη **μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων** από τη διεθνή ναυτιλία, με συνδυασμό τεχνικών, επιχειρησιακών και σε επίπεδο αγοράς μέτρων.
- Εν προκειμένω, η ΕΕ πρέπει να **εργαστεί δραστήρια στο πλαίσιο του IMO**, επιδιώκοντας τον περιορισμό ή τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τα πλοία⁷. Τον Δεκέμβριο του 2009, στη Διάσκεψη της Σύμβασης-πλαισίου των ΗΕ για τις κλιματικές μεταβολές, στην Κοπεγχάγη, αναμένεται να εγκριθεί νομικώς δεσμευτικό καθεστώς. Ελλείψει προόδου στις εν λόγω προσπάθειες, η ΕΕ θα πρέπει να υποβάλει προτάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Εξασφάλιση της δυνατότητας των κρατών μελών να επιτύχουν, έως το 2020, **«καλή περιβαλλοντική κατάσταση»** στα θαλάσσια ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία τους, όπως απαιτείται βάσει της νέας οδηγίας-πλαισίου για τη θαλάσσια στρατηγική⁸.
- Ενίσχυση της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τις **λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου**, με τη βελτίωση των ρυθμίσεων εφαρμογής. Εν προκειμένω, εξασφάλιση τόσο διάθεσης επαρκών εγκαταστάσεων, όσο και διοικητικών διαδικασιών για την εξυπηρέτηση της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας.
- Υλοποίηση των προτάσεων που παρουσιάζονται λεπτομερώς στην ανακοίνωση της Επιτροπής με αντικείμενο μια στρατηγική της ΕΕ για τη **βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων**⁹. Μέριμνα για την έγκριση της Σύμβασης του IMO για την ανακύκλωση των πλοίων και σταθερή πρόοδος προς την μελλοντική εφαρμογή της.
- Επίβλεψη της ομαλής εφαρμογής των τροποποιήσεων που εγκρίθηκαν από τον IMO, τον Οκτώβριο του 2008, στο παράρτημα VI της MARPOL, προκειμένου να μειωθούν οι **εκπομπές οξειδίων του θείου και οξειδίων του αζώτου από τα πλοία**. Περιλαμβάνεται η

⁶ Πηγή: Μελέτη OPTIMAR, LR Fairplay Research Ltd & Partners (Σεπτέμβριος 2008).

⁷ Και υποχρεωτικά μέτρα μείωσης πρέπει να εφαρμόζονται για όλα τα πλοία του παγκόσμιου στόλου. Σήμερα, περισσότερο από το 75% του παγκόσμιου στόλου είναι νηολογημένο σε χώρες που δεν έχουν υπογράψει το Πρωτόκολλο του Κιότο.

⁸ ΕΕ L 164, της 25.6.2008, σ. 19.

⁹ COM(2008) 767 της 19.11.2008.

αξιολόγηση για το ποιες ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές μπορούν να χαρακτηριστούν «περιοχές ελέγχου των εκπομπών», η διάθεση κατάλληλων καυσίμων και ο αντίκτυπος στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Με τις προτάσεις της Επιτροπής πρέπει να διασφαλιστεί η αποφυγή της εκ νέου μεταστροφής από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στις οδικές μεταφορές.

- Προώθηση εναλλακτικών λύσεων ενεργειακής τροφοδότησης στους λιμένες, όπως είναι η ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Ως πρώτο βήμα, η Επιτροπή θα προτείνει, περιορισμένης χρονικής διάρκειας, φορολογική απαλλαγή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στην επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας ορολογία της ενέργειας, και θα διαμορφώσει εκτενές πλαίσιο κινήτρων και κανονιστικών ρυθμίσεων.
- Επαναδρομολόγηση της «**Εκστρατείας για ποιοτική ναυτιλία**» της **Επιτροπής**, μέσω συμφωνιών σύμπραξης με τις ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας, τους ναυτιλιακούς κλάδους εν γένει και των χρηστών των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.
- Στο πλαίσιο αυτό, προώθηση ενός **Ευρωπαϊκού συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης για τις θαλάσσιες μεταφορές**, το οποίο θα στοχεύει στη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ναυτιλίας· εξέταση της διαφοροποίησης των τελών νηολόγησης, των λιμενικών τελών και λοιπών επιβαρύνσεων, με σκοπό την επιβράβευση των προσπαθειών για οικολογικότερη ναυτιλία.

