

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ



ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
«ΔΙΚΑΙΟ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - MASTER IN LAW & ECONOMICS»

Διπλωματική εργασία με θέμα:

***«Πολιτικές για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας: Η διαμόρφωσή τους, οι σύγχρονες προκλήσεις και τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής»***

Επιμέλεια: Αικατερίνη Ιωαννίδου (ΜΔΟ 1618)

Επιβλέπων Καθηγητής: Άγγελος Κότιος, Πρύτανης Πανεπιστημίου Πειραιώς

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ, 2019**

## Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



### ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ»

#### ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, «Δίκαιο και Οικονομία» με τίτλο **«Πολιτικές για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας: Η διαμόρφωσή τους, οι σύγχρονες προκλήσεις και τα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής»** έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο: Αικατερίνη Γ. Ιωαννίδου

Ημερομηνία: 30-05-2019

*Την εργασία αυτή αφιερώνω ως ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης και αγάπης στον παππού μου Μιχαήλ Σιτέ, Πλοίαρχο Ε.Ν., που με το λαμπρό παράδειγμά του, το ήθος και την απέραντη στοργή του σταθερά μου δείχνει τον δρόμο και είναι ο άνθρωπος στον οποίο οφείλω τα πάντα.*

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου στον Πρύτανη του Πανεπιστημίου Πειραιώς, τον Καθηγητή κ. Άγγελο Κότιο, που μου έκανε την τιμή να επιβλέψει τη διπλωματική μου εργασία, για όλη την καθοδήγηση κατά την εκπόνηση της παρούσας και τις πολύτιμες συμβουλές του. Επίσης, ευχαριστώ από καρδιάς την οικογένειά μου για την αγάπη και την αμέριστη στήριξή της καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου αλλά και σε όλη τη μέχρι τώρα πορεία μου.

## Περίληψη

Ο ναυτιλιακός κλάδος έχει αδιαμφισβήτητα βαρύνουσα σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς αποτελεί έναν από τους κύριους πυλώνες της ενωσιακής οικονομίας και, ταυτόχρονα, κρίσιμο στρατηγικό παράγοντα για τη διατήρηση της ευημερίας και της ασφάλειας στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Ενόψει του κεντρικού ρόλου του συγκεκριμένου τομέα και με δεδομένες τις μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές που λαμβάνουν χώρα στην παγκόσμια οικονομία και την εντεινόμενη πίεση που δέχεται η ευρωπαϊκή ναυτιλία από άλλα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, κρίνεται απαραίτητη η επανεξέταση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής προς τον σκοπό της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς της. Αυτή ακριβώς η ανάγκη νοηματοδοτεί και την πραγμάτευση των συγκεκριμένων ζητημάτων στο πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Για την ουσιαστικότερη και αποτελεσματικότερη προσέγγιση του θέματος, το περιεχόμενο της εργασίας διαρθρώνεται σε πέντε επιμέρους κεφάλαια. Στο *πρώτο κεφάλαιο* εξετάζονται τα διαδοχικά στάδια διαμόρφωσης της ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. Στο *δεύτερο κεφάλαιο* η έμφαση δίδεται στις πτυχές εκείνες της ενιαίας πολιτικής που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη σημασία σε σχέση με το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, ενώ στο *τρίτο κεφάλαιο* μελετάται το παράδειγμα της πολιτικής πέντε δυναμικά αναπτυσσόμενων ναυτιλιακών κέντρων. Κατόπιν της πραγματοποιηθείσας επισκόπησης της ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής και της εξέτασης των αντίστοιχων πολιτικών άλλων διεθνών κέντρων, το *τέταρτο κεφάλαιο* εστιάζει στα παρατηρούμενα κενά και αδυναμίες της ενωσιακής πολιτικής. Η ανάλυση ολοκληρώνεται στο *πέμπτο κεφάλαιο* όπου επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων προτάσεων για τη βελτίωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ένωσης και την επίτευξη του στόχου της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	σελ.10
-----------------------	--------

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε.**

1.1 Εισαγωγή.....	σελ.11
1.2 1957-1973: Εξαίρεση των θαλάσσιων μεταφορών από το περιεχόμενο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών.....	σελ.12
1.3 1975-1985: Τα πρώτα βήματα για μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική.....	σελ.13
1.4 1986 -1990: Η αφετηρία της κοινής πολιτικής για τη ναυτιλία.....	σελ.14
1.5 1991-1996: Μια οριζόντια στρατηγική για τη ναυτιλία.....	σελ.16
1.6 2001-2010: Έμφαση στην ασφάλεια στη θάλασσα.....	σελ.18
1.7 Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018.....	σελ.19
1.7.1 Η Διακήρυξη των Αθηνών.....	σελ.23
1.7.2 Το έγγραφο εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών για τα έτη 2009-2018.....	σελ.23
1.8 Συμπεράσματα.....	σελ.28
Βιβλιογραφία 1 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου.....	σελ.28

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

2.1. Εισαγωγή.....	σελ.31
2.2 Πολιτική κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία.....	σελ.33
2.2.1 Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.....	σελ.34
2.2.1.1 Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών.....	σελ.34
2.2.1.2 Μείωση του κόστους απασχόλησης.....	σελ.36
2.2.2 Ενισχύσεις για την κατάρτιση των ναυτικών.....	σελ.36
2.2.3 Επενδυτικές ενισχύσεις.....	σελ.37
2.2.4 Κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.....	σελ.37
2.3 Η λιμενική πολιτική της Ε.Ε.....	σελ.38
2.4 Η στρατηγική της Ε.Ε. για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	σελ.40

2.5 Πολιτικές για τη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση και την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης.....	σελ.41
2.6 Πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.....	σελ.44
2.7 Πολιτική για την προστασία στη θάλασσα.....	σελ.47
2.8 Ψηφιακά συστήματα και υπηρεσίες στη ναυτιλία.....	σελ.47
2.9 Διεθνής συνεργασία.....	σελ.49
2.10 Πολιτικές για την έρευνα και την καινοτομία στη ναυτιλία.....	σελ.49
2.11 Συμπεράσματα.....	σελ.51
Βιβλιογραφία 2 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου.....	σελ.51

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΕΝΤΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ**

3.1 Εισαγωγή.....	σελ.56
3.2 Σιγκαπούρη.....	σελ.57
3.3 Ντουμπάι.....	σελ.60
3.4 Χονγκ Κονγκ.....	σελ.63
3.5 Σανγκάη.....	σελ.65
3.6 Βανκούβερ.....	σελ.69
3.7 Συμπεράσματα.....	σελ.70
Βιβλιογραφία 3 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου.....	σελ.71

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΚΕΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**

4.1 Εισαγωγή.....	σελ.73
4.2 Φορολογία και άλλα οικονομικά κίνητρα.....	σελ.74
4.3 Ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες.....	σελ.76
4.4 Συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες.....	σελ.77
4.5 Ευκολία ασκήσεως επιχειρηματικής δραστηριότητας.....	σελ.77
4.6 Εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό.....	σελ.79
4.7 Ελκυστικότητα σημαίας και νομικό πλαίσιο για την εκμετάλλευση πλοίων.....	σελ.80
4.8 Ναυτιλιακή χρηματοδότηση.....	σελ.81
4.9 Συμπεράσματα.....	σελ.82

Βιβλιογραφία 4 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου.....	σελ.83
---	--------

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

5.1 Εισαγωγή – Η στρατηγική σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.....	σελ.85
5.2 Το θεμελιώδες βήμα.....	σελ.86
5.3 Ειδικότερες προτάσεις.....	σελ.87
5.3.1 Σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις.....	σελ.87
5.3.2 Σχετικά με την απόκλιση από τα οριζόμενα στις συμβάσεις του ΙΜΟ και της ΙΛΟ πρότυπα για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.....	σελ.88
5.3.3 Άλλα προτεινόμενα μέτρα.....	σελ.88
5.4 Συμπεράσματα.....	σελ.89
Βιβλιογραφία 5 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου.....	σελ.90

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....</b>	<b>σελ.91</b>
------------------------	---------------

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ.....	σελ.92
----------------------------------	--------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	σελ.100
----------------	---------



## **ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ**

ARCOP	Arctic Operational Platform
CEF	Connecting Europe Facility
DMCA	Dubai Maritime City Authority
DTA	Double Taxation Agreements
ECOPORTS	Information exchange and impact assessment for enhanced environmental conscious operations in European ports and terminals
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EIB	European Investment Bank
EMAC	Emirates Maritime Arbitration Centre
EMBARC	European Maritime Study for Baseline and Advanced Regional and Coastal Traffic Management
EMSA	European Maritime Safety Agency
ESN	European Shortsea Network
ESSF	European Sustainable Shipping Forum
ETF	European Transport Workers' Federation
EU NAVFOR	European Union Naval Force
EUROS	European Registry of Shipping
FTAs	Free Trade Agreements
GSFT	Green Shipping Financing Tool
HKIAC	Hong Kong International Arbitration Centre
HKMPB	Hong Kong Maritime and Port Board
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
INEA	Innovation and Networks Executive Agency

ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
LNG	Liquefied Natural Gas
MarNIS	Maritime Navigation and Information Services
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from ships
MARSEC	Regulatory Committee for Maritime Security
MARTOB	European Research Project for On-board Treatment of Ballast Water and Application of Low Sulphur Fuels
MLC	Maritime Labour Convention
MPA	Maritime and Port Authority of Singapore
MRV Regulation	Monitoring, Reporting and Verification Regulation
MSS	Dubai Maritime Sector Strategy
P&I club	Protection & Indemnity club
R&I	Research & Innovation
RTD Platforms	Research, Technology and Development Platforms
SCMA	Singapore Chamber of Maritime Arbitration
SEAM	Assessing concepts, systems and tools for a safer, efficient and environmentally aware and friendly maritime transport
SECA	Sulfur Emission Control Areas
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SIAC	Singapore International Arbitration Centre
SIPG	Shangai International Port Group
SMF	Singapore Maritime Foundation
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SPIN-HSV	Shipping quality and safety of high-speed vessels, terminals and port operations in nodal points
SRS	Singapore Registry of Ships
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TEN-T EA	Trans-European Transport Network Executive Agency
TRAPIST	Tools and routines to assist ports and improve shipping
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
VIMC	Vancouver International Maritime Center

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΔΕΚ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Ε.Ε.	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΟΧ	Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος
ΗΑΕ	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
Πλατφόρμες ΕΤΑ	Πλατφόρμες Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης
Συνθήκη ΕΚ	Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΤΠΕ	Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

### Διαγράμματα

- *Διάγραμμα 1: Χωρητικότητα εκτοπίσματος ανά νηολόγιο κατά τα έτη 2007 και 2017.....σελ.31*
- *Διάγραμμα 2: Μερίδιο του πληθυσμού που ζει σε παράκτιες περιοχές ανά χώρα, 2014.....σελ.32*
- *Διάγραμμα 3: Σύνθετος ρυθμός ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά τη διετία 2014-2016 στα ΗΑΕ, τη Σιγκαπούρη, τον Καναδά, το Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και την Ε.Ε.....σελ.74*

### Πίνακες

- *Πίνακας 1: ΑΕΠ ανά κάτοικο κατά τα έτη 2000, 2005, 2010, 2011 - Σύγκριση παράκτιων και μη παράκτιων περιοχών.....σελ.32*
- *Πίνακας 2: Οι 10 κορυφαίες πόλεις-λιμένες στον κόσμο κατά τα έτη 2014-2018, σύμφωνα με τον Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index.....σελ.57*
- *Πίνακας 3: Τα 5 κορυφαία ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου σύμφωνα με την έρευνα "The Leading Maritime Capitals of the World" της Menon Economics (2017).....σελ.58*
- *Πίνακας 4: Θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των κύριων λιμένων της χώρας αναφοράς και των λιμένων συνεργατών τους που ομαδοποιούνται ανά κύριες γεωγραφικές περιοχές (σε ποσοστό % του συνολικού μεικτού βάρους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων).....σελ.79*

### Εικόνες

- *Εικόνα 1: Τα 10 κορυφαία νηολόγια παγκοσμίως βάσει της χωρητικότητας (Lloyd's List, Top 10 flag States 2017).....σελ.100*

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από την εποχή της μινωικής θαλασσοκρατίας ως τη ρωμαϊκή παντοκρατορία στη Μεσόγειο κι από την επέλαση των Θρυλικών Βίκινγκς έως τη Χανσεατική Ένωση, τους δαιμόνιους Βενετούς εμπόρους και τις υπερπόντιες εξερευνήσεις των μεγάλων Ευρωπαϊών θαλασσοπόρων, η ευρωπαϊκή ήπειρος συνέδεσε άρρηκτα την ιστορία και την εξέλιξή της με τη θάλασσα. Η ναυτιλία αποτέλεσε διαχρονικά πηγή πλούτου και ισχύος για την Ευρώπη και τους κατοίκους της και αναδείχθηκε σε κατεξοχήν πεδίο πρωτοπορίας και πολιτισμικής όσμωσης. Σήμερα, η ναυτιλία συνιστά ζωτικής σημασίας κλάδο της ευρωπαϊκής οικονομίας και η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο. Όλως ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το 32% του παγκόσμιου στόλου ελέγχεται από ευρωπαϊκές εταιρείες, ενώ το 75% των εμπορικών συναλλαγών της Ένωσης με τρίτες χώρες και το 36% των εμπορευματικών συναλλαγών στο εσωτερικό της πραγματοποιούνται δια θαλάσσης<sup>1</sup>. Από την άλλη πλευρά, ο κλάδος αντιμετωπίζει -περισσότερο ίσως από ποτέ- σημαντικές προκλήσεις που συνδέονται με την ανάδυση νέων, εξαιρετικά δυναμικών ναυτιλιακών κέντρων ανά τον κόσμο, τα οποία εφαρμόζουν συνεκτικές και αποτελεσματικές στρατηγικές και διεκδικούν με αξιώσεις την κυριαρχία στη διεθνή αγορά. Ενόψει, λοιπόν, της κεφαλαιώδους σημασίας της ναυτιλίας για την ευρωπαϊκή οικονομία και ευημερία και υπό το πρίσμα των πιέσεων που δέχεται, παρίσταται αναγκαία η κριτική επισκόπηση των πολιτικών για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, με έμφαση στα διαφαινόμενα κενά και αδυναμίες αυτών, καθώς επίσης και στις απαιτούμενες ενέργειες και μέτρα για τη συνολική ενίσχυση του κλάδου.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/maritime-transport_en)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε.

#### 1.1 Εισαγωγή

Η διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. διήλθε από αρκετά στάδια εξέλιξης. Όπως ευχερώς διαπιστώνει κανείς, το διάστημα από την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (1957) έως και το 1973 χαρακτηρίζεται από την πλήρη απουσία ναυτιλιακής πολιτικής σε κοινοτικό επίπεδο. Η συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας και τα πρώτα δειλά βήματα για μια κοινή πολιτική για τη ναυτιλία λαμβάνουν χώρα εντός της δεκαετίας 1975-1985, αλλά η πραγματική αφετηρία της κοινής πολιτικής συντελείται το 1986 με την έκδοση της πρώτης δέσμης νομοθετικών μέτρων για τη ναυτιλία. Κατά την περίοδο 1991-1996 η Ε.Ε. συνειδητοποιεί την αναγκαιότητα σχεδιασμού μιας οριζόντιας πολιτικής, ήτοι την εγκατάλειψη της παραδοσιακής τομεακής προσέγγισης και την ενσωμάτωση της ναυτιλιακής πολιτικής σε ένα πλαίσιο κοινής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Μεταξύ 2001 και 2010, η κοινή ναυτιλιακή πολιτική αναπτύσσεται γύρω από τους άξονες της ασφάλειας, της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της συμμετοχής της Ε.Ε. στη διαμόρφωση των διεθνών πολιτικών, ενώ με την έκδοση της Πράσινης Βίβλου το 2006 και της Γαλάζιας Βίβλου το 2007 επισημαίνεται η αναγκαιότητα κατάρτισης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής με έμφαση στην αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων και στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης. Η ισχύουσα, τέλος, στρατηγική της Ένωσης περιλαμβάνεται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, η οποία εκδόθηκε το 2009, όπως συμπληρώνεται από τη Διακήρυξη των Αθηνών, ένα κείμενο που καταρτίστηκε το 2014 και περιλαμβάνει τα συμπεράσματα του Συμβουλίου των αρμόδιων για θέματα μεταφορών Υπουργών σχετικά με την έως τότε εφαρμογή του στρατηγικού πλάνου του 2009 και τις προτεραιότητες της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, καθώς επίσης και από το εκδοθέν τον Σεπτέμβριο του 2016 έγγραφο εργασίας της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του ανωτέρω πλάνου.

Στην ανάπτυξη που ακολουθεί εξετάζονται αναλυτικότερα οι διακριτές αυτές περιόδους εξέλιξης της κοινής πολιτικής, καθώς είναι αυτονόητο ότι προτού επιχειρηθεί οιαδήποτε κριτική προσέγγιση

αυτής, απαιτείται η επισκόπηση του περιεχομένου της και των συνθηκών υπό τις οποίες διαμορφώθηκε.