4.2. Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών

Με την έγκριση και την επακόλουθη εφαρμογή της τρίτης δέσμης για τη θαλάσσια ασφάλεια, η ΕΕ διαθέτει τώρα ένα από τα πλέον εκτενή και προηγμένα ρυθμιστικά πλαίσια για τη ναυτιλία στον κόσμο. Συν τοις άλλοις, τόσο οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας, όσο και η ευρωπαϊκή ναυτιλία έχουν επενδύσει σοβαρά στην εφαρμογή των απαιτήσεων ασφαλείας.

Ωστόσο, η αύξηση του στόλου, η θέση σε κυκλοφορία πολύ μεγάλων πλοίων για τη μεταφορά επιβατών, αλλά και φορτίου, καθώς και η εκθετική ανάπτυξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων θα αυξήσουν σε μεγάλο βαθμό την πίεση στη θαλάσσια ασφάλεια. Η επέκταση των ανοικτών και πλωτών υδάτων θα προσελκύσει αναπόφευκτα κυκλοφορία, μέσω της λεγόμενης Βόρειας Θαλάσσιας Οδού, για την οποία χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις. Η διεύρυνση της Διώρυγας του Σουέζ συνεπάγεται την εμφάνιση μεγαλύτερων πλοίων και περισσότερης κυκλοφορίας στη Μεσόγειο, με επακόλουθη αύξηση των κινδύνων.

Κατά τα προσεχή έτη, η ΕΕ και τα κράτη μέλη θα πρέπει:

- Να δώσουν **προτεραιότητα στην επιβολή** των υφιστάμενων κοινοτικών και διεθνών κανόνων και στην ταχεία εφαρμογή των μέτρων που εισήχθησαν με την τρίτη δέσμη για τη θαλάσσια ασφάλεια.
- Να αναθεωρήσουν την εντολή και τη **λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα**, προκειμένου να αυξήσει περαιτέρω την τεχνική και επιστημονική βοήθεια που μπορεί να προσφέρει στα κράτη μέλη και την Επιτροπή.
- Να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της συμμετοχής της ΕΕ στον IMO και να ενισχύσουν τη **διεθνή συνεργασία** με τους εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους της ΕΕ, προωθώντας ένα κοινό πνεύμα θαλάσσιας ασφαλείας και από κοινού προσπάθειες, π.χ. όσον αφορά τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα, ιδίως με τις γειτονικές χώρες.

- Στο πλαίσιο αυτό, να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στις προκλήσεις που θέτουν οι **ακραιές συνθήκες ναυσιπλοΐας**, όπως είναι ο πάγος, καθώς και το συνεχώς αυξανόμενο μέγεθος των πλοίων. Τα κατάλληλα πρότυπα ναυσιπλοΐας και κατασκευής για τον πάγο, καθώς και οι απαιτήσεις βοήθειας (παγοθραυστικά), θα πρέπει να ισχύουν για όλα τα πλοία που κυκλοφορούν στις πλέον εκτεθειμένες θαλάσσιες περιοχές.
- Να μεριμνήσουν για τη συστηματική εφαρμογή των **«Κατευθυντηρίων γραμμών για τη μεταχείριση ατόμων διασωθέντων στη θάλασσα»** του IMO. Η Ευρώπη πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των προσπαθειών για την παροχή βοήθειας και την αποσαφήνιση των υποχρεώσεων όσον αφορά τη διάσωση κινδυνευόντων ατόμων. Συγκεκριμένα, οι προσπάθειες αυτές πρέπει να εξασφαλίζουν τον συντονισμό και τη συνεργασία των παράκτιων κρατών με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, χρησιμεύοντας παράλληλα ως κίνητρο για τους πλοίαρχους προκειμένου να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους.
- Να εξασφαλίσουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας διαθέτουν και αξιοποιούν τους απαιτούμενους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους ως κράτη σημαίας, λιμένα και παράκτια κράτη. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να βρίσκονται στον **«Λευκό Κατάλογο» του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο του κράτους λιμένα**, το αργότερο έως το 2012.
- Να προβούν σε ενέργειες, στο πλαίσιο του IMO, με σκοπό να επιτευχθεί, το συντομότερο δυνατόν, συμφωνία για ένα **αποτελεσματικό διεθνές πλαίσιο που διέπει την ευθύνη και την αποζημίωση** για ζημίες συναφείς με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και βλαβερών ουσιών.
- Να διασφαλίσουν ότι, έως το 2012, όλα τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις ανειλημμένες υποχρεώσεις τους, υπόκεινται στις δεσμεύσεις όλων των σχετικών διεθνών συμβάσεων και ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του Κώδικα για την **εφαρμογή των δεσμευτικών πράξεων του IMO**, καθώς και του Συστήματος ελέγχου των κρατών μελών του IMO.

4.3. Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών από έκνομες ενέργειες

Ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος έχει καταβάλει **ουσιαστικές προσπάθειες για την εφαρμογή των υποχρεωτικών μέτρων ασφάλειας από έκνομες ενέργειες**, που εγκρίθηκαν, το 2002, από τον IMO και εισήχθησαν στο κοινοτικό δίκαιο, το 2004. Παρόλα ταύτα, η τρομοκρατική απειλή δεν φαίνεται να υποχωρεί και τα πλοία, όπως και οι λιμένες, **θα εξακολουθήσουν να αντιμετωπίζουν την απειλή τρομοκρατικών ενεργειών**. Επιπλέον, εξακολουθούν να υπάρχουν πολύ σοβαρές ανησυχίες για πράξεις **πειρατείας και ένοπλης ληστείας** στη θάλασσα. Επιπρόσθετες δυσκολίες δημιουργούν τα περιστατικά **διακίνησης λαθρομεταναστών, εμπορίας ανθρώπων και λαθρεπιβατών**.

Το ζητούμενο είναι να συμπληρωθούν οι εργασίες που έχουν ήδη αρχίσει για την καθιέρωση ενός εκτενούς πλαισίου μέτρων ασφαλείας, με βάση **την πρόληψη, την ικανότητα αντίδρασης και την ανθεκτικότητα**. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε γνήσιο **«πνεύμα ασφάλειας»**, το οποίο να γίνει αναπόσπαστο μέρος της ποιοτικής ναυτιλίας και των λιμενικών εργασιών, χωρίς όμως να παρεμποδίζει, άνευ λόγου, την εκτέλεση των ναυτιλιακών εργασιών, ούτε να υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής των ναυτικών και των επιβατών.

Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των αντιστοίχων αρμοδιοτήτων σε αυτόν τον τομέα, οι ενέργειες της ΕΕ και των κρατών μελών της θα πρέπει να αποσκοπούν στα εξής:

- Όσον αφορά τις **τρομοκρατικές απειλές**, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να εξακολουθήσουν να στηρίζουν την εφαρμογή των διεθνών **μέτρων ασφαλείας, ανάλογων** με την κυριότερη απειλή για την ασφάλεια και με βάση κατάλληλες μεθοδολογίες ανάλυσης επικινδυνότητας. Τα κράτη σημαίας και οι πλοιοκτήτες χρειάζεται να συνεργάζονται στενά, οι δε ναυτικοί χρειάζεται να αποκτούν την κατάλληλη βασική και συνεχή **κατάρτιση**.
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να αξιοποιήσουν πλήρως το πλαίσιο που προσφέρουν οι τροποποιήσεις του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα που έχουν ως αντικείμενο την ασφάλεια, συμβάλλοντας, με αυτό τον τρόπο, στις διεθνείς προσπάθειες για την προστασία της διεθνούς αλυσίδας εφοδιασμού από έκνομες ενέργειες.
- Ως προς την **πειρατεία και την ένοπλη ληστεία**, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να προβάλλουν **σθεναρή αντίδραση** και να συμβάλουν ώστε να γίνει ασφαλέστερη η ναυσιπλοΐα στις περιοχές που πλήττονται. Η Ευρώπη πρέπει να διαδραματίσει ρόλο στην ανάπτυξη και σταθεροποίηση των χωρών από τις οποίες προέρχονται αυτές οι επιθέσεις.
- Εν προκειμένω, η πλέον επείγουσα προτεραιότητα είναι να **προστατευθούν οι ναυτικοί, οι αλιείς και οι επιβάτες πλοίων που πλέουν ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή του κόσμου ενδέχεται να καταστεί προβληματική στο μέλλον**.
- Εξάλλου, για τη σταθερότητα του παγκόσμιου θαλάσσιου συστήματος μεταφορών επιβάλλεται η προστασία των διεθνών ναυτιλιακών οδών από οποιοσδήποτε ενέργειες θα μπορούσαν να διακόψουν την κανονική ροή της κυκλοφορίας μέσω αυτών. Παραδείγματος χάριν, δεδομένου ότι περισσότερο από 12% του συνολικού όγκου πετρελαίου μεταφέρεται δια θαλάσσης μέσω του κόλπου του Άντεν, οι παρακάμψεις μεγάλης κλίμακας γύρω από το Ακρωτήριο Καλής Ελπίδος, όχι μόνον θα διπλασίαζαν την απόσταση ενός τυπικού ταξιδιού από τον Περσικό Κόλπο στην Ευρώπη, αλλά και θα αύξαναν σημαντικά την κατανάλωση καυσίμων, τις εκπομπές και το κόστος μεταφοράς.
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίσουν **σχέδια ανθεκτικότητας**, που να συμπεριλαμβάνουν συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης, από κοινού παρακολούθησης των γεγονότων και σχέδια προστασίας. Οι εν λόγω μηχανισμοί πρέπει να επωφελούνται από την πλήρη χρήση του LRIT και άλλων κατάλληλων συστημάτων παρακολούθησης, καθώς και από ενισχυμένο συντονισμό των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών.
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν ώστε να επιφέρουν επαρκείς βελτιώσεις στον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες (Κώδικας **ISPS** – International Ship and Port Facility Security Code)· θα πρέπει να εξεταστεί η κατάρτιση ενός προγράμματος τεχνικής συνδρομής προς τις λιμενικές υπηρεσίες και τις δημόσιες υπηρεσίες εμπορικής ναυτιλίας.