## 1.2 1957-1973: Εξαιρέση των θαλάσσιων μεταφορών από το περιεχόμενο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών

Εκκινώντας τη μελέτη της ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας θα διαπιστώσει κανείς ότι επί μία εικοσαετία σχεδόν, δηλαδή από την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας το 1957 έως και τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1970, δεν υφίστατο ναυτιλιακή πολιτική σε κοινοτικό επίπεδο. Παρότι η διαμόρφωση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών υπήρξε βασικός στόχος της νεοσύστατης ΕΟΚ, όπως ξεκάθαρα προκύπτει από το άρθρο 3 της Συνθήκης της Ρώμης, και παρόλο που στην ιδρυτική συνθήκη περιελήφθη ειδικό κεφάλαιο για τις μεταφορές (άρθρα 74-85), τα άρθρα αυτά ήταν αρκετά γενικά στη διατύπωσή τους και περιορισμένα ως προς τους σκοπούς τους<sup>2</sup> και, περαιτέρω, εξαιρούσαν τις θαλάσσιες (όπως και τις εναέριες) μεταφορές από την κοινή πολιτική μεταφορών. Έτσι, στην παράγραφο 1 του άρθρου 84 της Συνθήκης, οριζόταν ρητά ότι οι ρυθμίσεις που διαλαμβάνονται στο κεφάλαιο περί μεταφορών εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ενώ στη δεύτερη παράγραφο του ίδιου άρθρου προβλεπόταν ότι ήταν στην ευχέρεια του Συμβουλίου να αποφασίσει εάν, σε ποιο βαθμό και με ποιον τρόπο θα εφαρμόζονταν οι εν λόγω ρυθμίσεις στις θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές. Επίσης, δυνάμει του κανονισμού 141/62, οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές εξαιρούνταν από την κοινή πολιτική ανταγωνισμού, την οποία προέβλεπαν τα άρθρα 85-94 της Συνθήκης (όπως συμπληρώθηκαν από τον κανονισμό 17/62).

Η πλήρης απουσία κοινοτικής πολιτικής για τη ναυτιλία κατά το πρώτο αυτό διάστημα μετά την ίδρυση της ΕΟΚ οφείλεται σε διάφορους παράγοντες<sup>3</sup>. Ως βασική αιτία της αδράνειας αυτής έχει επισημανθεί ο «θεσμικός δογματισμός» της Κοινότητας, που επέτασσε να λαμβάνονται οι όποιες αποφάσεις βάσει του κειμένου της Συνθήκης, αλλά και τα προβλήματα που παρουσίαζε η διαδικασία λήψης των αποφάσεων. Έχει, επίσης, προσφυώς υποστηριχθεί ότι η πρόβλεψη περί κοινής πολιτικής μεταφορών στην ιδρυτική Συνθήκη, δεν απηχούσε την πεποίθηση των ιδρυτών της ΕΟΚ περί αναγκαιότητας μιας κοινής πολιτικής μεταφορών για την ακώλυτη λειτουργία της κοινής αγοράς, αλλά την επιλογή μιας προοδευτικής τομεακής προσέγγισης της οικονομικής ολοκλήρωσης. Θα πρέπει, ακόμη, να συνυπολογίσει κανείς ότι κατά το εξεταζόμενο διάστημα τα περισσότερα κράτη

<sup>2</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α. 2006. Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία. Σελ. 28

<sup>3</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 28-29 και Goulielmos, A.M. and Lun, Y.H.V. (2012) 'A critical evaluation of EU maritime policy (1957, 1986-2010), Int. J. Ocean Systems Management, Vol. 1, Nos. 3/4, σελ. 275.

μέλη της Κοινότητας βρίσκονταν στην ηπειρωτική Ευρώπη, με αποτέλεσμα να ενδιαφέρονται κυρίως για τη ρύθμιση των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών και των μεταφορών των διεξαγόμενων δια των εσωτερικών πλωτών οδών. Συν τοις άλλοις, εδραία ήταν η πεποίθηση της Κοινότητας ότι τα ζητήματα τα σχετικά με τη ναυτιλία έπρεπε να ρυθμιστούν σε διεθνές επίπεδο, από τον καθ' ύλην αρμόδιο και συσταθέντα το 1958 IMO. Ας σημειωθεί, τέλος, η ανασταλτική επίδραση της ύπαρξης διαφορετικών ρυθμιστικών κανόνων σε κάθε κράτος μέλος, καθώς επίσης και η σθεναρή αντίδραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη λογική της μεταφοράς της εξουσίας διαμόρφωσης των πολιτικών για τη ναυτιλία από εθνικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

### 1.3. 1975-1985: Τα πρώτα βήματα για μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική

Τα πρώτα βήματα για μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική έγιναν στη διάρκεια της δεκαετίας του 1970. Η αλλαγή στάσης της Κοινότητας κατά την περίοδο αυτή αποδίδεται<sup>4</sup> στην προσχώρηση (το 1973) τριών κατεξοχήν ναυτιλιακών κρατών, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Δανίας και της Ιρλανδίας. Η ένταξη των συγκεκριμένων κρατών αύξησε τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την Κοινότητα, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου μεταξύ αυτών και της υπόλοιπης Ευρώπης διεξήγετο διά της θάλασσας και το θαλάσσιο εμπόριο αντιστοιχούσε πλέον στο 25% του κοινοτικού εμπορίου (έναντι ποσοστού 8% πριν από την προσχώρηση). Στη συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας σχεδιασμού μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών μελών, συνέβαλαν, ακόμη, παράγοντες όπως οι δύο διαδοχικές πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979, η νηολόγηση πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας, η αύξηση των προστατευτικών πολιτικών και η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου (ιδίως στα πλοία γραμμών). Καταλυτικό ρόλο έπαιξε, πάντως, μία απόφαση που εξέδωσε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το 1974, η οποία σήμανε την απαρχή της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής<sup>5</sup>. Ειδικότερα, μετά από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι διατάξεις της Συνθήκης τυγχάνουν εφαρμογής και στις θαλάσσιες (και εναέριες) μεταφορές και ότι, συνεπώς, η ΕΟΚ διαθέτει την εξουσία να διαμορφώνει τις σχετικές πολιτικές. Μετά την ανωτέρω απόφαση-σταθμό του ΔΕΚ, ξεκίνησε η συζήτηση για τη συγκρότηση της κοινής πολιτικής στον τομέα αυτόν. Έτσι, στα μέσα της δεκαετίας του '70 σημειώθηκαν σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως η παρουσίαση Μνημονίου από τη γαλλική προεδρία το 1975 αναφορικά με τη δράση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας και η έναρξη συζητήσεων από την ολλανδική προεδρία το 1976 σε σχέση με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Την ίδια

<sup>4</sup> Για την ανάλυση των ποικίλων παραγόντων που οδήγησαν στην αλλαγή στάσης κατά την περίοδο αυτή βλ. Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 29-33, Goulielmos, Α.Μ. και Lun, Υ.Η.Υ σελ. 275. και Βλάχος, Γ. 2015. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Γ' Έκδοση. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα, σελ. 740-742.

<sup>5</sup> Υπόθεση 167/73, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας (Απόφαση της 4.4.1974).



χρονιά δημοσιεύθηκε ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αφορώσα στις ναυτιλιακές σχέσεις της ΕΟΚ με τρίτες χώρες και έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που επεσήμαινε την ανάγκη εντονότερης δράσης και συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, ήδη από το 1974 είχε συσταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κοινοτική ομάδα εργασίας για τους λιμένες (Community Port Working Group), με στόχο να μελετηθούν οι δυνατοί τρόποι ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας.

Ιδιαίτερα σημαντική ήταν, εξάλλου, η απόφαση του Συμβουλίου των Υπουργών τον Νοέμβριο του 1976 για την τήρηση κοινής στάσης κατά την υιοθέτηση του Κώδικα Συμπεριφοράς των Διασκέψεων Πλοίων Γραμμών της UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Η κοινότητα αποδέχθηκε, τελικώς, την επικύρωση και εφαρμογή του Κώδικα της UNCTAD, ο οποίος καθιέρωνε το δικαίωμα των εθνικών γραμμών κάθε χώρας να συμμετέχει στις θαλάσσιες μεταφορές μεταφέροντας 40% του προς εξαγωγή φορτίου, με τα πλοία υπό τη σημαία της χώρας εισαγωγής να μεταφέρουν ένα 40% και το υπόλοιπο 20% του φορτίου να μπορεί να μεταφέρεται από τρίτη σημαία (ο επονομαζόμενος τύπος 40/40/20), δια της έκδοσης του Κανονισμού 954/79 που παρέχει το πλαίσιο εφαρμογής του Κώδικα κατά τρόπο που να συνάδει με τη Συνθήκη ΕΚ.

Τέλος, μέσα στη δεκαετία του 1970, ένεκα διαφόρων ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων (όπως το Amoco Cadiz το 1978) τα οποία είχαν δυσμενείς περιβαλλοντικές συνέπειες, ήλθε για πρώτη φορά στο προσκήνιο το ζήτημα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτόν, τα κράτη μέλη επικύρωσαν τις συμβάσεις SOLAS 1974/78 και MARPOL 1973/78 με τα Πρωτόκολλά τους, τις συμβάσεις STCW 1978 και ILO No 147 και το Memorandum of Understanding μεταξύ των παράκτιων χωρών της Βόρειας Θάλασσας σχετικά με τα επίπεδα εκπαίδευσης και απασχόλησης των ναυτικών. Στην αυγή της νέας δεκαετίας δύο άλλοι παράγοντες έδωσαν νέα ώθηση στην προσπάθεια διαμόρφωσης κοινής ναυτιλιακής πολιτικής: Η ένταξη της Ελλάδας -παραδοσιακά ισχυρής ναυτιλιακής δύναμης- στην Κοινότητα (το 1981) , και η υπογραφή τον Ιανουάριο του 1982 του Μνημονίου του Παρισιού (Memorandum of Understanding of Port State Control), το οποίο εγκαθίδρυσε ένα είδος ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής.

#### 1.4 1986 -1990: Η αφετηρία της κοινής πολιτικής για τη ναυτιλία

Οι απαρχές της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να τοποθετηθούν στο 1985, όταν η Επιτροπή εξέδωσε υπόμνημα προς το Συμβούλιο με προτάσεις για μια κοινή πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτή αποτέλεσε και την πρώτη προσπάθεια για μια συνολική θεώρηση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής. Αποτέλεσμα ήταν η έγκριση, τον Δεκέμβριο του 1986, της πρώτης δέσμης

νομοθετικών μέτρων για τη ναυτιλία σε κοινοτικό επίπεδο, η οποία αφορούσε στην επιβολή κανόνων ανταγωνισμού. Η συμμετοχή της Κοινότητας στα ναυτιλιακά θέματα υπαγορεύθηκε αφενός από την ανάγκη συντονισμού των πολιτικών κινήσεων των κρατών μελών έναντι των τρίτων κρατών και αφετέρου ως τρόπος αναχαίτισης της τάσης των Ευρωπαϊών πλοιοκτητών να εγγράφουν τα πλοία τους σε παράλληλα-δεύτερα νηολόγια εξωτερικών κοινοτικών χωρών (flagging out) . Υιοθετήθηκαν λοιπόν οι ακόλουθοι τέσσερις Κανονισμοί:

- Ο Κανονισμός 4055/86, ο οποίος καθιέρωσε την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- Ο Κανονισμός 4056/86 για τη διασφάλιση των όρων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού (όπως προβλέπονται στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης) στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Ο Κανονισμός 4057/86 για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.
- Ο Κανονισμός 4058/86 για τη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.

Όπως έχει επισημανθεί<sup>6</sup>, οι ανωτέρω Κανονισμοί συνδύαζαν τον φιλελεύθερο προσανατολισμό με την πρόβλεψη συγκεκριμένων μέτρων προστατευτισμού. Απώτερος στόχος τους ήταν η εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος ενίσχυσης των ευρωπαϊκών σημαίων και η προστασία του μεριδίου αγοράς των Ευρωπαϊών πλοιοκτητών. Είναι, ωστόσο, γεγονός ότι η θέσπισή τους είχε αντίκτυπο και στο παγκόσμιο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών και το διεθνές εμπόριο, καθώς η ΕΟΚ ήταν ήδη η περιοχή με τις σημαντικότερες εμπορικές συναλλαγές παγκοσμίως, ενώ σημαντικό μέρος του παγκόσμιου στόλου (ανεξαρτήτως σημαίας) ήταν ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας.

Καθώς η πρώτη αυτή δέσμη προτάσεων δεν κατάφερε να αναχαιτίσει τη μείωση του κοινοτικού στόλου, η Επιτροπή υπέβαλε το 1989 μια δεύτερη δέσμη μέτρων για τη ναυτιλία<sup>7</sup>, σε μια προσπάθεια να παράσχει κίνητρα στους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες ώστε να επιλέξουν να νηολογήσουν τα πλοία τους υπό κοινοτική σημαία. Βασική επιδίωξη, λοιπόν, ήταν η μείωση του κόστους λειτουργίας των κοινοτικών πλοίων, που αποτελούσε ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, τέθηκαν αυτή τη φορά η καθιέρωση κοινοτικού νηολογίου, η διασαφήνιση του τρόπου με τον οποίο θα έπρεπε η Επιτροπή να προσεγγίζει τα φορολογικά και οικονομικά μέτρα που εφάρμοζαν τα κράτη μέλη στον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς επίσης και

<sup>6</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 36 και Βλάχος, Γ., ό.π., σελ. 704.

<sup>7</sup> Com (89)266 final, *A future for the community shipping industry: Measures to improve the operating conditions of community shipping*

διάφορα άλλα μέτρα για την ενίσχυση του κοινοτικού στόλου, με κυριότερο αυτών την καθιέρωση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός ενός κράτους μέλους από επιχειρήσεις με έδρα σε άλλο κράτος μέλος (ενδομεταφορές-καμποτάζ).

Όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια, τα ανωτέρω μέτρα απέτυχαν μερικώς. Η πρόταση για την καθιέρωση κοινοτικού νηολογίου προέβλεπε τη διαμόρφωση ενός ευρωπαϊκού νηολογίου, του EUROS (European Registry of Shipping), το οποίο θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια, παρέχοντας οικονομικά και πρακτικά οφέλη και δίνοντας το στίγμα της κοινής πολιτικής. Το σχέδιο απέβλεπε στην προώθηση της ναυτικής απασχόλησης στην Κοινότητα και στην εναρμόνιση των κοινωνικών μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον κλάδο. Τελικώς, όμως, η συγκεκριμένη πρόταση δεν έτυχε θερμής αποδοχής ούτε από τους εφοπλιστές, οι οποίοι θεώρησαν ότι δεν θα αποκόμιζαν σημαντικά οφέλη από την υιοθέτηση του EUROS, ούτε και από τους Ευρωπαίους ναυτεργάτες, οι οποίοι έκριναν ότι το εν λόγω μέτρο δεν ήταν ικανό να εξασφαλίσει νέες θέσεις εργασίας. Το 1994 η Επιτροπή επανήλθε με αναθεωρημένο σχέδιο, που περιλάμβανε ελαστικότερους όρους επάνδρωσης. Εντούτοις, το σχέδιο δεν έγινε ούτε αυτή τη φορά αποδεκτό, καθώς συνάντησε την αντίδραση ορισμένων κρατών μελών, όπως η Δανία και η Μ. Βρετανία. Επίσης, όλα τα κράτη μέλη εναντιώθηκαν στην προοπτική της σύνδεσης του κοινοτικού νηολογίου με ζητήματα εξωτερικών σχέσεων της κοινότητας και, ειδικότερα, με την πρόβλεψη για δέσμευση μεταφοράς συγκεκριμένων φορτίων από πλοία εγγεγραμμένα στο κοινοτικό νηολόγιο. Έτσι, το 1996 η Επιτροπή απέσυρε οριστικά τη συγκεκριμένη πρόταση. Την ίδια τύχη είχε και η πρόταση για τον καθορισμό της έννοιας του Κοινοτικού Εφοπλιστή που δραστηριοποιείται στην Κοινότητα, η οποία στόχευε στο να προσδιοριστούν με σαφήνεια οι αποδέκτες της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Οι προϋποθέσεις που τέθηκαν ήταν αφενός το να είναι ο εφοπλιστής υπήκοος κράτους μέλους και αφετέρου το να έχει συσταθεί η ναυτιλιακή εταιρεία σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους. Η ως άνω πρόταση, αν και συζητήθηκε πολλές φορές στα Συμβούλια των Υπουργών, δεν υιοθετήθηκε ποτέ και, τελικώς, αποσύρθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μαζί με την πρόταση για το Κοινοτικό Νηολόγιο.