4.4. Θαλάσσια παρακολούθηση

Με ορίζοντα το έτος 2018, πρέπει να ενισχυθούν οι δυνατότητες του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης πληροφοριών, το οποίο να δώσει τη δυνατότητα **αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς** όλων των πλοίων που βρίσκονται στη θάλασσα ή στις εσωτερικές

πλωτές οδούς, προς και από ευρωπαϊκούς λιμένες, ή που διασχίζουν ή προσεγγίζουν στενά τα ύδατα της ΕΕ.

Το σύστημα αυτό θα αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας για την ηλεκτρονική ναυτιλία (e-Maritime) και να εξελιχθεί σε ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό σύστημα για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών στα διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, το σύστημα πρέπει να έχει δυνατότητα διεπαφής με το σύστημα ηλεκτρονικών φορτίων (e-Freight), το σύστημα ηλεκτρονικών τελωνείων (e-Customs) και με το Σύστημα Ευφυών Μεταφορών¹⁰, ώστε οι χρήστες να έχουν δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας του φορτίου, όχι μόνον κατά το θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής, αλλά και σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, σε γνήσιο πλαίσιο διατροπικότητας.

Σε ευρύτερο πλαίσιο, αξιολοιώντας τους ήδη διαθέσιμους πόρους, όπως τα AIS, LRIT, SafeSeaNet ή CleanSeaNet, ή εκείνους που βρίσκονται σε στάδιο ανάπτυξης, όπως το Galileo και το GMES, και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για πλήρη ανάπτυξη του EUROSUR¹¹, η ΕΕ πρέπει να προωθήσει τη δημιουργία μιας πλατφόρμας προκειμένου να εξασφαλιστεί η **σύγκλιση** των τεχνολογιών θαλάσσης, ξηράς και διαστήματος, η **ακεραιότητα** των εφαρμογών, καθώς και κατάλληλη **διαχείριση και έλεγχος των πληροφοριών**, σε βάση «γνώση των αναγκαιών». Πρέπει να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ στρατιωτικού και μη στρατιωτικού τομέα, προκειμένου να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη.

Η Επιτροπή εργάζεται επίσης για τη δημιουργία ολοκληρωμένου διασυνοριακού και διατομεακού ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης¹². Ένας από τους βασικούς του στόχους είναι η διαμόρφωση δικτύων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών, με σκοπό να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα των δραστηριοτήτων παρακολούθησης, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των εργασιών στη θάλασσα και να διευκολυνθεί η εφαρμογή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας και των σχετικών κοινοτικών πολιτικών¹³.

4.5. Οι θαλάσσιες μεταφορές ως βασικό στοιχείο της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν καίρια σημασία για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού της Ευρώπης και αποτελούν, επομένως, σημαντικό μέσο της ευρωπαϊκής ενεργειακής πολιτικής. Οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να θεωρηθούν μέρος της ευρωπαϊκής **στρατηγικής για τη διαφοροποίηση των οδών μεταφοράς και των ενεργειακών πηγών**. Το 90% του πετρελαίου μεταφέρεται δια θαλάσσης, αυξάνεται δε η τάση μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) με δεξαμενόπλοια. Δια θαλάσσης μεταφέρονται επίσης και πολλά άλλα ενεργειακά προϊόντα¹⁴.

Ο στόλος που μεταφέρει ενεργειακά προϊόντα, σε όλους τους κλάδους δραστηριοτήτων του – δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων, πλοία μεταφοράς ΥΦΑ και υγραερίου και πλοία που εξυπηρετούν υπεράκτιες εξέδρες – καθίσταται όλο και

¹⁰ COM(2007) 607 τελικό της 18.10.2007.

¹¹ Πρβλ. Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 5.6.2008 όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξη του Frontex, του Eurosur και τις μελλοντικές προκλήσεις της διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ.

¹² SEC(2008) 2737 της 3.11.2008.

¹³ Στο έγγραφο SEC(2008) 3727 της 13.10.2008 παρουσιάζεται επισκόπηση των δράσεων που έχουν αναληφθεί το 2008 και, για το 2009, προβλέπεται ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη θαλάσσια παρακολούθηση.

¹⁴ Βλ. έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Energy Policy and maritime policy: ensuring a better fit» - SEC(2007) 1283/2 της 5.10.2007.

σημαντικότερος για την εξασφάλιση της **ομαλής λειτουργίας των ενεργειακών αγορών και της ασφάλειας του εφοδιασμού**, και άρα για την ευημερία των Ευρωπαίων πολιτών και για την άνθηση ολόκληρης της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Ειδικότερα, οι πρόσφατες διαταραχές του χερσαίου εφοδιασμού σε αέριο και πετρέλαιο προβάλλουν περισσότερο από ποτέ τη σπουδαιότητα της υποδομής ΥΦΑ. Όπως τονίστηκε κυρίως στη Δεύτερη επισκόπηση της ενεργειακής στρατηγικής¹⁵, οι εγκαταστάσεις ΥΦΑ είναι απαραίτητες προκειμένου να αυξηθεί η **ευελιξία του εφοδιασμού σε φυσικό αέριο** στην εσωτερική αγορά ενέργειας, ώστε να είναι δυνατή η αλληλεγγύη σε περίπτωση κρίσης. Ο στόλος που μεταφέρει τα ενεργειακά προϊόντα πρέπει να πληροί τα υψηλότερα δυνατά τεχνολογικά πρότυπα, τα δε πληρώματα που επανδρώνουν τον στόλο πρέπει να είναι καλά καταρτισμένα, στο πλαίσιο των προσπαθειών της ΕΕ για ποιοτική ναυτιλία.

5. ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει, εδώ και πολύ καιρό, αναλάβει δέσμευση για ανοικτό και ισότιμο ανταγωνισμό στη ναυτιλία, όπως και για ποιοτική ναυτιλία. Εξ ου και η στήριξή της στις εργασίες των ειδικών διεθνών οργανισμών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται ο ΙΜΟ, η ΠΟΕ, ο ΠΟΕ και ο ΠΟΤ, καθώς και το ισχυρό και αναπτυσσόμενο δίκτυο διμερών συμφωνιών και διαλόγου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με βασικούς ναυτιλιακούς και εμπορικούς εταίρους.

Στο πλαίσιο αυτό, η συμφωνία θαλάσσιων μεταφορών του 2002 μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών και της Κίνας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα. Η ίδια προσέγγιση ακολουθείται στις υπό εξέλιξη διμερείς σχέσεις και διαπραγματεύσεις της ΕΕ σε περιφερειακό επίπεδο, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η Ευρωμεσογειακή Συνεργασία (Euromed), η Ένωση για τη Μεσόγειο ή οι σχέσεις με τις χώρες της Mercosur.

Για τις παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές και θαλάσσιες υπηρεσίες σήμερα απαιτούνται πειστικές απαντήσεις από τη διεθνή κοινότητα. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη βρίσκονται σε ευνοϊκή θέση ώστε να πιέσουν για αλλαγές προκειμένου να επιτευχθεί ένα **σφαιρικό διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλία**, που να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα:

- Η συντονισμένη δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο έχει καίρια σημασία σε διάφορα διεθνή βήματα, παραδείγματος χάριν, όσον αφορά τα εξής: διακυβέρνηση (UNCLOS), διεθνές εμπόριο (ΠΟΕ και διμερείς διάλογοι και συμφωνίες για τις θαλάσσιες μεταφορές, UNCITRAL), ασφάλεια, ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και περιβαλλοντική προστασία (ΙΜΟ), εργασία (ΠΟΕ) ή τελωνεία (ΠΟΤ).
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να καταβάλουν κοπιώδεις προσπάθειες και να συνεργαστούν με σκοπό να επιτύχουν όλους τους στόχους των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια και για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών από έκνομες ενέργειες, μέσω **διεθνών πράξεων** που θα έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του ΙΜΟ. Εάν, όμως αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις του ΙΜΟ, τότε η ΕΕ, ως πρώτο βήμα εν αναμονή ευρύτερης διεθνούς συμφωνίας, θα πρέπει να λάβει το προβάδισμα στην εφαρμογή μέτρων για ζητήματα που έχουν ιδιαίτερη σημασία για την ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

¹⁵ SEC(2008) 2794 και SEC(2008) 2791.