### 1.5 1991-1996: Μια οριζόντια στρατηγική για τη ναυτιλία

Στην αυγή της νέας δεκαετίας και παρά τις προσπάθειες που είχαν ήδη καταβληθεί, εξακολουθούσε να απουσιάζει μια συνεκτική ευρωπαϊκή στρατηγική για τη ναυτιλία. Έτσι, η Επιτροπή αποφάσισε την αλλαγή στάσης και την υιοθέτηση -για πρώτη φορά- μιας «οριζόντιας» στρατηγικής, η οποία θα αντιμετώπιζε το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου σε συνδυασμό με άλλα

κρίσιμα ζητήματα της ναυτιλιακής πολιτικής<sup>8</sup>. Όπως μπορούμε να διαπιστώσουμε, το μείζον στην προκειμένη περίπτωση δεν ήταν οι προτεινόμενες πολιτικές καθεαυτές αλλά η αλλαγή νοοτροπίας, η οποία υπαγόρευε την εγκατάλειψη της παραδοσιακής τομεακής προσέγγισης και την ενσωμάτωση της ναυτιλιακής πολιτικής σε ένα πλαίσιο κοινής πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών. Κανένα ζήτημα δεν θα αντιμετωπιζόταν εφεξής σε ad hoc βάση, αλλά κάθε κοινοτική πρωτοβουλία θα ενσωματωνόταν σε ευρύτερες ολοκληρωμένες στρατηγικές για τη βελτίωση του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος<sup>9</sup>. Η μεταστροφή αυτή συναρτάται ασφαλώς και με τη συνειδητοποίηση της αναγκαιότητας για αειφόρο ανάπτυξη<sup>10</sup>. Για την πραγματοποίηση του στόχου αυτού προτάθηκε η σύσταση ενός forum στο οποίο θα συμμετείχαν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το forum ιδρύθηκε τον Ιανουάριο του 1992 και συνέβαλε στην εγκαθίδρυση διαρκούς και γόνιμου διαλόγου μεταξύ των παραγόντων της ναυτιλιακής βιομηχανίας και της Επιτροπής.

Μια άλλη σημαντική εξέλιξη που έλαβε χώρα στις αρχές της δεκαετίας αυτής ήταν η άρση του καμποτάζ. Στον Κανονισμό 4055/86 δεν είχε περιληφθεί πρόβλεψη για την ελεύθερη παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών μεταξύ των εσωτερικών λιμένων ενός κράτους-μέλους. Ως εκ τούτου, η εκμετάλλευση των σχετικών δραστηριοτήτων παρέμεινε αποκλειστικό προνόμιο των εθνικών πλοιοκτητών. Η εξαίρεση των ενδομεταφορών από την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλάσσιων μεταφορών προκάλεσε αντιδράσεις, ιδίως από χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Έτσι, τον Δεκέμβριο του 1992 εισήχθη ο Κανονισμός 3577/92 δια του οποίου η ανωτέρω αρχή επεκτάθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Ο Κανονισμός προέβλεπε τη σταδιακή άρση του καμποτάζ σε όλα τα κράτη μέλη, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 1993 και με καταληκτική ημερομηνία την 1η Ιανουαρίου 1999 (με την εξαίρεση της Ελλάδας για την οποία, ένεκα της ιδιαιτερότητάς της, καταληκτική ημερομηνία ορίσθηκε η 1η Ιανουαρίου 2004).

Το 1996 η Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση με τίτλο «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική». Επανεκτιμώντας την έως τότε ναυτιλιακή στρατηγική της Ε.Ε., η Επιτροπή σημείωνε ότι η Ένωση θα έπρεπε εφεξής να εστιάσει στην ασφάλεια και την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού, στη διατήρηση ανοιχτών αγορών και στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

---

<sup>8</sup> Com (91)335 final, *New challenges for maritime industries*

<sup>9</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 36

<sup>10</sup> Com (92)46 final, *Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον: Μια κοινοτική στρατηγική για «βιώσιμη κινητικότητα»*

## 1.6 2001-2010: Έμφαση στην ασφάλεια στη θάλασσα

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, η κοινή ναυτιλιακή πολιτική αναπτύχθηκε γύρω από τους άξονες της ασφάλειας και της θαλάσσιας προστασίας, της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της διεθνούς συνεργασίας<sup>11</sup>.

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου μονού κύτους «Erika» τον Δεκέμβριο του 1999 και η τεράστια περιβαλλοντική καταστροφή που προκάλεσε, ανέδειξε τον κίνδυνο τον οποίο εγκυμονούν τα κακοσυντηρημένα παλαιά πλοία και την ανάγκη ενίσχυσης και εναρμόνισης, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα. Συνεπεία του ανωτέρω ατύχηματος, η Επιτροπή ενέκρινε τον Μάρτιο του 2000 μια πρώτη σειρά προτάσεων, ευρύτερα γνωστών ως δέσμη μέτρων Erika I. Το εν λόγω πακέτο αποτέλεσε μια δέσμη έκτακτων μέτρων για την αντιμετώπιση των κενών που ανέδειξε το ατύχημα του πετρελαιοφόρου Erika. Τα βασικά σημεία του ήταν η ενίσχυση των ελέγχων στους λιμένες, ο έλεγχος των δραστηριοτήτων των νηογνώμωνων και η συντόμευση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους. Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους ακολούθησε μια δεύτερη δέσμη μέτρων με την ονομασία Erika II, η οποία προέβλεπε τη δημιουργία Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ενίσχυση της παρακολούθησης της κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα και τη βελτίωση των έως τότε ισχυόντων καθεστώτων ευθύνης και αποζημίωσης για ρύπανση.

Εξάλλου, το 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τη δεύτερη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές με στόχο τη συμμόρφωση της κοινής πολιτικής μεταφορών με την επιταγή της αειφόρου ανάπτυξης<sup>12</sup>. Η Λευκή Βίβλος πρότεινε μια δέσμη εξήντα μέτρων για τη δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος μεταφορών το οποίο να επιτρέπει την εξισορρόπηση της ανάπτυξης των διάφορων τρόπων μεταφοράς και τη διατροφικότητα. Σε ό,τι αφορά, ειδικότερα, στις θαλάσσιες μεταφορές, έμφαση δόθηκε στην ανάγκη αξιοποίησης και προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (και των ποτάμιων μεταφορών) για την επίλυση της κατά τόπους συμφόρησης του οδικού δικτύου και της έλλειψης σιδηροδρομικών υποδομών. Στο πλαίσιο αυτό κρίθηκε αναγκαία η ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών, η απλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου, η δημιουργία «θαλάσσιων λεωφόρων» και η συμπερίληψη ρυθμίσεων κοινωνικής πολιτικής στις δράσεις τις σχετικές με τις θαλάσσιες μεταφορές. Επίσης, προτάθηκε η δρομολόγηση ενός προγράμματος ευρείας κλίμακας (Marco Polo) με στόχο την υποστήριξη πρωτοβουλιών διατροφικότητας και εναλλακτικών λύσεων έως ότου αυτές καταστούν εμπορικά βιώσιμες.

<sup>11</sup> Goulielmos, A.M. και Lun, Y.H.V σελ. 281.

<sup>12</sup> Com (2001) 370 τελικό, *Λευκή βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*

Το 2006 η Επιτροπή εξέδωσε τον Κανονισμό 1419/2006 ο οποίος κατήργησε τον Κανονισμό 4056/1986 που προέβλεπε την εξαίρεση των ναυτιλιακών διασκέψεων από τους κανόνες ανταγωνισμού και τροποποίησε τον Κανονισμό 1/2003 (περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης) ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Την ίδια χρονιά εκδόθηκε η Πράσινη Βίβλος<sup>13</sup>, η οποία αποσκοπούσε στην έναρξη της συζήτησης για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε., που θα αντιμετώπιζε τους ωκεανούς και τις θάλασσες με ολιστικό τρόπο. Κύρια επιδίωξή της ήταν η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αειφόρου ανάπτυξης. Τον Οκτώβριο του 2007 η Επιτροπή εξέδωσε τη Γαλάζια Βίβλο για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση<sup>14</sup>, η οποία αναγνώριζε τη ζωτική σημασία των θαλασσών για την Ευρώπη και πρότεινε τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής που θα ενίσχυε την ικανότητά της να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης, της ανταγωνιστικότητας, της κλιματικής αλλαγής, της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας καθώς και της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η Γαλάζια Βίβλος διευκρίνιζε ότι η δράση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επρόκειτο εφεξής να επικεντρωθεί σε πέντε κυρίως ευρύτερους τομείς: στη μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, στη θαλάσσια επιστήμη, τεχνολογία και έρευνα, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις παράκτιες περιοχές και τα νησιά, στην προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις και στην αύξηση της προβολής της θαλάσσιας κληρονομιάς και οικονομίας της Ευρώπης.

### 1.7 Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018

Το 2009 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018, οι οποίοι εντάσσονταν στο ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και, συγχρόνως, κατέτειναν στη στήριξη της ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής της Ένωσης<sup>15</sup>. Οι βασικότεροι στρατηγικοί στόχοι ήταν οι κάτωθι:

#### A) Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας

<sup>13</sup> Com (2006) 275 τελικό, *Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες*

<sup>14</sup> Com (2007)575 τελικό, *Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*

<sup>15</sup> Com (2009)8 τελικό, *Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018*

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αναδείχθηκε ως στρατηγικός στόχος μείζονος σημασίας ενόψει των σημαντικών προνομίων των αλλοδαπών ανταγωνιστών και με στόχο την αποφυγή μετεγκατάστασης των ναυτιλιακών κλάδων και των κεντρικών ναυτιλιακών γραφείων της Ε.Ε σε τρίτες χώρες. Για τον λόγο αυτό, κρίθηκε αναγκαία η διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού πλαισίου για τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις, η διεκδίκηση ισότιμων όρων διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και ισότιμης πρόσβασης στις αγορές, η εν γένει συνεργασία της Ένωσης για την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο και η επιδίωξη της εφαρμογής της αρχής του «γνήσιου δεσμού», όπως ορίζεται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

#### *Β) Θέσπιση κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τα ναυτικά επαγγέλματα*

Για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης έλλειψης επαγγελματιών της ναυτιλίας προκρίθηκε η ανάληψη κοινοτικών δράσεων προς ανάδειξη της ελκυστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας (όπως η θέσπιση μέτρων για τη διευκόλυνση της δια βίου σταδιοδρομίας στον τομέα της ναυτιλίας, η διασφάλιση της δίκαιης μεταχείρισης των ναυτιλομένων, η προώθηση της καλύτερης χρήσης των ΤΠΕ για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα, η ελάφρυνση του διοικητικού φόρτου των πλοιαρχών και των ανώτερων αξιωματικών στα πλοία κ.ά.). Παράλληλα, και με δεδομένη την αναγκαιότητα επίτευξης ισορροπίας μεταξύ των όρων απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών και της επιδιωκόμενης ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου, επισημάνθηκε η σημασία της διατήρησης υψηλών προτύπων εκπαίδευσης και πιστοποίησης των επαγγελματικών ικανοτήτων των πληρωμάτων. Τέλος, τονίσθηκε η προσήλωση της Ένωσης στη διασφάλιση της εφαρμογής της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στα πλοία.

#### *Γ) Ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα*

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος εξειδικεύτηκε σε πέντε ειδικότερους πυλώνες:

##### *Γ.1 Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων*

Με μακροπρόθεσμο στόχο τη διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εκπομπές και απόβλητα, ορίστηκαν ως κύριες επιδιώξεις της Ε.Ε. η δραστηριοποίησή της, τόσο στο πλαίσιο του IMO όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για τη μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και οξειδίων του θείου και του αζώτου από τα πλοία, η ενίσχυση της νομοθεσίας της σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, η βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων, η προώθηση εναλλακτικών λύσεων ενεργειακής τροφοδότησης

στους λιμένες και η εν γένει προώθηση ενός ευρωπαϊκού συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης για τις θαλάσσιες μεταφορές.

#### Γ.2 Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών

Η εκθετική ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας κρίθηκε ότι επιτάσσει και μεγαλύτερη έμφαση στη θαλάσσια ασφάλεια. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε στο επίκεντρο του ενδιαφέροντός της, την αναθεώρηση της λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, τη διεθνή συνεργασία (ιδίως στο πλαίσιο του ΙΜΟ και σε μείζονα ζητήματα, όπως οι ακραίες συνθήκες ναυσιπλοΐας), τη διαμόρφωση αποτελεσματικού διεθνούς πλαισίου για την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημιές σχετικές με τη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και βλαβερών ουσιών και τη διασφάλιση εφαρμογής των δεσμευτικών πράξεων του ΙΜΟ.

#### Γ.3 Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών από έκνομες ενέργειες

Η λήψη μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών από έκνομες ενέργειες παρουσιάσθηκε ως άρρηκτα συνδεδεμένη με τη διεξαγωγή ποιοτικής ναυτιλίας. Συναφώς προτάθηκε η συνέχιση της εφαρμογής των διεθνών μέτρων για την αντιμετώπιση τρομοκρατικών απειλών και η σχετική κατάρτιση των ναυτικών, η σφαιρική αντιμετώπιση των φαινομένων της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας και η προστασία των ναυτικών, αλιέων και επιβατών πλοίων που πλέουν ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, στον κόλπο του Άντεν ή σε οποιαδήποτε άλλη επικίνδυνη περιοχή. Περαιτέρω, κρίθηκε απαραίτητη η διαμόρφωση σχεδίων ανθεκτικότητας, τα οποία να περιλαμβάνουν ολοκληρωμένα συστήματα προειδοποίησης, παρακολούθησης και προστασίας, καθώς επίσης και η βελτίωση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες (Κώδικας ISPS).

#### Γ.4 Θαλάσσια παρακολούθηση

Σε απόλυτη συνάφεια με όλους τους ανωτέρω στόχους, προγραμματίσθηκε η δημιουργία -έως το 2018- ενός ολοκληρωμένου συστήματος πληροφοριών, ικανού να παρέχει τη δυνατότητα αναγνώρισης, παρακολούθησης, εντοπισμού και αναφοράς όλων των πλοίων των ευρισκόμενων στη θάλασσα ή στις εσωτερικές πλωτές οδούς, προς και από ευρωπαϊκούς λιμένες, καθώς και όσων πλοίων διασχίζουν ή προσεγγίζουν στενά τα ύδατα της Ε.Ε. Όπως τονίσθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το εν λόγω σύστημα σχεδιάσθηκε με το σκοπό να μετεξελιχθεί σε ολοκληρωμένο μέσο για την παροχή ηλεκτρονικών υπηρεσιών στα διάφορα επίπεδα της αλυσίδας μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δηλαδή για την πραγμάτωση του απώτερου στόχου της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime). Περαιτέρω, εξαγγέλθηκε ο σχεδιασμός πλατφόρμας για τη διασφάλιση της σύγκλισης των τεχνολογιών θαλάσσης, ξηράς και διαστήματος με σκοπό την πληρέστερη και αποτελεσματικότερη



προστασία των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και η διαμόρφωση ολοκληρωμένου διασυνοριακού και διατομεακού ευρωπαϊκού συστήματος παρακολούθησης για τη δημιουργία δικτύων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών.

#### Γ.5 Οι θαλάσσιες μεταφορές ως κύριο στοιχείο ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ

Με δεδομένη την τεράστια σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική και συνεκτιμώμενης της σύγχρονης τάσης προς χρήση εναλλακτικών μορφών καυσίμου, αναδείχθηκε η έμφαση που πρέπει να δοθεί σε υποδομές LNG, οι οποίες συμβάλλουν στην ευελιξία εφοδιασμού σε φυσικό αέριο στην εσωτερική αγορά ενέργειας και, κατ' επέκταση, επιτρέπουν την αλληλεγγύη μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών σε περίπτωση κρίσης. Παράλληλα, επισημάνθηκε η σύμφυτη ανάγκη υιοθέτησης των πλέον προηγμένων τεχνολογικών προτύπων για τον στόλο μεταφοράς των ενεργειακών προϊόντων.

#### Δ) Διεθνής συνεργασία

Η διασφάλιση ανοικτού και ισότιμου ανταγωνισμού στη ναυτιλία και η ποιοτική ναυτιλία δεν μπορούν να υλοποιηθούν παρά μόνον μέσω της διαμόρφωσης ενός ολοκληρωμένου διεθνούς κανονιστικού πλαισίου. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή έθεσε ως στόχο τη συντονισμένη δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αποτελεσματικότερη συμμετοχή της Ένωσης στα διάφορα διεθνή βήματα, την προώθηση των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια στο πλαίσιο του IMO, την παρουσία και αναγνώριση της Ένωσης ως αποτελεσματικής ομάδας εντός του ανωτέρω οργανισμού και την παραχώρηση σε αυτήν επίσημου καθεστώτος παρατηρητή, την επιδίωξη καθιέρωσης αποτελεσματικών μηχανισμών για την ταχεία επικύρωση των συμβάσεων του IMO σε παγκόσμιο επίπεδο και τη διασφάλιση πραγματικής επιβολής των διεθνώς συμφωνημένων κανόνων από όλα τα κράτη σημαίας και τα παράκτια κράτη στον κόσμο.

#### Ε) Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες στην Ευρώπη

Ως κύριες προτεραιότητες στο ζήτημα της αποτελεσματικής λειτουργίας των λιμένων ορίσθηκαν η εφαρμογή μέτρων για μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, η δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς διοικητικά και άλλα εμπόδια, η προσέλκυση επενδύσεων στον λιμενικό τομέα, η έκδοση κατευθυντήριων οδηγιών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα λιμενικά έργα, η πρόοδος των έργων για τις θαλάσσιες αρτηρίες, η αξιοποίηση των προγραμμάτων ευρωπαϊκής χρηματοδότησης για την υλοποίηση των στόχων αυτών και η λήψη μέτρων για την καλύτερη σύνδεση των νήσων και των ενδοκοινοτικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

## ΣΤ) Ευρωπαϊκή πρωτοπορία στη θαλάσσια έρευνα και καινοτομία

Έμφαση δόθηκε, τέλος, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας. Στο πλαίσιο αυτό, ως σημαντικοί στόχοι ορίστηκαν η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων, η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας της συνολικής αλυσίδας μεταφορών, η πλήρης αξιοποίηση των πλατφορμών ΕΤΑ και η ανάπτυξη κατάλληλων εργαλείων ΤΠΕ για τη θαλάσσια παρακολούθηση.

### 1.7.1 Η διακήρυξη των Αθηνών

Στις 7 Μαΐου 2014, η ελληνική Προεδρία του Συμβουλίου της Ε.Ε. οργάνωσε μια άτυπη σύνοδο των αρμόδιων για θέματα θαλάσσιων μεταφορών Υπουργών με θέμα την ενδιάμεση επανεξέταση της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 και τις προοπτικές για τη ναυτιλία με ορίζοντα το 2020. Στην ανωτέρω σύνοδο οι Υπουργοί ενέκριναν τη «Διακήρυξη των Αθηνών», ένα κείμενο στο οποίο διαλαμβάνονταν τα συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με την έως τότε εφαρμογή της σχεδιασθείσας το 2009 ναυτιλιακής πολιτικής και τις πολιτικές προτεραιότητες για την ευρωπαϊκή ναυτιλία<sup>16</sup>. Η ως άνω Διακήρυξη κατ' ουσίαν συνόψιζε την ήδη εξαγγελθείσα πολιτική, καθώς τόνιζε emphatically την ανάγκη επίτευξης των ακόλουθων γενικών στόχων:

- Της ελεύθερης πρόσβασης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις παγκοσμιοποιημένες αγορές.
- Της επένδυσης στους ανθρώπινους πόρους, τη ναυτική εκπαίδευση και τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία.
- Της επιδίωξης διαμόρφωσης ποιοτικής ναυτιλίας ως βασικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.
- Της διεθνούς συνεργασίας στα πεδία της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας.
- Της πλήρους αξιοποίησης του δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.
- Της ευρωπαϊκής πρωτοπορίας στη θαλάσσια έρευνα και καινοτομία.

### 1.7.2 Το έγγραφο εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών για τα έτη 2009-2018

Στις 30 Σεπτεμβρίου 2016 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ένα έγγραφο εργασίας σχετικά με την εφαρμογή της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών για τα έτη 2009-2018<sup>17</sup>. Το έγγραφο αυτό

<sup>16</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10041-2014-INIT/el/pdf>

<sup>17</sup> SWD (2016) 326 final on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018

επισημαίνει αρχικά τις μεγάλες αλλαγές που επήλθαν στον ναυτιλιακό κλάδο από το 2009 συνεπεία κυρίως της διεθνούς οικονομικής κρίσης. Ειδικότερα, αναφέρεται στα εξής ζητήματα:

- Στη μείωση της ζήτησης για τις θαλάσσιες μεταφορές σε μια περίοδο που υπήρχε πλεόνασμα χωρητικότητας και στη συνακόλουθη τάση των ναυτιλιακών εταιρειών προς την κάθετη ολοκλήρωσή τους ή/και τη δημιουργία συμμαχιών και συμπράξεων λόγω της αυξηθείσας έντασης του ανταγωνισμού.
- Στην τάση για κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων με στόχο τη διαμόρφωση οικονομιών κλίμακας και στη σύμφυτη ανάγκη για νέες επενδύσεις σε έργα λιμενικών υποδομών.
- Στην ανάγκη χρήσης ψηφιακών τεχνολογιών για την εκσυγχρόνιση και βελτίωση της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Στις αναδύμενες οικονομίες και στη σκοπιμότητα της σύνδεσης της κοινοτικής ναυτιλίας με αυτές.
- Στις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για μια στροφή προς την πράσινη ναυτιλία.
- Στην ανάγκη προσέλκυσης και εκπαίδευσης ικανού αριθμού Ευρωπαίων ναυτικών.

Εν συνεχεία αποτιμάται η πρόοδος που σημειώθηκε σε κάθε επιμέρους τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής της Ένωσης. Ως κυριότερα επιτεύγματα παρουσιάζονται τα ακόλουθα:

#### A. Στον τομέα της ασφάλειας:

- 🚦 Η οικονομική ενίσχυση της EMSA (European Maritime Safety Agency) και η τροποποίηση του Κανονισμού που αφορά σε αυτήν ώστε να διευρυνθούν οι αρμοδιότητές της.
- 🚦 Η διαμόρφωση από την Ε.Ε. (κατόπιν της έγκρισης της 3ης δέσμης μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα το 2009), ενός από τα πιο αυστηρά νομοθετικά πλαίσια παγκοσμίως σε σχέση με την ευθύνη στον ναυτιλιακό κλάδο, το οποίο έχει ως βασικούς πυλώνες την ενίσχυση της συμμόρφωσης του κράτους σημαίας και τις επιθεωρήσεις των αρχών του κράτους του λιμένα (Port State Control).

- ✚ Η ανάπτυξη του SafeSeaNet, μιας ευρωπαϊκής πλατφόρμας<sup>18</sup> για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ναυτιλιακών αρχών των κρατών-μελών που συμβάλλει στην αποτροπή των θαλάσσιων ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης και στην αποδοτικότερη εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας.
- ✚ Η έγκριση τον Νοέμβριο του 2015 των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ για τους χώρους καταφυγίων, κατόπιν του ατυχήματος του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων MSC Flaminia το 2012.
- ✚ Η διαμόρφωση βάσης δεδομένων στην EMSA για τα θαλάσσια ατυχήματα για την άντληση συμπερασμάτων από εμπειρικά στοιχεία.
- ✚ Η έγκριση τον Ιούνιο 2016 νομοθετικών προτάσεων για την απλούστευση και τη βελτίωση των κοινών κανόνων για την ασφάλεια των πλοίων που μεταφέρουν επιβάτες στα ύδατα της ΕΕ<sup>19</sup>.
- ✚ Η προσθήκη του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS και του μέρους Α και ορισμένων τμημάτων του μέρους Β του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- ✚ Η συνεργασία της EU NAVFOR με τις υπηρεσίες της EMCA και η χρήση ένοπλων φρουρών για την αντιμετώπιση της πειρατείας.

*B. Στον τομέα της ψηφιοποίησης και απλοποίησης των διοικητικών διαδικασιών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών.*

- ✚ Η δημιουργία του SafeSeaNet.
- ✚ Η έκδοση της Οδηγίας 2010/65/ΕΕ που αφορά στις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου σε/απόπλου από λιμένες των κρατών μελών, που ορίζει ότι τα έγγραφα τα οποία πρέπει να επιδείξουν τα πλοία στον λιμένα και σε άλλες αρχές παρουσιάζονται μόνο μία φορά, σε ηλεκτρονική μορφή, στα εναρμονισμένα National Single Windows (NSW).
- ✚ Η πρωτοβουλία Blue Belt που δρομολογήθηκε το 2013 για την απαλλαγή των αγαθών της ΕΕ που μεταφέρονται μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων της ΕΕ από τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις που ισχύουν για τα εμπορεύματα που φθάνουν από το εξωτερικό.
- ✚ Η υλοποίηση χρηματοδοτικών προγραμμάτων όπως τα Trans-European Network Transport projects για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών.

<sup>18</sup> <http://www.syzefxis.gov.gr/node/138>

<sup>19</sup> Com(2016)269, Com(2016)370 και Com(2016)371.

- ✚ Η έγκριση μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και των περιβαλλοντικών τους επιδόσεων.
- ✚ Η διάθεση 353 εκατ. Ευρώ για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών κατά την περίοδο 2009-2015 στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» και του προηγούμενου προγράμματος της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία.

#### Γ. Στον τομέα της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας:

- ✚ Η ενεργή στήριξη από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη της θέσπισης από τον ΙΜΟ, τον Ιούλιο του 2011, του σχεδιαστικού δείκτη ενεργειακής απόδοσης (EEDI) για πλοία κατασκευασμένα από το 2013 και έπειτα, καθώς επίσης και σχεδίου διαχείρισης της ενεργειακής αποδοτικότητας (SEEMP) για όλα τα πλοία.
- ✚ Η έκδοση του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και τον έλεγχο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις τις θαλάσσιες μεταφορές (Κανονισμός MRV) που ισχύει για τα πλοία άνω των 5000 ολικών χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη σημαία τους.
- ✚ Η ενσωμάτωση στη Σύμβαση MARPOL των αλλαγών που επήλθαν στις σχετικές διεθνείς διατάξεις.
- ✚ Η ενσωμάτωση στην Οδηγία 2012/33/ΕΕ των νέων ορίων εκπομπών θείου που υιοθετήθηκαν από τον ΙΜΟ το 2008 και επιβάλλουν τη μείωση της περιεκτικότητας θείου σε 0,1% στα θαλάσσια καύσιμα από την 1η Ιανουαρίου 2015 στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου (SECA), και, περαιτέρω, η πρόβλεψη στην ίδια οδηγία για μείωση της περιεκτικότητας σε θείο σε 0,5%, σε όλα τα άλλα ύδατα της ΕΕ.
- ✚ Η σύσταση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2013 του European Sustainable Shipping Forum (ESSF), μιας συγκέντρωσης εκπροσώπων των εθνικών διοικήσεων και των εκπροσώπων της ναυτιλιακής βιομηχανίας με στόχο τη διευκόλυνση της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας στον τομέα της ναυτιλίας.
- ✚ Η έκδοση της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα.
- ✚ Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και το κύριο χρηματοδοτικό τους μέσο, η Connecting Europe Facility (CEF), που υποστηρίζουν την προώθηση της πράσινης ναυτιλίας.

#### Δ. Στον τομέα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο:

- ✚ Οι διμερείς διάλογοι και οι ετήσιες συναντήσεις με εκπροσώπους της Κίνας, της Ιαπωνίας, της Νορβηγίας, της Βραζιλίας και των ΗΠΑ, που αναδεικνύουν τα πεδία όπου απαιτείται διεθνής συνεργασία, βελτιώνουν τις συνθήκες της αγοράς για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και ευνοούν την οικοδόμηση συμμαχιών σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σε διεθνές επίπεδο.
- ✚ Η σύναψη συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου (Free Trade Agreements – FTAs) μεταξύ της Ένωσης και της Κολομβίας, του Περού, της Κορέας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Γεωργίας.

#### Ε. Στον τομέα της ενίσχυσης του προφίλ των ναυτικών και ναυτιλιακών επαγγελματιών και της κατάρτισης των ναυτικών

- ✚ Η ενσωμάτωση στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης της Σύμβασης του 2006 της ILO για τη ναυτική εργασία.
- ✚ Η συμπερίληψη από το 2015 των ναυτικών της ΕΕ στο πεδίο εφαρμογής πέντε Οδηγιών εργατικού δικαίου, κίνηση που συντελεί στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και στη διασφάλιση ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαία της ΕΕ απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα ενημέρωσης και διαβούλευσης με τους εργαζόμενους στην ξηρά σε περιπτώσεις ομαδικών απολύσεων, μετακινήσεων και αφερεγγυότητας του εργοδότη, σε όλα τα κράτη-μέλη της Ένωσης.
- ✚ Η εφαρμογή στο ρυθμιστικό πλαίσιο της πλειοψηφίας των συστάσεων που διατυπώθηκαν το 2011 από την Task Force για τη θαλάσσια απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα.
- ✚ Η ενσωμάτωση στο ενωσιακό δίκαιο των τροποποιήσεων της Μανίλα στη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών (STCW).
- ✚ Η χρηματοδότηση από την Ε.Ε. χρηματοδότησε διαφόρων μελετών και ερευνητικών έργων για την προώθηση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος και την ανάπτυξη εξειδικευμένων επαγγελματικές δεξιοτήτων από τους ναυτικούς για τη μετάβαση σε πράσινες και ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές.

Πέραν της απαρίθμησης των επιτευγμάτων της Ένωσης, στο έγγραφο της Επιτροπής επαναλαμβάνονται και οι κυριότεροι στόχοι για τη ναυτιλιακή πολιτική στο μέλλον. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην περαιτέρω ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, στην ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης και εναρμόνισης των διαδικασιών που αφορούν στις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία καθώς επίσης και στη σύναψη εμπορικών συμφωνιών με

περισσότερες χώρες και τη συνέχιση της ενεργούς συμμετοχής της Ένωσης στις εργασίες των διεθνών οργανισμών.

### 1.8 Συμπεράσματα

Χρειάστηκε να μεσολαβήσουν αρκετές δεκαετίες από την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας μέχρι τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία. Στην αρχή του 21<sup>ου</sup> αιώνα και ενώ ο στόχος αυτός μοιάζει να έχει επιτευχθεί χάρη στην διαμόρφωση ενός συνεκτικού θεσμικού πλαισίου που εκτείνεται σε όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας και οικοδομείται πάνω στις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης ανάπτυξης, νέες προκλήσεις προβάλλουν στον δρόμο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας: αυτή τη φορά καλείται να ξεπεράσει τον εαυτό της για να μπορέσει να αντιμετωπίσει νέους, ισχυρούς ανταγωνιστές που δείχνουν να αμφισβητούν την παγκόσμια κυριαρχία της.

### Βιβλιογραφία 1<sup>ου</sup> Κεφαλαίου

- Βλάχος, Γ. 2015. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Γ΄ Έκδοση. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα.
- Goulielmos, A.M. and Lun, Y.H.V. (2012) 'A critical evaluation of EU maritime policy (1957, 1986-2010), *Int. J. Ocean Systems Management*, Vol. 1, Nos. 3/4, pp.270-288.
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α. 2006. *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα: Εκδόσεις τυπωθήτω-ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ.
- Pallis, A.A. 2002. *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s*, Aldershot: Ashgate.
- Traité instituant la Communauté économique européenne.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 17/62 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης της Ρώμης.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 141/62 του Συμβουλίου περί μη εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών.
- Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 4.4.1974 στην υπόθεση 167/73 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας).

- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου σχετικά με την επικύρωση από τα κράτη μέλη της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1978
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978.
- Convention No 147 of ILO concerning Minimum Standards in Merchant Ships.
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, 1982.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4057/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.
- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής ναυτιλίας [Com (89)266].
- Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον: Μια κοινοτική στρατηγική για «βιώσιμη κινητικότητα [Com (92)46].
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ).
- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη διαμόρφωση μιας νέας ναυτιλιακής στρατηγικής [Com(96)81].
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου [Com(2000)142].
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA [Com(2000)802].