- Για να λειτουργούν τα κράτη μέλη της ΕΕ ως αποτελεσματική ομάδα, που μπορεί να βασίζεται σε ισχυρούς επιμέρους παίκτες, απαιτείται να ενισχυθεί **η αναγνώριση και η εμφάνιση της ΕΕ στο πλαίσιο του ΙΜΟ**, με την επισημοποίηση του ευρωπαϊκού μηχανισμού συντονισμού και με την παραχώρηση στην ΕΕ επίσημου καθεστώτος παρατηρητή, αν όχι πλήρους μέλους του εν λόγω οργανισμού. Αυτό δεν θα επηρεάσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών της ΕΕ υπό την ιδιότητά τους ως συμβαλλομένων μερών του ΙΜΟ.
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να επιδιώξουν την καθιέρωση ενός **καλύτερου μηχανισμού για την ταχεία επικύρωση των συμβάσεων του ΙΜΟ σε παγκόσμιο επίπεδο**, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της δυνατότητας να αντικατασταθεί η επικύρωση βάσει της σημαίας από επικύρωση βάσει του στόλου, όπως καθορίζεται από τη χώρα της έδρας.
- Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργαστούν με τους ναυτιλιακούς και τους εμπορικούς εταίρους, για να εξασφαλίσουν σύγκλιση απόψεων στον ΙΜΟ. Οι προσπάθειες της ΕΕ για διεθνή συνεργασία πρέπει να οδηγήσουν στην καθιέρωση ενός **μηχανισμού που να εξασφαλίζει την πραγματική επιβολή διεθνούς συμφωνημένων κανόνων από όλα τα κράτη σημαίας και παράκτια κράτη στον κόσμο**.
- Στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για την περιοχή της Αρκτικής διατυπώνονται υποδείξεις¹⁶ για **την προστασία και τη διατήρηση αυτής της θαλάσσιας λεκάνης** και, ιδίως, για την εξασφάλιση βιώσιμης εμπορικής ναυσιπλοΐας στην Αρκτική, οι οποίες πρέπει να ακολουθηθούν.

6. ΠΛΗΡΗΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η περαιτέρω οικονομική ολοκλήρωση των κρατών μελών του ΕΟΧ και των γειτονικών χωρών θα έχει θετικό αντίκτυπο στις ευρωπαϊκές διασυνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών. Με ορίζοντα το έτος 2018, η ευρωπαϊκή οικονομία αναμένεται να έχει ανακάμψει από την παρούσα κρίση. Επομένως, οι θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ των 27 προβλέπεται να αυξηθούν από 3,8 δισεκατομμύρια τόνους, το 2006, σε περίπου 5,3 δισεκατομμύρια τόνους, το 2018. Αυτό σημαίνει ότι, σε δέκα χρόνια, οι υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα, και ο ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τουλάχιστον 1,6 δισεκατομμύριο τόνους επιπλέον απ' ό,τι σήμερα. Θα αυξηθεί επίσης η επιβατική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων και των κρουαζιερόπλοιων. Θα πρέπει να εξασφαλίζονται η εδαφική συνέχεια, η περιφερειακή συνοχή και τα ποιοτικά πρότυπα για τους επιβάτες των θαλάσσιων μεταφορών.

Το ζητούμενο είναι να προβλεφθεί ο σωστός συνδυασμός μέτρων ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι λιμένες είναι σε θέση να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τη λειτουργία τους ως πύλες. Για τον σκοπό αυτό, θα απαιτηθεί τόσο η παροχή νέων υποδομών, όσο και η βελτίωση της χρήσης των υφιστάμενων δυνατοτήτων, με την αύξηση της παραγωγικότητας των λιμένων. Το υφιστάμενο σύστημα, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με την ενδοχώρα και των εμπορευματικών διαδρόμων, πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να αντιμετωπίσει την

¹⁶ COM(2008) 763 της 20.11.2008.

αναμενόμενη αύξηση. Στον τομέα αυτό, οι κυριότερες προτεραιότητες πρέπει να είναι οι εξής:

- Η δημιουργία ενός πραγματικού **«Ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια»**, με την εξάλειψη των περιττών διοικητικών εμποδίων, της αλληλεπικάλυψης των διασυνοριακών ελέγχων, της έλλειψης εναρμονισμένων εγγράφων και όλων των άλλων παραγόντων που εμποδίζουν τη δυνατότητα ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- Εφαρμογή των μέτρων που έχουν εξαγγελθεί στην ανακοίνωση για μια **Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική**. Τηρουμένων πλήρως των απαιτήσεων ασφαλείας, ασφαλείας έναντι εκνόμενων ενεργειών και αειφόρου ανάπτυξης, οι **λιμενικές υπηρεσίες** θα πρέπει να παρέχονται, σε όλες τις περιπτώσεις, σύμφωνα με τις αρχές του ισότιμου ανταγωνισμού, της οικονομικής διαφάνειας, της έλλειψης διακρίσεων και της αποτελεσματικότητας ως προς το κόστος.
- Εξασφάλιση των **κατάλληλων συνθηκών για την προσέλκυση ροών επενδύσεων στον λιμενικό τομέα**, δίδοντας προτεραιότητα στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των έργων υποδομής στους λιμένες και στις συνδέσεις με την ενδοχώρα σε εκείνες τις περιοχές που έχουν τις περισσότερες πιθανότητες να αντιμετωπίσουν προβλήματα συμφόρησης.
- Ως προς τις εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την επέκταση των λιμένων, πρέπει να γενικευθούν οι ταχείες διαδικασίες, που περιορίζουν σημαντικά τον συνολικό χρόνο έναρξης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα εκδώσει **κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα**¹⁷.
- Ενίσχυση της στρατηγικής της ΕΕ για να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάπτυξη των έργων για τις **Θαλάσσιες Αρτηρίες**, διευκολύνοντας περαιτέρω την έναρξη καινοτόμων ολοκληρωμένων λύσεων διατροφικών μεταφορών, απλουστεύοντας τις διοικητικές απαιτήσεις και υποστηρίζοντας τις προτεινόμενες πρωτοβουλίες της Επιτροπής στο πεδίο των οικολογικότερων μεταφορών.
- Τα προγράμματα ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, όπως τα **έργα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών**, το Marco Polo ή τα μέσα περιφερειακής πολιτικής αναμένεται να συνδράμουν σε αυτές τις εξελίξεις και να υπεισέλθουν στους παράγοντες μεταστροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Προώθηση μέτρων για να **διευκολυνθεί η καλύτερη σύνδεση των νήσων και οι ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων** με ποιοτικές υπηρεσίες πορθμείων και κρουαζιερών, καθώς και με κατάλληλους τερματικούς σταθμούς. Λαμβανομένης υπόψη της πείρας που αποκτήθηκε από τότε που εκδόθηκε ο κανονισμός για τις ενδομεταφορές, ήδη από το 1992, θα μπορούσε να βελτιωθεί το πλαίσιο για την παροχή στο κοινό υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που ανταποκρίνονται πλήρως στις απαιτήσεις εδαφικής συνέχειας.
- Στο ανωτέρω πλαίσιο, εξέταση των οικονομικών μέσων (όπως φόρων, τελών ή καθεστώτων εμπορίας εκπομπών) για την **«ορθότητα των τιμών»**¹⁸, με την ενθάρρυνση των χρηστών να χρησιμοποιούν εναλλακτικές λύσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών

¹⁷ COM(2007) 616 της 18.10.2007 σχετικά με Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική.

¹⁸ COM(2008) 435 τελικό της 8.07.2008.

αποστάσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων οδικής συμφόρησης, και, εν γένει, με την προώθηση των λύσεων της αγοράς που συμβάλλουν στη βιωσιμότητα της αλυσίδας μεταφορών, στο σύνολό της.

- Αντιμετώπιση του ζητήματος των **δικαιωμάτων των επιβατών για τους χρήστες υπηρεσιών πορθμείων και κρουαζιερών** στην Ευρώπη, με την προώθηση εκστρατείας ποιότητας (βραβεία για τους καλύτερους μεταφορείς με πορθμεία).

7. Η ΕΥΡΩΠΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων, και η ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που αφορούν το περιβάλλον, την ενέργεια, την ασφάλεια και τον ανθρώπινο παράγοντα επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τις προσπάθειες για έρευνα και καινοτομία, οι οποίες πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω.

Οι σημερινές προκλήσεις αντιπροσωπεύουν σημαντικές ευκαιρίες για την ανάπτυξη και αποτελεσματικότητα του κλάδου. Δεδομένου ότι οι τελικοί χρήστες επικεντρώνονται όλο και περισσότερο στο επίπεδο «οικολογικότητας» των εταιρειών σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, οι δε φορτωτές ζητούν περιβαλλοντικά ορθές μεταφορές, η βιωσιμότητα και η κοινωνική υπευθυνότητα των εταιρειών κερδίζουν συνεχώς έδαφος ως παράγοντες ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Παραδείγματος χάριν, στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών υπάρχει ευρύ περιθώριο για βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, τη μείωση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων, την ελαχιστοποίηση των κινδύνων ατυχημάτων και την παροχή καλύτερης ποιότητας ζωής στη θάλασσα. Αυξάνεται συνεχώς η ανάγκη για κατάλληλα εργαλεία επιθεώρησης και παρακολούθησης και για την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογικών και περιβαλλοντικών προτύπων.