- Λευκή βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών [Com(2000)370].
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.
- Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες [Com(2006)275].
- Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση [Com(2007)575].
- Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 [Com(2009)8].
- Council conclusions on Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport, Policy until 2018 and Outlook to 2020 (10041/14).
- SWD (2016) 326 on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018.
- <https://ec.europa.eu>
- <https://eur-lex.europa.eu>
- <http://data.consilium.europa.eu>
- <http://www.syzefxis.gov.gr>

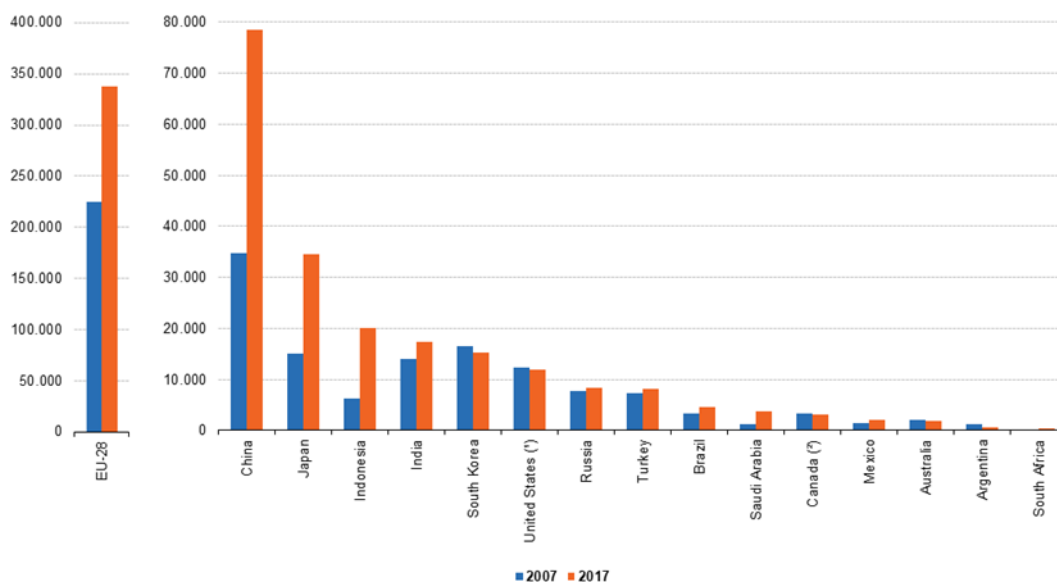
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### 2.1. Εισαγωγή

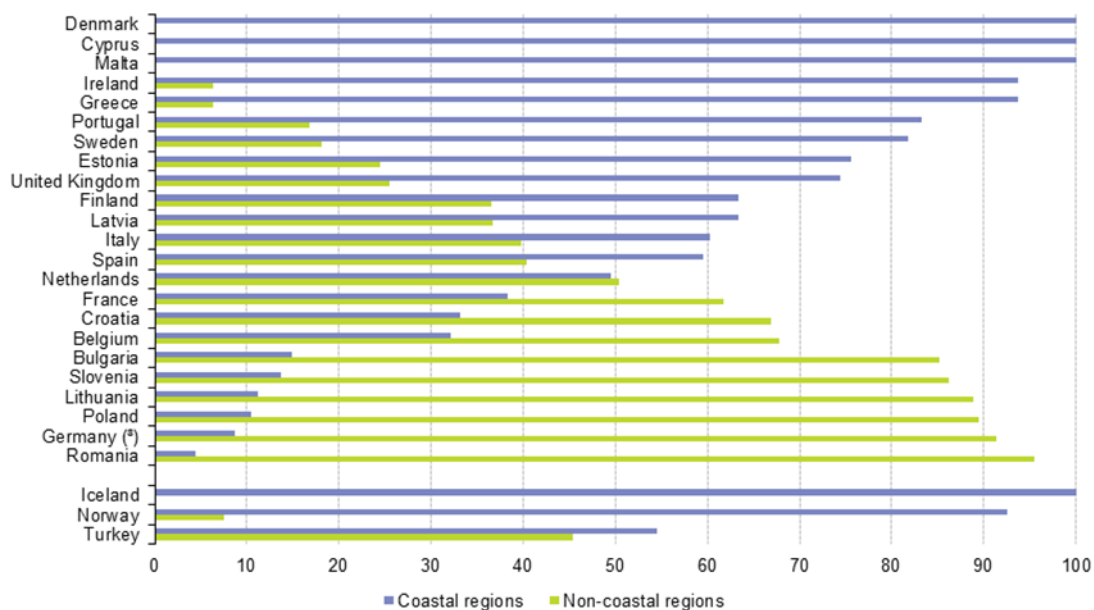
Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξακολουθεί χωρίς αμφιβολία να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στο πεδίο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το γεγονός αυτό δεν προκαλεί έκπληξη αν αναλογιστεί κανείς ότι η ακτογραμμή της είναι επτά φορές μεγαλύτερη από εκείνη των ΗΠΑ και τέσσερις φορές μεγαλύτερη από αυτήν της Ρωσίας και ότι οι παραθαλάσσιες περιοχές της φιλοξενούν σχεδόν το ήμισυ του πληθυσμού της αντιπροσωπεύοντας παράλληλα το ήμισυ του ΑΕΠ της.

**Maritime fleet by flag of registration, 2007 and 2017**  
(deadweight tonnage, thousand DWT)



Note: deadweight tonnage is the weight measure of a vessel's carrying capacity. It includes cargo, fuel and stores. Data refer to the beginning of the year. 2017: data exclude fishing fleets. Different scales used for the two parts of the figure.  
(\*) 2017: data include the Great Lakes Fleet and the United States Reserve Fleet.  
(†) 2017: data include the Great Lakes Fleet.  
Source: the United Nations Conference on Trade and Development (Maritime transport)

Διάγραμμα 1: Χωρητικότητα εκτοπίσματος ανά νηολόγιο κατά τα έτη 2007 και 2017 (Eurostat)



(\*) The Czech Republic, Luxembourg, Hungary, Austria and Slovakia are landlocked countries and are not presented.

(\*) Denmark, Cyprus and Malta are coastal areas in their entirety.

(\*) Break in time series.

Διάγραμμα 2: Μερίδιο του πληθυσμού που ζει σε παράκτιες περιοχές ανά χώρα, 2014 (Eurostat) Πίνακας 1: ΑΕΠ ανά κάτοικο κατά τα έτη 2000, 2005, 2010, 2011 - Σύγκριση παράκτιων και μη παράκτιων περιοχών (Eurostat)

	Coastal regions				Non-coastal regions			
	2000	2005	2010	2011	2000	2005	2010	2011
Belgium	24 853	29 695	33 303	34 477	20 375	23 815	27 291	28 058
Bulgaria	1 983	3 014	4 311	4 739	1 677	3 013	4 865	5 326
Denmark (*)	31 522	36 782	41 241	41 468	:	:	:	:
Germany	27 591	29 665	32 718	33 565	24 659	26 720	30 308	31 756
Estonia	5 026	9 240	11 906	13 467	2 950	5 594	7 310	8 147
Ireland	28 278	39 972	35 553	36 435	17 408	26 142	21 233	21 642
Greece	12 789	17 664	19 987	18 742	10 318	13 359	14 645	14 221
Spain	:	20 555	21 994	21 877	15 919	21 494	23 682	23 820
France	19 953	23 448	25 128	25 863	25 965	29 619	32 807	33 742
Croatia	5 131	7 984	9 672	9 994	5 328	8 169	10 242	10 570
Italy	17 888	21 252	22 112	22 388	25 951	29 444	30 930	31 405
Cyprus (*)	14 336	18 412	20 985	21 130	:	:	:	:
Latvia	4 547	7 413	10 598	11 952	2 030	3 152	5 211	6 166
Lithuania	3 952	6 640	9 881	11 260	3 508	6 270	8 829	10 094
Malta (*)	11 208	12 183	15 372	15 929	:	:	:	:
Netherlands	27 425	33 518	37 276	37 683	24 590	28 839	32 813	33 441
Poland	4 810	6 078	8 323	8 619	4 860	6 442	9 311	9 743
Portugal	13 237	15 518	17 105	16 977	8 822	10 462	12 053	11 869
Romania	2 062	4 320	6 265	6 674	1 798	3 658	5 772	6 127
Slovenia	10 653	13 589	16 629	16 601	10 851	14 483	17 430	17 771
Finland	28 653	33 070	36 766	38 271	20 343	24 850	27 401	29 420
Sweden	31 041	34 038	38 310	41 836	26 819	28 713	32 835	36 071
United Kingdom	27 269	30 936	28 050	28 384	25 659	28 715	25 037	25 572
Norway	:	:	52 452	55 082	:	:	36 785	39 581

(\*) The Czech Republic, Luxembourg, Hungary, Austria and Slovakia are landlocked countries and are not presented.  
(\*) Denmark, Cyprus and Malta are coastal areas in their entirety.

Ενόψει των ανωτέρω, η Ένωση διαμόρφωσε στο πέρασμα του χρόνου διάφορες πολιτικές με στόχο -μεταξύ άλλων- να καταστήσει τη ναυτιλία της ισχυρότερη έναντι των διεθνών αντιπάλων. Στο

παρόν κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί μια επισκόπηση των ενωσιακών πολιτικών για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Ας διευκρινισθεί προλογικά ότι -παρόλο που κάθε θεσπισθείσα ναυτιλιακή πολιτική προφανώς έχει αντίκτυπο (εντονότερο ή ασθενέστερο κατά περίπτωση) στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας- δεν επιχειρείται εν προκειμένω (ούτε άλλωστε θα ήταν σκόπιμη) η εξαντλητική παρουσίαση του συνόλου της ενωσιακής ναυτιλιακής πολιτικής, αλλά μόνον η εξέταση των τμημάτων της εκείνων που επηρεάζουν αμεσότερα την ισχύ και ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο.

## 2.2 Πολιτική κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία

Από τη δεκαετία του 1970, ο ευρωπαϊκός στόλος άρχισε να αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από πλοία νηολογημένα υπό σημαίες ευκαιρίας. Το ευνοϊκό νομικό και φορολογικό καθεστώς που παρείχαν οι τρίτες χώρες οι οποίες εφάρμοζαν πολιτικές ανοιχτής νηολόγησης, τους πρόσφερε σημαντικό προβάδισμα συγκριτικά με τα κράτη μέλη υποσκελίζοντας την ανταγωνιστικότητα των τελευταίων. Οι χώρες της ΕΟΚ σύντομα αντιλήφθηκαν την ανάγκη λήψης μέτρων και παροχής κρατικής στήριξης στον ναυτιλιακό κλάδο κατά παρέκκλιση της προβλεπόμενης από το κοινοτικό δίκαιο γενικής αρχής περί απαγόρευσης χορήγησης κρατικών ενισχύσεων. Ελλείψει κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, κάθε κράτος μέλος αντιμετώπισε το αναφυέν ζήτημα εφαρμόζοντας τα μέτρα που το ίδιο έκρινε ως προσήκοντα, ανάλογα με τη βαρύτητα που απέδιδε στον συγκεκριμένο οικονομικό τομέα.

Με στόχο τη σύγκλιση των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη για τη στήριξη του ναυτιλιακού κλάδου και την εναρμόνισή τους προς τις αρχές της κοινής αγοράς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 1989 τις πρώτες κατευθυντήριες οδηγίες για το θέμα αυτό<sup>20</sup>. Το 1997, ένεκα της συνεχιζόμενης συρρίκνωσης του κοινοτικού στόλου, αναθεώρησε τις ως άνω κατευθυντήριες γραμμές και διατύπωσε νέες<sup>21</sup>. Οι τελευταίες τροποποιήθηκαν εκ νέου το 2004<sup>22</sup> και ισχύουν έως σήμερα συνιστώντας το κατεξοχήν θεσμικό εργαλείο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας.

Προτού εξετασθούν οι ειδικότερες μορφές που δύνανται να λάβουν οι κρατικές ενισχύσεις, απαραίτητη κρίνεται μια αναφορά στις γενικές αρχές που διέπουν την εφαρμογή τους. Οι κατευθυντήριες οδηγίες της Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, όπως αυτές ειδικότερα ορίζονται στους κανονισμούς

<sup>20</sup> Χρηματοοικονομικά και φορολογικά μέτρα που αφορούν τις μεταφορές με πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα, SEC(89)2001

<sup>21</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών (97/C 205/05).

<sup>22</sup> Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής.

4055/86 και 3577/92. Όπως ρητά ορίζεται, οι παρεχόμενες ενισχύσεις δεν θα πρέπει να εξικνούνται μέχρι του σημείου στρέβλωσης των κανόνων της κοινής αγοράς ούτε να λειτουργούν εις βάρος άλλων κρατών μελών. Κατά την εφαρμογή τους, θα πρέπει να εκτιμάται το σωρευτικό αποτέλεσμα όλων εν γένει των ενισχύσεων που παρέχονται από κρατικές αρχές, ενώ δεν θα πρέπει να χορηγούνται σε έκταση μεγαλύτερη από εκείνη που επιτάσσει ο στόχος που εξυπηρετούν. Επιπλέον, είναι αναγκαίο η χορήγησή τους να διέπεται από διαφάνεια. Ας σημειωθεί ότι η κρατική ενίσχυση νοείται, εν προκειμένω, υπό ευρεία έννοια και αναφέρεται σε κάθε είδους χρηματοοικονομικό πλεονέκτημα υπό οποιαδήποτε μορφή, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων δυνάμει των οποίων το κράτος καθίσταται εγγυητής δανείων ή άλλων μορφών χρηματοδότησης από εμπορικές τράπεζες. Ευρεία είναι και η έννοια της κρατικής αρχής, καθώς αναφέρεται σε κάθε εθνική, περιφερειακή, επαρχιακή, νομαρχιακή και τοπική αρχή αλλά και σε δημόσιες επιχειρήσεις και τράπεζες ελεγχόμενες από τα κράτη. Αδιάφορη είναι, εξάλλου, η νομική μορφή των δικαιούχων επιχειρήσεων και το αν πρόκειται για δημόσιες ή ιδιωτικές μορφές ιδιοκτησίας. Τέλος, στην Ανακοίνωση διασαφηνίζεται ότι οι συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται στις ενισχύσεις που χορηγούνται στη ναυπηγική βιομηχανία, ότι οι κρατικές επενδύσεις σε έργα υποδομών δεν νοούνται ως ενισχύσεις (υπό την προϋπόθεση της ελεύθερης και ισότιμης πρόσβασης σε αυτές κάθε ενδιαφερόμενου φορέα, της Επιτροπής δυνάμενης, σε κάθε περίπτωση, να τις ελέγξει) και ότι δεν λογίζεται ως κρατική ενίσχυση η συνεισφορά ποσών από δημόσια αρχή σε κάποια εταιρεία, όταν μπορεί στην προκειμένη περίπτωση να εφαρμοστεί η βασική αρχή των κριτηρίων που θα ήταν αποδεκτά για έναν ιδιώτη επενδυτή που λειτουργεί υπό ομαλές συνθήκες της οικονομίας της αγοράς. Όπως διευκρινίζεται, σε κάποιες περιπτώσεις, οι ανωτέρω ενισχύσεις μπορούν, πέραν των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, να εφαρμόζονται και σε υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης.

### 2.2.1 Φορολογικά και κοινωνικά μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

#### 2.2.1.1 Φορολογική μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών

Ένα από τα βασικά κίνητρα των πλοιοκτητών για την αλλαγή της σημαίας των πλοίων τους και, ενδεχομένως, τη μετεγκατάσταση της έδρας των εταιρειών τους σε τρίτες χώρες, είναι ασφαλώς το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς των τελευταίων. Ως ενδεδειγμένη λύση για την αντιμετώπιση του φορολογικού ανταγωνισμού από τρίτες χώρες (δεδομένης και της σχετικής ευκολίας με την οποία μπορεί ένα πλοίο να μετεγγραφεί από τα νηολόγια ενός κράτους μέλους), προκρίθηκε η εφαρμογή μέτρων φορολογικής ελάφρυνσης για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες, ώστε να καταστούν τα κοινοτικά νηολόγια εξίσου ανταγωνιστικά. Το σπουδαιότερο μέτρο που θεσμοθετήθηκε ήταν η αντικατάσταση της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από τον φόρο επί της χωρητικότητας (tonnage tax

system). Όπως μαρτυρεί η ίδια η ονομασία του, ο φόρος που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης συνδέεται άμεσα με τη χωρητικότητα του πλοίου και όχι με τα πραγματικά κέρδη ή ζημιές της εταιρείας. Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται ως ακολούθως:

- Στη χωρητικότητα του πλοίου εφαρμόζεται ονομαστικός συντελεστής κερδών ώστε να προκύψουν τα δυνητικά κέρδη του πλοιοκτήτη.
- Στο ποσό που προκύπτει από τον ως άνω υπολογισμό επιβάλλεται ο εθνικός φόρος εταιρειών.
- Το τελευταίο αυτό ποσό συνιστά τον καταβλητέο φόρο χωρητικότητας.

Για την υπαγωγή μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας στο ανωτέρω καθεστώς απαιτείται η σύνδεσή της με σημαία κράτους μέλους. Ωστόσο, ο φόρος χωρητικότητας μπορεί κατ' εξαίρεση να εφαρμόζεται στο σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται μια εταιρεία που εδρεύει στην επικράτεια κράτους μέλους, εάν αποδειχθεί ότι η διαχείριση του στόλου ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους αυτού και ότι η εταιρεία με τη δραστηριότητά της συνεισφέρει στην προαγωγή της οικονομίας και της απασχόλησης στην Ένωση. Το βάρος απόδειξης εν προκειμένω φέρει το εκάστοτε κράτος μέλος, το οποίο οφείλει να προσκομίσει στην Επιτροπή λεπτομερή οικονομικά και άλλα στοιχεία που να αποδεικνύουν τον σύνδεσμο της εταιρείας με τη σημαία του και τη συμβολή της στην ενωσιακή οικονομία, ενώ η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να εξετάσει, περαιτέρω, την τήρηση των κοινοτικών και διεθνών προτύπων ασφαλείας και των συνθηκών εργασίας επί των πλοίων, από όλα τα πλοία των επωφελούμενων εταιρειών. Επίσης, πριν από τη χορήγηση της κατ' εξαίρεση αυτής ενίσχυσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι δικαιούχοι εταιρείες να δεσμεύονται για την αύξηση ή, έστω, τη διατήρηση της χωρητικότητας που εκμεταλλεύονται υπό τη σημαία κράτους μέλους. Εάν δεν τηρηθεί η υποχρέωση αυτή, τότε τα πρόσθετα πλοία της εταιρείας που δεν φέρουν κοινοτική σημαία, εξαιρούνται του ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος, εκτός εάν ο μέσος όρος του μεριδίου που αντιπροσωπεύουν τα πλοία υπό κοινοτική σημαία επί του συνόλου της χωρητικότητας δεν παρουσίασε μείωση κατά την τριετή περίοδο αναφοράς που προβλέπεται στο κεφάλαιο 12 των κατευθυντήριων γραμμών. Η υποχρέωση αυτή δεν υφίσταται για επιχειρήσεις των οποίων το 60% τουλάχιστον της χωρητικότητας λειτουργεί υπό κοινοτική σημαία. Τηρουμένων όλων των ανωτέρω όρων, επιλέξιμες για φορολογική ελάφρυνση μπορούν να είναι, ένεκα του ισχυρού διεθνούς ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουν, και εταιρείες διαχείρισης πλοίων εγκατεστημένες στην Κοινότητα. Το ευνοϊκό καθεστώς ισχύει εδώ υπό τους ίδιους όρους και μόνο για τα πλοία για τα οποία έχει ανατεθεί στις διαχειρίστριες εταιρείες η πλήρης ευθύνη της λειτουργίας τους. Στις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν, όπως αναφέρθηκε, να υπάγονται, υπό προϋποθέσεις, και υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης. Τέλος, ας σημειωθεί ότι οι κατευθυντήριες οδηγίες της Επιτροπής δίνουν έμφαση στην τήρηση διαφανών λογιστικών στοιχείων

ώστε να αποτρέπεται η μετακύλιση των προαναφερθέντων προνομίων σε άλλες εμπορικές δραστηριότητες των εταιρειών πλην των ναυτιλιακών και ότι οι προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών των εταιρειών υπόκεινται στην κανονική φορολογία που εφαρμόζει κάθε κράτος μέλος.

#### 2.2.1.2 Μείωση του κόστους απασχόλησης

Μια άλλη σημαντική παράμετρος για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, συναφής με τα μέτρα φορολογικής ελάφρυνσης, είναι η μείωση του κόστους της εργασίας. Για την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού, προτάθηκε από την Επιτροπή η υιοθέτηση από τα κράτη-μέλη μέτρων για τη μείωση των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης και του φόρου εισοδήματος που καταβάλλουν οι Ευρωπαίοι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με ευρωπαϊκή σημαία. Ως Ευρωπαίοι ναυτικοί νοούνται: α) για τα μεν πλοία που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές τακτικές μεταφορές επιβατών, οι πολίτες της Κοινότητας και του ΕΟΧ που εργάζονται σε αυτά και β) σε κάθε άλλη περίπτωση, όλοι οι ναυτικοί οι οποίοι υπόκεινται σε φορολογία και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης σε κράτος μέλος της Ένωσης. Η διάκριση αυτή απαιτείται διότι ο ανταγωνισμός είναι εντονότερος στο πεδίο της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων σε σύγκριση με εκείνο της ενδοκοινοτικής τακτικής μεταφοράς επιβατών. Όπως ισχύει και στην περίπτωση των φορολογικών ελαφρύνσεων, τα ανωτέρω μέτρα μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να εφαρμοστούν και για ναυτικούς της Ένωσης που εργάζονται σε ποντοπόρα, αυτοκινούμενα ρυμουλκά και βυθοκόρους νηολογημένα σε κάποιο κράτος μέλος. Στο πλαίσιο της πολιτικής μείωσης του κόστους απασχόλησης, εντάσσεται και η πρόβλεψη για την παροχή κρατικών ενισχύσεων για την αντικατάσταση των πληρωμάτων (κυρίως σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων) εν είδει καταβολής ποσών ή επιστροφής του κόστους επαναπατριsmού των Ευρωπαϊών ναυτικών που εργάζονται σε πλοία υπό κοινοτική σημαία.

#### 2.2.2 Ενισχύσεις για την κατάρτιση των ναυτικών

Ως κρατικές ενισχύσεις για την κατάρτιση των ναυτικών θεωρούνται τα προγράμματα κατάρτισης ατόμων που διεξάγονται επί πλοίου νηολογημένου σε κράτος μέλος και τα οποία υποστηρίζονται από το κράτος. Ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή προγράμματα κατάρτισης γενικού χαρακτήρα (επαγγελματικού ή ακαδημαϊκού). Αποδέκτης της οικονομικής παροχής είναι ο οργανισμός κατάρτισης, ο πλοιοκτήτης ή ο εκπαιδευόμενος. Αυτονόητο είναι ότι κατά τη χορήγηση των εν λόγω ενισχύσεων θα πρέπει να αποφεύγονται οι διακρίσεις. Επίσης, οι εκπαιδευόμενοι δεν θα πρέπει να είναι ενεργά μέλη του πληρώματος αλλά υπεράριθμοι, ώστε να αποφεύγεται το

ενδεχόμενο της καθαρής επιχορήγησης μισθών σε μέλη του πληρώματος. Στην παραπάνω κατηγορία εντάσσονται, επίσης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται για τη στήριξη της έρευνας και ανάπτυξης, τη βελτίωση των δεξιοτήτων των αξιωματικών των κρατών μελών καθ' όλη τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους και την επαγγελματική επανεκπαίδευση αλιέων εργαζόμενων σε πλοία ανοικτής θαλάσσης, που επιθυμούν να εργαστούν ως ναυτικοί.

### 2.2.3 Επενδυτικές ενισχύσεις

Σύμφωνα με όσα ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι επενδυτικές ενισχύσεις υπό τη μορφή επιδοτήσεων για την ανανέωση του στόλου θα πρέπει να αποφεύγονται (πλην των περιπτώσεων κατά την οποία συνιστούν μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που μειώνουν τη συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου), ώστε να μην προκαλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αντίθετα, επιτρεπτή είναι η παροχή επενδυτικών ενισχύσεων για την αναβάθμιση πλοίων υπό κοινοτικές σημαίες με στόχο τη συμμόρφωσή τους με υψηλά πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, υπό την επιφύλαξη της συμμόρφωσής τους με την κοινοτική νομοθεσία για τις ναυπηγικές εργασίες. Η παροχή επενδυτικών ενισχύσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες που εδρεύουν σε υποβαθμισμένες περιοχές είναι επιτρεπτή εφόσον συμβαδίζει με τους κανόνες χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3, σημεία α) και γ) της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 87 της ΣΕΚ)<sup>23</sup>. Τέλος, οι κατευθυντήριες γραμμές που προβλέπουν τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων για την αναδιάρθρωση και τη διάσωση προβληματικών επιχειρήσεων, λαμβάνονται υπόψη και στην περίπτωση των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά μόνο στον βαθμό που το επιτρέπει η ιδιαίτερη φύση του τομέα των μεταφορών.

### 2.2.4 Κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Η έννοια των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει<sup>24</sup>, εν προκειμένω, τις μεταφορές που διενεργούνται μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων στην Ευρώπη ή μεταξύ των λιμένων αυτών και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η συγκεκριμένη μορφή ενισχύσεων υπαγορεύεται από την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται για τα κράτη μέλη η δημιουργία

<sup>23</sup> Θα πρέπει δηλαδή: α) είτε να είναι το επίπεδο διαβίωσης στις περιοχές αυτές ασυνήθιστα χαμηλό είτε να επικρατεί σοβαρή υποασχόληση είτε να πρόκειται για τις περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ (Γουαδελούπη, Γαλλική Γουιάνα, Μαρτινίκα, Ρεϋνιόν, Άγιος Βαρθολομαίος, Άγιος Μαρτίνος, Αζόρες, Μαδέρα, Κανάριες Νήσοι) και β) οι χορηγούμενες ενισχύσεις να μην αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον.

<sup>24</sup> Σύμφωνα με την ανακοίνωση 317(τελικό) της 29<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999 για την ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη.



γραμμών μικρών αποστάσεων, και βασικός στόχος της είναι η βελτίωση της συνολικής αλυσίδας μεταφορών και η αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου στην περιφέρεια των κρατών. Αποδέκτες των ενισχύσεων είναι οι πλοιοκτήτες που πληρούν τους όρους του άρθρου 1 του Κανονισμού (ΕΟΚ) 4055/86 και μόνο για τα πλοία υπό κοινοτική σημαία. Η διάρκεια της ενίσχυσης δεν μπορεί να υπερβαίνει την τριετία και μπορεί να καλύπτει τα έξοδα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής μέχρι ύψους 30% ή τη χρηματοδότηση της αγοράς εξοπλισμού μεταφόρτωσης μέχρι ύψους 10%. Περαιτέρω, θα πρέπει οι θαλάσσιες μεταφορές (κατά βάση εμπορικές) που διεξάγονται μέσω της εκτελούμενης γραμμής να αντικαθιστούν, εν όλω ή εν μέρει, τις αντίστοιχες οδικές και η χορήγηση να γίνεται με διαφανή κριτήρια. Μέσω της χορηγούμενης ενίσχυσης, θα πρέπει είτε να αναβαθμίζονται οι υπηρεσίες σε ήδη υφιστάμενες γραμμές είτε να σχεδιάζονται νέες, κατόπιν στάθμισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Απαραίτητο είναι, τέλος, να είναι το επενδυτικό σχέδιο εμπορικά βιώσιμο και μετά το πέρας της περιόδου κατά την οποία μια γραμμή είναι επιλέξιμη για την παροχή κρατικής ενίσχυσης.

### 2.3 Η λιμενική πολιτική της Ε.Ε.

Άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε, την περιφερειακή ανάπτυξη, την ακώλυτη διακίνηση αγαθών στην εσωτερική αγορά, και την εν γένει ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας είναι η ύπαρξη σύγχρονων και αποτελεσματικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών<sup>25</sup>. Αντιλαμβανόμενη το γεγονός αυτό, η Ε.Ε. στις αρχές της δεκαετίας του 1990 αναθεώρησε την τακτική της μη παρέμβασης σε θέματα λιμένων που είχε ακολουθήσει ως τότε<sup>26</sup> και αποδύθηκε σε μια συστηματική προσπάθεια διαμόρφωσης της λιμενικής της πολιτικής.

Στις 23 Μαΐου 2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε μια πρωτοβουλία<sup>27</sup> με στόχο τη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών και των λοιπών μεταφορικών συνδέσεων στους 329 βασικούς θαλάσσιους λιμένες που ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η πρωτοβουλία αυτή υλοποιείται προοδευτικά μέσω ενός συνόλου νομοθετικών και μη μέτρων μεταξύ των οποίων ξεχωρίζουν τα κάτωθι<sup>28</sup>:

<sup>25</sup> Η Ευρώπη διαθέτει μερικές από τις αρτιότερες λιμενικές εγκαταστάσεις παγκοσμίως. 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια κάθε χρόνο και 1,5 εκατομμύρια εργαζόμενοι απασχολούνται σε ευρωπαϊκούς λιμένες. Ας σημειωθεί ότι τα λιμάνια δεν είναι εξυπηρετούν μόνο τη μετακίνηση αγαθών, αλλά αποτελούν και ενεργειακούς κόμβους για συμβατικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. (<https://ec.europa.eu>)

<sup>26</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 326.

<sup>27</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΜΕΜΟ, Βρυξέλλες, 23 Μαΐου 2013, Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρώπης το 2030: Μελλοντικές προκλήσεις

<sup>28</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en)

- Η έκδοση του Κανονισμού (Ε.Ε.) 2017/352, ο οποίος θεσπίζει το πλαίσιο για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων<sup>29</sup>.
- Η εφαρμογή και ο εκσυγχρονισμός των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στο πλαίσιο της πολιτικής ανταγωνισμού. Για την υλοποίηση του στόχου αυτού η Επιτροπή δημοσίευσε τον Μάιο του 2016, μια Ανακοίνωση για την έννοια της κρατικής ενίσχυσης που παρέχει διευκρινίσεις σχετικά με το πότε οι δημόσιες επενδύσεις δεν συνεπάγονται κρατική ενίσχυση<sup>30</sup>. Περαιτέρω, Στις 2 Δεκεμβρίου 2016 δημοσιεύθηκε ένα αναλυτικό πλέγμα για τις λιμενικές υποδομές για την περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τους κανόνες και την πρακτική που εφαρμόζονται στον λιμενικό τομέα, ενώ στις 17 Μαΐου 2017 η Επιτροπή ενέκρινε επίσης μια ενημερωμένη έκδοση του Γενικού Κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες<sup>31</sup>. Ο νέος αυτός Κανονισμός παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία στα κράτη μέλη ώστε να μπορούν να αποφασίζουν σχετικά με τη δημόσια χρηματοδότηση ορισμένων λιμενικών επενδύσεων χωρίς να απαιτείται να ζητήσουν προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής.
- Η προώθηση του κοινωνικού διαλόγου στον λιμενικό κλάδο
- Η υποστήριξη για καλύτερο σχεδιασμό και χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών και των συνδέσεων τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (δυνάμει του Κανονισμού 1315/2013)
- Οι πρωτοβουλίες για την απλούστευση των διαδικασιών στους λιμένες μέσω της δημιουργίας ενός περιβάλλοντος ευρωπαϊκού θαλάσσιου ενιαίου παραθύρου με τεχνικό και νομικό πλαίσιο για την υποβολή και επαναχρησιμοποίηση των κανονιστικών πληροφοριών υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για τα τελωνεία του eManifest.
- Οι πρωτοβουλίες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος των λιμένων, όπως η πρωτοβουλία «Λιμάνι του μέλλοντος» που ξεκίνησε το 2016 στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020».

<sup>29</sup> Ο Κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή συγκεκριμένων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών (εφοδιασμός με καύσιμο, διακίνηση φορτίων, πρόσδεση, υπηρεσίες επιβατών, συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, πλοήγηση, ρυμούλκηση) σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013. Σε αυτόν ορίζεται ότι η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σε θαλάσσιους λιμένες μπορεί να υπόκειται σε ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και περιορισμούς σχετικά με τους εγχώριους φορείς, αλλά και ότι ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή μπορεί να παρέχει λιμενική υπηρεσία είτε ο ίδιος / η ίδια είτε μέσω διακριτής νομικά οντότητας, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών του/της υπηρεσιών. Διευκρινίζεται, επίσης, ότι οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημοσίων αρχών και του διαχειριστικού φορέα του λιμένα θα πρέπει να αποτυπώνονται κατά τρόπο διαφανή στο λογιστικό σύστημα και ότι τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και υποδομών θα πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο διαφανή και αντικειμενικό, ο οποίος δεν θα εισάγει διακρίσεις και θα βρίσκεται σε αναλογία με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας.

<sup>30</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2016/C 262/01)

<sup>31</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1084 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 όσον αφορά τις ενισχύσεις για τις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές, τα όρια κοινοποίησης για τις ενισχύσεις για τον πολιτισμό και τη διατήρηση της κληρονομιάς και για τις ενισχύσεις για αθλητικές υποδομές και πολυλειτουργικές ψυχαγωγικές υποδομές, καθώς και τα καθεστώτα περιφερειακών ενισχύσεων λειτουργίας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 702/2014 όσον αφορά τον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών.

## 2.4 Η στρατηγική της Ε.Ε. για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η οικονομική μεγέθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, η ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και οι γεωπολιτικές εξελίξεις στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ήταν παράγοντες καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Στην κατεύθυνση αυτή συνέβαλε, περαιτέρω, ο κορεσμός των χερσαίων μεταφορών, τα μακροοικονομικά πλεονεκτήματα με τα οποία συνδέεται ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφοράς (χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος, χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας, αποσυμφόρηση των ευρωπαϊκών οδικών δικτύων, ανάπτυξη περιφερειακών και δυσπρόσιτων περιοχών, παροχή κινήτρων για την ανάπτυξη ναυτιλιακών βιομηχανιών, δημιουργία οικονομικών κλίμακας, υψηλότερη ευελιξία μεταφορικού κόστους σε μεταβολές της ζήτησης, αυξημένη ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής), καθώς επίσης και η γεωγραφική μορφολογία της Ευρώπης και η ύπαρξη ανεπτυγμένων ναυτιλιακών δομών<sup>32</sup>.

Η υιοθέτηση της οριζόντιας προσέγγισης της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής στις αρχές της δεκαετίας του 1990 άνοιξε το δρόμο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων<sup>33</sup> ως εναλλακτικής λύσης σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Έτσι, το 1995 δημοσιεύθηκε το πρώτο κείμενο<sup>34</sup> με τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης στον τομέα, όπου διαλαμβάνονταν προτάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και τις απαιτούμενες δράσεις σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Το 1997<sup>35</sup> και το 1999<sup>36</sup> εκδόθηκαν δύο διαδοχικές εκθέσεις προόδου που αποτιμούσαν τα αποτελέσματα της εξαγγελθείσας πολιτικής, ενώ η ανάπτυξη του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς άρχισε να γίνεται ιδιαίτερα αισθητή, καθώς μεταξύ 1995 και 2002 η απόδοση χιλιομετρικού τόνου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αυξήθηκε κατά 25%. Ας σημειωθεί ότι το 2001 το 40% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη διεξήγετο μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Το 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε ένα πρόγραμμα για την προώθηση του κλάδου<sup>37</sup>, που καθόριζε 14 νομοθετικές, τεχνικές και λειτουργικές δράσεις για την προώθησή του και τα επιμέρους μέτρα για την υλοποίηση αυτών, ενώ η βαρύτητα που η Ε.Ε. σταθερά και διαχρονικά προσδίδει σε

<sup>32</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 290-297.