Οι ευρωπαϊκοί ναυτιλιακοί κλάδοι θα πρέπει να εκμεταλλευθούν τις σημαντικές προσπάθειες ΕΤΑ που έχουν καταβληθεί στα διαδοχικά Προγράμματα-Πλαίσια Έρευνας της ΕΕ, καθώς και τις άλλες δραστηριότητες:

- Σημαντική πρόκληση είναι το πώς θα δημιουργηθούν **νέα σχέδια και εξοπλισμός πλοίων ώστε να βελτιωθούν η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις**. Οι στοχοθετημένες πρωτοβουλίες ΕΤΑ αναμένεται να οδηγήσουν σε νέες μορφές σχεδίων, προηγμένων δομών, υλικών, καθαρής πρόωσης και ενεργειακά αποδοτικών λύσεων. Προκειμένου να διατηρηθεί αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα για την επαρκή προστασία των γνώσεων και της διανοητικής ιδιοκτησίας.
- Για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας, απαιτούνται επίσης τεχνολογική ανάπτυξη και προηγμένες ιδέες εφοδιαστικής, οι οποίες να μεγιστοποιούν την **αποτελεσματικότητα της συνολικής αλυσίδας μεταφορών**, μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
- Πρέπει να συμπράξουν όλοι οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι λύσεις που θα προκύψουν από τις προσπάθειες αυτές θα φθάσουν στην αγορά. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν πλήρως οι **πλατφόρμες ΕΤΑ**, όπως η τεχνολογική πλατφόρμα «WATERBORNE».

- Στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για Ευρωπαϊκή στρατηγική για θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα¹⁹ καθορίζεται ένα πλαίσιο εντός του οποίου οι ευρωπαϊκοί ναυτιλιακοί κλάδοι μπορούν να αντιμετωπίσουν αυτές τις τεχνολογικές προκλήσεις, μέσω καλύτερης ολοκλήρωσης με τις θαλάσσιες επιστήμες και τη θαλάσσια έρευνα.
- Πρέπει να αναπτυχθούν κατάλληλα **εργαλεία ΤΠΕ για επιθεωρήσεις και παρακολούθηση**, που άπτονται επίσης της θαλάσσιας παρακολούθησης. Πρέπει να διευκολυνθεί η τεχνική διαχείριση του στόλου, που να συμπεριλαμβάνει τον εξ αποστάσεως έλεγχο των επιδόσεων των μηχανών, της δομικής αντοχής και της συνολικής κατάστασης λειτουργίας των πλοίων, μέσω προηγμένων συστημάτων τηλεπικοινωνιών. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο αναφοράς ώστε να καταστεί δυνατή η **διάδοση των υπηρεσιών «e-Maritime»**²⁰, σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Οι εν λόγω ηλεκτρονικές υπηρεσίες πρέπει επίσης να συμπεριλαμβάνουν τις δημόσιες διοικητικές υπηρεσίες, τις λιμενικές κοινότητες και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν ισχυρό κοινό συμφέρον να προωθήσουν την από κάθε άποψη ασφαλή και αποδοτική ενδοευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς και θάλασσες, την μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των συναφών ναυτιλιακών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές, και την προσαρμογή ολόκληρου του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών στις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.

Οι στρατηγικές επιλογές που παρουσιάζονται στην παρούσα ανακοίνωση για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών, με ορίζοντα το έτος 2018, αντικατοπτρίζουν ένα όραμα για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

Οι προτεινόμενες επιλογές στηρίζονται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής και βασίζονται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και των ανοικτών αγορών, με ισότιμο ανταγωνισμό και υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

Τα οφέλη που παρουσιάζει αυτό το όραμα πρέπει να υπερβαίνουν τα σύνορα της Ευρώπης και επεκτείνονται σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των αναπτυσσομένων χωρών.

Πρόθεση της Επιτροπής είναι να εξακολουθήσει τον εποικοδομητικό διάλογο με όλους τους σχετικούς ενδιαφερομένους, με προοπτική να προβεί σε ενέργειες για την πρακτική εφαρμογή των μέτρων που επισημαίνονται στην παρούσα στρατηγική επισκόπηση.

¹⁹ COM(2008) 534 τελικό της 3.09.2008. Προγράμματα όπως τα «Leadership 2015» και «Life» στηρίζουν επίσης σημαντικές καινοτομίες για τις θαλάσσιες μεταφορές.

²⁰ Βλ. σημείο 4.4.