<sup>33</sup> Ως ναυτιλία μικρών αποστάσεων (Short sea shipping – SSS) ορίζεται, όπως ήδη αναφέρθηκε, η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις έγκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η ΝΜΑ περιλαμβάνει τις εσωτερικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες πραγματοποιούνται με όλους τους τύπους πλοίων, συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών feeder κατά μήκος των ακτών από και προς τα νησιά, ποτάμια και λίμνες. Η έννοια της ΝΜΑ επίσης επεκτείνεται και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των Κ-Μ της Ένωσης και της Νορβηγίας και Ισλανδίας και άλλων κρατών στη Βαλτική Θάλασσα, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο.

<sup>34</sup> Ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ευρώπη: προοπτικές και προκλήσεις [Com(95) 317]

<sup>35</sup> Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Έκθεση προόδου που συντάχθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής μετά το Ψήφισμα του Συμβουλίου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της 11ης Μαρτίου 1996, SEC(97) 877 της 6.5.1997.

<sup>36</sup> Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών – Δεύτερη διεθνής έκθεση προόδου, COM(1999) 317 τελικό της 29.6.1999.

<sup>37</sup> Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2003)155]

αυτόν επιβεβαιώνεται από τη συνεχή έκδοση κειμένων που είτε αναφέρονται αποκλειστικά στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων<sup>38</sup> είτε την εντάσσουν στο πλαίσιο της ευρύτερης ναυτιλιακής πολιτικής ως αναπόσπαστο τμήμα της<sup>39</sup>.

Η στρατηγική που έχει ως σήμερα ακολουθήσει η Ένωση στον συγκεκριμένο κλάδο καταδεικνύει ότι δίνεται ιδιαίτερο βάρος στην εξασφάλιση της συνεχούς απόδοσης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους συμβαίνει αυτό είναι ότι ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφοράς διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου που έχει θέσει η Ε.Ε. για μείωση του 60% των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που παράγονται από τις μεταφορές μέχρι το 2050 και για τη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών που διεξάγονται σε απόσταση άνω των 300 km σε άλλους τρόπους μεταφοράς πέραν των οδικών έως το 2030. Η εφαρμοζόμενη πολιτική επιδιώκει να διατηρήσει τον δυναμισμό και την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας παράλληλα τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις και την ενεργειακή του απόδοση. Όπως επισημαίνεται<sup>40</sup>, οι κύριοι τομείς προτεραιότητας για την ενίσχυση της περαιτέρω ανάπτυξης του είναι τρεις: α) η διοικητική απλούστευση, β) η υποστήριξη της βιομηχανίας στην απόκτηση νέων τεχνολογιών που θα επιτρέψουν τη συμμόρφωση με την καινούρια αυστηρότερη περιβαλλοντική νομοθεσία και γ) η ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε πλήρεις αλυσίδες εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο αυτό δημιουργήθηκαν Κέντρα Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Shortsea Promotion Centers) σε όλα σχεδόν τα παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ, τα οποία λειτουργούν υπό το Ευρωπαϊκό Κέντρο Προώθησης (European Shortsea Network – ESN), ένα συνεργατικό σχήμα που διοικείται από τα εθνικά κέντρα, ακολουθεί την Ευρωπαϊκή Προεδρία και στοχεύει στην προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο και την πλήρη ενσωμάτωση αυτής στην εφοδιαστική αλυσίδα.

## 2.5 Πολιτικές για τη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση και την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης

Η εκπαίδευση και η κατάρτιση των ναυτικών έχει διττή λειτουργία συντελώντας αφενός στη διατήρηση και ανάπτυξη του επιπέδου γνώσεων και δεξιοτήτων στον τομέα και αφετέρου στη

<sup>38</sup> Ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων COM(2004) 453 τελικό, Ανακοίνωση σχετικά με την ενδιάμεση ανασκόπηση του προγράμματος για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2006) 380 τελικό]

<sup>39</sup> Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 COM(2009) 8 τελικό, Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα {COM(2009) 11 τελικό}, Οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ, WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system /\* COM/2011/0144 final , Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία COM(2013) 510 final, Συμπεράσματα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενδιάμεση επανεξέταση της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018 και τις προοπτικές για το 2020 (10041/14).

<sup>40</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short\\_sea\\_shipping\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short_sea_shipping_en)

διασφάλιση και τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Ως εκ τούτου, απαραίτητη προϋπόθεση για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας ενός ναυτιλιακού κέντρου είναι, μεταξύ των άλλων, και ο καθορισμός και η διατήρηση ενός ελάχιστου επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτικών. Αντιλαμβανόμενη την ανάγκη αυτή, η ΕΕ έχει υιοθετήσει από το 1994 ένα πλήρες σύνολο σχετικών κανόνων<sup>41</sup>. Κύριο μέλημά της είναι η ενσωμάτωση στο ενωσιακό δίκαιο των διεθνών προτύπων που θεσπίζει η Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Κατάρτισης, (Σύμβαση STCW, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει), καθώς επίσης και η εξασφάλιση ότι όλοι οι ναυτικοί που εργάζονται σε κοινοτικά πλοία έχουν ένα επίπεδο ικανότητας τουλάχιστον ισοδύναμο με εκείνο που ορίζει η σύμβαση STCW. Η ανωτέρω Σύμβαση ενσωματώθηκε στο δίκαιο της Ε.Ε. με την Οδηγία 2008/106/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (όπως η τελευταία τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2012/35/ΕΕ, ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις "τροποποιήσεις της Μανίλα"). Η τροποποιημένη Οδηγία 2008/106/ΕΚ προβλέπει επίσης ένα σύστημα αναγνώρισης των τρίτων χωρών που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW με σκοπό την αναγνώριση από τα κράτη μέλη των πιστοποιητικών ικανότητας των ναυτικών που εκδίδουν οι χώρες αυτές. Η Επιτροπή, με τη βοήθεια της EMSA, αξιολόγησε έναν ικανό αριθμό τρίτων κρατών και μέχρι σήμερα έχουν αναγνωρισθεί περισσότερες από 40 τέτοιες χώρες<sup>42</sup>. Μια χώρα που έχει αναγνωρισθεί στην ΕΕ επανεξετάζεται τακτικά από την Επιτροπή προκειμένου να διασφαλιστεί ότι εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW.

Σε ό,τι αφορά στη ναυτική εργασία<sup>43</sup>, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ενέκρινε το 2006 τη Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (MLC-2006, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει) για να διασφαλίσει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους και τη σημαία των πλοίων στα οποία ταξιδεύουν, και να προστατεύσει τους φορείς εκμετάλλευσης που σέβονται τους κανόνες αυτούς και δέχονται σκληρό ανταγωνισμό από όσους δεν εφαρμόζουν το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο. Η ΕΕ έχει ενσωματώσει μεγάλα τμήματα της Σύμβασης στη νομοθεσία της, παρά το γεγονός ότι δεν είναι μέλος ούτε της ILO ούτε της ίδιας της Σύμβασης. Η ενσωμάτωση αυτή κατέστη εφικτή δια της διεξαγωγής ενός τομεακού κοινωνικού διαλόγου για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), που κατέληξε στην έκδοση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου.

Για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών διατάξεων, θεσπίστηκαν περαιτέρω δύο Οδηγίες σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας και τις υποχρεώσεις των

---

<sup>41</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/education\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/education_en)

<sup>42</sup> Κατάλογος των τρίτων χωρών οι οποίες είναι αναγνωρισμένες σε ό,τι αφορά τα συστήματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών για τους σκοπούς της οδηγίας 2008/106/ΕΚ (κατάσταση την 1η Αυγούστου 2015), (2015/C 261/04)

<sup>43</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/employment\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/employment_en)

κρατών λιμένων. Πρόκειται για την Οδηγία 2013/54/ΕΕ σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση και την επιβολή της MLC-2006, που επιδιώκει να διασφαλίσει ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εκπληρώνουν αποτελεσματικά τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας όσον αφορά στην εφαρμογή των σχετικών προβλέψεων της MLC-2006, και για την Οδηγία 2013/38/ΕΕ, που τροποποιεί την Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα.

Ας σημειωθεί εξάλλου ότι η Οδηγία 2009/13/ΕΚ τροποποίησε επίσης την ειδική νομοθεσία σχετικά με τον χρόνο εργασίας των ναυτικών, δηλαδή την Οδηγία 1999/63/ΕΚ (που στοχεύει επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, την καταπολέμηση του αθέμιτου ανταγωνισμού από τους πλοιοκτήτες τρίτων χωρών και την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών σε πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες). Σχετικές με τα θέματα της υγείας και ασφάλειας των ναυτικών είναι, ακόμη, οι Οδηγίες 89/391/ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία και 92/29/ΕΟΚ σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περίθαλψης στα πλοία, ο δε Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 883/2004 ρυθμίζει τα σχετικά με την κοινωνική ασφάλιση ζητήματα.

Τέλος, αξιοσημείωτη είναι η Οδηγία 2015/1794/ΕΕ που τροποποίησε το πεδίο εφαρμογής πέντε Οδηγιών της εργατικής νομοθεσίας της ΕΕ εντάσσοντας σε αυτό και τους ναυτικούς και προάγοντας κατά τον τρόπο αυτόν τα εργασιακά τους δικαιώματα. Το πρόσθετο θεσμικό πλαίσιο που -δυνάμει του νομοθετήματος αυτού- εφαρμόζεται πλέον στους ναυτικούς αφορά: α) στην προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (Οδηγία 2008/94 / ΕΚ), β) στην ενημέρωση και διαβούλευση με τους εργαζομένους (Οδηγίες 2009/38 / ΕΚ και 2002/14 / ΕΚ), γ) στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις ομαδικές απολύσεις (Οδηγία 98/59 / ΕΚ) και δ) στην προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων επιχειρήσεων (Οδηγία 2001/23 / ΕΚ). Στόχος της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας ήταν να αποκτήσουν οι ναυτικοί τα ίδια δικαιώματα με τους εργαζόμενους στην ξηρά ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας τους και να ενισχυθεί η ελκυστικότητα της ναυτικής εργασίας, ιδίως για τους νέους, δεδομένης της σταθερής μείωσης κατά τα τελευταία έτη του αριθμού των ναυτικών της Ε.Ε. και της ορατής απειλής έλλειψης εργατικού δυναμικού στον κλάδο τα προσεχή χρόνια.

## 2.6 Πολιτικές για τη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία

Οι πρωτοβουλίες για τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πέραν της προφανούς κοινωνικής σπουδαιότητάς τους, έχουν επίσης σημαντικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στον τομέα αυτόν η Ε.Ε. έχει υπάρξει έως σήμερα ιδιαίτερα δραστήρια<sup>44</sup> εμμένοντας στη θέσπιση ολοένα αυστηρότερων προτύπων προκειμένου να εξαιρεθεί η ναυτιλία που δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές αυτές, να αυξηθεί η προστασία των επιβατών και των πληρωμάτων, να μειωθεί ο κίνδυνος ρύπανσης του περιβάλλοντος και να διασφαλιστεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης που ακολουθούν τις ορθές πρακτικές δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση σε σχέση με εκείνους που δεν πράττουν τα δέοντα στο μείζον ζήτημα της ασφάλειας των πλοίων. Ας σημειωθεί ότι κομβικό ρόλο για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της Ε.Ε. διαδραμάτισαν τα θαλάσσια ατυχήματα Erika και Prestige. Με την τρίτη δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα που εγκρίθηκε το 2009, η ΕΕ επεξέτεινε το νομοθετικό της οπλοστάσιο ώστε να καλύπτει πλέον όλη την αλυσίδα ευθύνης στον τομέα της ναυτιλίας. Τα σημαντικότερα νομοθετήματα που συνθέτουν το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ στον υπό εξέταση τομέα είναι τα ακόλουθα:

### Για τους νηογνώμονες:

- Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.
- Η Οδηγία 2009/15 / ΕΚ για τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τη σχέση των κρατών μελών με οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.

### Για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των σκαφών και τις διατυπώσεις υποβολής αναφορών:

- Η Οδηγία 2002/59 / ΕΚ για την καθιέρωση κοινοτικής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και την κατάργηση της Οδηγίας 93/75 / ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Η Οδηγία 2010/65 / ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά την άφιξη ή / και την έξοδο από λιμένες των κρατών μελών και την κατάργηση της Οδηγίας 2002/6 / ΕΚ.

### Για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα:

- Η Οδηγία 2009/16 / ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety_en)

- Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων.
- Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τα κριτήρια του κράτους της σημαίας.
- Ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 802/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 και του άρθρου 27 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων:

- Η Οδηγία 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ.

Για την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις:

- Η Οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις.

Για τον εξοπλισμό των πλοίων:

- Η Οδηγία 2014/90 / ΕΕ που εναρμονίζει τους κανόνες ασφάλειας σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων με σημαία της ΕΕ μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών νομοθετημάτων.

Για τη ρύπανση από πλοία:

- Η Οδηγία 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Η Οδηγία 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων:

- Η Οδηγία 2009/45 / ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Η Οδηγία 1999/35 / ΕΚ σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών ερευνών για την ασφαλή λειτουργία των τακτικών οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλων επιβατικών σκαφών όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Η Οδηγία 2003/25 / ΕΚ σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά πλοία ro-ro, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.



- Η Οδηγία 98/41 / ΕΚ σχετικά με την καταχώριση των προσώπων που ταξιδεύουν σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμάνια των κρατών μελών, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών δια θαλάσσης σε περίπτωση ατυχημάτων.
- Η Απόφαση 2012/22 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης, με την εξαίρεση των άρθρων 10 και 11 αυτού.
- Η Απόφαση 2012/23 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης όσον αφορά στα άρθρα 10 και 11 αυτού.

Μετά το ατύχημα Erika, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 ίδρυσε έναν Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, την EMSA<sup>45</sup>. Η EMSA, που εδρεύει στη Λισαβόνα, παρέχει τεχνική, επιχειρησιακή και επιστημονική υποστήριξη στην Επιτροπή στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης και της αντιμετώπισης της ρύπανσης που προκαλούν τα πλοία και οι εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η βοήθειά της είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διαρκή ενημέρωση της υπάρχουσας και την ανάπτυξης νέας νομοθεσίας, την παρακολούθηση της εφαρμογής της και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων. Επιπλέον, η EMSA επικουρεί τα κράτη μέλη που πλήττονται από τη ρύπανση από πλοία και εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου παρέχοντάς τους μέσα κατάσβεσης και δορυφορικές εικόνες για την ανίχνευση της ρύπανσης (CleanSeaNet<sup>46</sup>). Μια τρίτη βασική αρμοδιότητα του Οργανισμού είναι οι δραστηριότητες παρακολούθησης και ενημέρωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ευρύτερη χρήση της βοήθειας της EMSA για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων για απλουστευμένες διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τη ναυτιλία και για διαλειτουργικές λύσεις πληροφορικής, όπως το ενιαίο παράθυρο και το e-Manifest, με σκοπό την ολοκλήρωση ενός χώρου θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε. χωρίς εμπόδια μέχρι το 2020.

<sup>45</sup>[https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/emsa/emsa\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/emsa/emsa_en), <http://www.emsa.europa.eu>

<sup>46</sup> <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>

## 2.7 Πολιτική για την προστασία στη θάλασσα

Το θεσμικό πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία στη θάλασσα έχει ως στόχο να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατό επίπεδο προληπτικών μέτρων στις θαλάσσιες μεταφορές, διασφαλίζοντας παράλληλα την ανεμπόδιστη συνέχιση του παγκόσμιου εμπορίου. Το θεσμικό πλαίσιο, το οποίο υπερβαίνει τα διεθνή πρότυπα, απαρτίζεται αναλυτικότερα από τα κάτωθι νομοθετήματα:

- Τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για την ενίσχυση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Την Οδηγία 2005/65 / ΕΚ για την ενίσχυση της προστασίας των λιμένων.
- Τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 324/2008 σχετικά με τις διαδικασίες διενέργειας επιθεωρήσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον τομέα της θαλάσσιας προστασίας.

Την Ευρωπαϊκή Επιτροπή βοηθά στο έργο της αυτό η MARSEC, μια επιτροπή για τη θαλάσσια προστασία, που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 11 του Κανονισμού (ΕΚ) Αριθ. 725/2004.

## 2.8 Ψηφιακά συστήματα και υπηρεσίες στη ναυτιλία

Η χρήση ψηφιακών συστημάτων στη ναυτιλία αποδεδειγμένα βελτιώνει την αποδοτικότητα και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των θαλάσσιων μεταφορών και συμβάλλει στην ενσωμάτωση του τομέα στην ψηφιακή πολυτροπική αλυσίδα εφοδιασμού. Ενόψει των ανωτέρω, τέθηκε σε λειτουργία<sup>47</sup> το SafeSeaNet, η ευρωπαϊκή πλατφόρμα για την ανταλλαγή θαλάσσιων δεδομένων, η οποία συνδέει τις αρχές από ολόκληρη την Ευρώπη και συνιστά τον πυρήνα όλων των σχετικών εργαλείων θαλάσσιας πληροφόρησης. Αποτελείται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων στα κράτη μέλη και ένα κεντρικό σύστημα, το οποίο φιλοξενείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA). Εκτός από την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και τους λιμένες και την προστασία του περιβάλλοντος, το σύστημα επιτρέπει την ανταλλαγή, σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης, πρόσθετων πληροφοριών που διευκολύνουν την αποτελεσματική θαλάσσια κυκλοφορία και τις θαλάσσιες μεταφορές καθώς επίσης και την καλύτερη αντιμετώπιση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Σημειωτέον ότι οι ολοκληρωμένες θαλάσσιες υπηρεσίες χρησιμοποιούνται από διάφορους οργανισμούς της ΕΕ, παρέχοντας επιχειρησιακές υπηρεσίες στους τομείς της καταπολέμησης της πειρατείας, της παρακολούθησης της αλιείας, του ελέγχου των συνόρων και της καταπολέμησης της παράνομης διακίνησης ναρκωτικών δια θαλάσσης. Στο μέλλον, οι χρήστες της

<sup>47</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/digital-services/e-maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/digital-services/e-maritime_en)

πλατφόρμας θα μπορούν, περαιτέρω, να έχουν πρόσβαση στα πρότυπα συμπεριφοράς πλοίων καθώς επίσης και στα μετεωρολογικά και ωκεανογραφικά δεδομένα.

Με γνώμονα την απλούστευση και την εναρμόνιση των διοικητικών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία που φθάνουν σε ή/και αποπλέουν από λιμένες των κρατών μελών. Η ανωτέρω πρωτοβουλία δεν έφερε πάντως τα προσδοκώμενα αποτελέσματα, όπως προέκυψε και κατά την αξιολόγησή της το 2016-2017, στο πλαίσιο του ελέγχου καταλληλότητας της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών. Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν ήταν τα εξής: α) ότι υπάρχει έλλειψη εναρμόνισης μεταξύ των ναυτιλιακών εθνικών ενιαίων θυρίδων για την υποβολή δηλώσεων των πλοίων, καθώς οι διεπαφές, οι μορφότυποι δεδομένων και οι διαδικασίες υποβολής δηλώσεων διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών και, σε κάποιες περιπτώσεις, ακόμα και μεταξύ των λιμένων του ίδιου κράτους, η δε Οδηγία 2010/65/ΕΕ δεν προβλέπει δεσμευτικές προδιαγραφές για τις εθνικές ενιαίες θυρίδες, β) ότι το υφιστάμενο σύστημα συντονισμού της υποβολής δηλώσεων μέσω των εθνικών ενιαίων θυρίδων συνενώνει ορισμένες μόνο από τις νομικές υποχρεώσεις υποβολής δηλώσεων που αντιμετωπίζουν τα πλοία και γ) ότι υπάρχει αναποτελεσματικό περιβάλλον κοινής χρήσης των δεδομένων στα περισσότερα κράτη μέλη και εντός της ΕΕ στο σύνολό της με αποτέλεσμα να ζητείται συχνά από τις ναυτιλιακές εταιρείες να υποβάλλουν τις ίδιες πληροφορίες περισσότερες από μία φορές για τον ίδιο ελλιμενισμό. Ενόψει των ανωτέρω, τα κράτη μέλη και οι εκπρόσωποι της βιομηχανίας τόνισαν emphaticά την ανάγκη σχεδιασμού ενός νέου, λειτουργικότερου συστήματος. Την ίδια χρονιά τέθηκε σε λειτουργία το πιλοτικό πρόγραμμα e-Manifest, με σκοπό την απλούστευση της υποβολής των απαιτούμενων στοιχείων μέσω της χρήσης ενός εναρμονισμένου συνόλου δεδομένων φορτίου, που θα περιορίζει τον διοικητικό φόρτο για τους παρόχους δεδομένων των πλοίων.

Στόχος της Ε.Ε. για το προσεχές μέλλον είναι η είσοδος στην εποχή της ηλεκτρονικής ναυτιλίας (e-Maritime) για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τομέα θαλάσσιων μεταφορών και την αποτελεσματικότερη χρήση των πόρων μέσω της καλύτερης χρήσης των εργαλείων των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών. Επί του παρόντος, πολλές από τις τρέχουσες διοικητικές διαδικασίες, ακόμη και αν είναι ηλεκτρονικές, εξακολουθούν να βασίζονται σε συστήματα που σχεδιάσθηκαν πριν από δεκαετίες. Για την υπερκέραση του εμποδίου αυτού και την εν γένει προώθηση της ψηφιοποίησης του κλάδου έχει συγκροτηθεί από την Επιτροπή ένα Φόρουμ Ψηφιακών Μεταφορών και Εφοδιαστικής αποτελούμενο από εμπειρογνώμονες, επιχειρηματίες και πολιτικούς, με στόχο την προετοιμασία κοινών δράσεων σε επίπεδο Ε.Ε. για τη βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής και την αποτελεσματικότερη χρήση και

επαναχρησιμοποίηση των ψηφιακών πληροφοριών που σήμερα παράγονται και αποθηκεύονται από πολλούς διαφορετικούς εμπλεκόμενους φορείς.

## 2.9 Διεθνής συνεργασία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βρίσκεται σε διαρκή διάλογο με όλους τους ναυτιλιακούς και εμπορικούς εταίρους της Ε.Ε. ανά τον κόσμο με στόχο την ενίσχυση της σταθερότητας του παγκόσμιου εμπορικού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών. Οι διμερείς συμφωνίες και ο διάλογος είναι τα πάγια εργαλεία που χρησιμοποιεί για την επίλυση των προβλημάτων σε διεθνές επίπεδο, την άρση των περιορισμών στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και την προώθηση μιας ποιοτικότερης ναυτιλίας. Περαιτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στηρίζει πλήρως τις προσπάθειες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για την επίτευξη πολυμερούς συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο και συμμετέχει ενεργά στις εργασίες των διεθνών οργανισμών αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο<sup>48</sup>, ιδίως σε θέματα στα οποία κατεξοχήν δίνει προτεραιότητα, όπως η ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τα εργασιακά πρότυπα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι το αρμόδιο όργανο για την εκπροσώπηση της Ένωσης στα διεθνή φόρα (όπως ο IMO και η ILO) και για την υποβολή των αποτελεσμάτων των χρηματοδοτούμενων από αυτήν μελετών με στόχο τη διασφάλιση της εφαρμογής των υψηλότερων προτύπων σε διεθνές επίπεδο. Σε ό,τι αφορά στην ILO, η Ε.Ε., όπως προεκτέθηκε, υποστηρίζει την MLC και τον στόχο για ισότιμους όρους ανταγωνισμού και έχει ενσωματώσει μεγάλα τμήματά της στη νομοθεσία της. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί, επίσης, συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS) και τη σύμβαση των Αθηνών του 1974 για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (όπως τροποποιήθηκε το 2002). Τέλος, η Ένωση έχει εγκαθιδρύσει διμερείς ομάδες εργασίας για την ασφάλεια των μεταφορών με χώρες όπως οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Κορέα, η Κίνα και η Ρωσία, ενώ πρόσφατα ξεκίνησε αντίστοιχες συνομιλίες με τις χώρες της Κασπίας Θάλασσας και της λεκάνης της Μεσογείου.

## 2.10 Πολιτικές για την έρευνα και την καινοτομία στη ναυτιλία

Η ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών βιομηχανιών της Ευρώπης και η ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που τίθενται από διάφορους περιβαλλοντικούς, ενεργειακούς και ανθρωπογενείς παράγοντες εξαρτάται εν πολλοίς από την πρόοδο στον τομέα της έρευνας και της

---

<sup>48</sup> Βλ. τις περιφερειακές συμβάσεις για τη θάλασσα, όπως η HELCOM για τη Βαλτική Θάλασσα, η σύμβαση της Βαρκελώνης για τη Μεσόγειο, η OSPAR για τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό και η σύμβαση του Βουκουρεστίου για τον Εύξεινο Πόντο.

καινοτομίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει από το 1994 διάφορα πολυετή προγράμματα-πλαίσια για την καινοτομία και την τεχνολογική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και πλατφόρμες RTD, όπως η τεχνολογική πλατφόρμα Waterborne. Μερικές από τις πλέον αξιόλογες δράσεις που έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα στον κλάδο του R&I στη ναυτιλία σε επίπεδο Ε.Ε. είναι οι: MarNIS (παγκόσμιο σύστημα αυτόματου εντοπισμού), ARCOP (έργο για τη δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών για ασφαλείς και οικονομικά αποδοτικές μεταφορές πετρελαίου και φυσικού αερίου από τη Βορειοδυτική Ρωσία στην Ευρώπη), ECOPORTS (μια βιομηχανική προσέγγιση αυτορρυθμισμού για την περιβαλλοντική διαχείριση και πληροφόρηση), EMBARC (πρόγραμμα για τη βελτιστοποίηση των συστημάτων πληροφοριών και παρακολούθησης της κυκλοφορίας σκαφών), MARTOB (πρόγραμμα για την επί του πλοίου επεξεργασία του θαλάσσιου έρματος και την εφαρμογή καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο), SEAM (πρόγραμμα για την αξιολόγηση εννοιών, συστημάτων και εργαλείων με στόχο να καταστούν οι θαλάσσιες μεταφορές αποδοτικότερες, ασφαλέστερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον), SPIN-HSV (για τον προσδιορισμό και την επίλυση των ζητημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων μεγάλης ταχύτητας και τη βελτιστοποίηση της διεπαφής πλοίου-ακτής) και TRAPIST (για την ανάπτυξη εργαλείων υποστήριξης της αποδοτικότητας των λιμένων)<sup>49</sup>.

Το τρέχον χρηματοδοτικό πλαίσιο της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία είναι το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» (Horizon 2020). Αφορά στην επταετία 2014-2020 και έχει προϋπολογισμό περίπου 80 δισ. ευρώ. Σκοπός του είναι η ενίσχυση της επιστημονικής και τεχνολογικής αριστείας στην Ευρώπη και η συνακόλουθη ώθηση στην οικονομική της ανάπτυξη. Το πρόγραμμα επιδιώκει να δώσει λύσεις σε ένα μεγάλο φάσμα ζητημάτων που αντιμετωπίζει ο σύγχρονος κόσμος, εστιάζοντας σε τρεις βασικούς τομείς: την επιστημονική αριστεία, τη βιομηχανική υπεροχή και τις μεγάλες κοινωνικές προκλήσεις της εποχής. Στον κλάδο των μεταφορών είναι αυτή τη στιγμή ανοιχτά προς υποβολή συμμετοχών από ενδιαφερόμενους φορείς οκτώ επιμέρους ερευνητικά προγράμματα για τα οποία προβλέπεται συνολική χρηματοδότηση ύψους 122 εκατ. Ευρώ<sup>50</sup>. Στον τομέα ειδικότερα των θαλάσσιων μεταφορών η έρευνα επικεντρώνεται στα πεδία της βελτίωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας, του σχεδιασμού λύσεων Retrofit και νέων συστημάτων πρόωσης, της δημιουργίας βιώσιμων υποδομών και προηγμένων τεχνολογικά πλοίων, του περιορισμού των εκπομπών αερίων και της ενίσχυσης της ασφάλειας μέσω καινοτόμων τεχνολογιών.

Θα πρέπει, τέλος, να γίνει αναφορά και στην πρωτοβουλία Connecting Europe Facility (CEF), που αποτελεί το βασικό χρηματοδοτικό εργαλείο της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω στοχοθετημένων επενδύσεων υποδομής. Το

<sup>49</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/research\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/research_en)

<sup>50</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/news-events/newsroom/%E2%82%AC122-million-available-horizon-2020-transport-projects>

πρόγραμμα υποστηρίζει την ανάπτυξη βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών ώστε να καλυφθούν οι ελλείπουσες συνδέσεις στην ενεργειακή, μεταφορική και ψηφιακή ραχοκοκαλιά της Ευρώπης. Εκτός από τις επιχορηγήσεις, προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη μέσω διαφόρων καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων, όπως οι εγγυήσεις και τα ομόλογα έργων. Από τον Ιανουάριο του 2014, το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του προγράμματος CEF (όπως και τμήματα του Horizon 2020) υλοποιείται από την INEA (Innovation and Networks Executive Agency), την αρχή που διαδέχθηκε την Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA) και ιδρύθηκε με στόχο την ενίσχυση της τεχνικής και οικονομικής διαχείρισης και της αποτελεσματικότητας των ανωτέρω προγραμμάτων.

### 2.11 Συμπεράσματα

Η προηγηθείσα επισκόπηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής με έμφαση στις επιδραστικότερες στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας πτυχές της, καταδεικνύει ότι η Ένωση έχει έως σήμερα αναπτύξει ένα θεσμικό πλαίσιο το οποίο μοιάζει να επιτρέπει στον τομέα να παραμείνει βιώσιμος και ανταγωνιστικός. Σε κάθε περίπτωση, η συνολική αποτίμηση της ενωσιακής πολιτικής για τη ναυτιλία και η ανάλυση των διαφαινόμενων κενών της δεν μπορεί να επιχειρηθεί πριν από την εξέταση των πολιτικών των ικανότερων ανταγωνιστών της, υπό το φως της οποίας θα προβάλλουν με καθαρότητα τα ελλείμματά της και οι αντίστοιχες απαιτούμενες δράσεις.

### Βιβλιογραφία 2<sup>ου</sup> Κεφαλαίου

- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α. 2006. *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα: Εκδόσεις τυπωθήτω-ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ.
- Χρηματοοικονομικά και φορολογικά μέτρα που αφορούν τις μεταφορές με πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα, SEC(89)2001.
- Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασίων μεταφορών (97/C 205/05).
- Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασίων μεταφορών.
- Ανακοίνωση 317 της 29ης Ιουνίου 1999 για την ανάπτυξη των θαλασίων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, MEMO, Βρυξέλλες, 23 Μαΐου 2013, Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρώπης το 2030: Μελλοντικές προκλήσεις.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων.
- Ανακοίνωση 2016/C 262/01 της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1084 για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 όσον αφορά τις ενισχύσεις για τις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές, τα όρια κοινοποίησης για τις ενισχύσεις για τον πολιτισμό και τη διατήρηση της κληρονομιάς και για τις ενισχύσεις για αθλητικές υποδομές και πολυλειτουργικές ψυχαγωγικές υποδομές, καθώς και τα καθεστώτα περιφερειακών ενισχύσεων λειτουργίας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 702/2014 όσον αφορά τον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών.
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της Απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ.
- Ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ευρώπη: προοπτικές και προκλήσεις [Com(95) 317].
- Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Έκθεση προόδου που συντάχθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής μετά το Ψήφισμα του Συμβουλίου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της 11ης Μαρτίου 1996, SEC(97) 877 της 6.5.1997.
- Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών – Δεύτερη διεθνής έκθεση προόδου, COM(1999) 317 τελικό της 29.6.1999.
- Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2003)155].
- Ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων COM(2004) 453 τελικό, Ανακοίνωση σχετικά με την ενδιάμεση ανασκόπηση του προγράμματος για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2006) 380 τελικό].
- Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 COM(2009) 8 τελικό.
- Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα [COM(2009) 11 τελικό].

- Οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ.
- WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system /\* COM/2011/0144 final.
- Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία COM(2013) 510 final.
- Συμπεράσματα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενδιάμεση επανεξέταση της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018 και τις προοπτικές για το 2020 (10041/14).
- Κατάλογος των τρίτων χωρών οι οποίες είναι αναγνωρισμένες σε ό,τι αφορά τα συστήματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών για τους σκοπούς της οδηγίας 2008/106/ΕΚ (κατάσταση την 1η Αυγούστου 2015), (2015/C 261/04).
- Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των ναυτικών, 1978 (STCW).
- Οδηγία 2008/106/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.
- Οδηγία 2009/15 / ΕΚ για τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τη σχέση των κρατών μελών με οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.
- Οδηγία 2002/59 / ΕΚ για την καθιέρωση κοινοτικής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και την κατάργηση της Οδηγίας 93/75 / ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 2010/65 / ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά την άφιξη ή / και την έξοδο από λιμένες των κρατών μελών και την κατάργηση της Οδηγίας 2002/6 / ΕΚ.
- Οδηγία 2009/16 / ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων.
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τα κριτήρια του κράτους της σημαίας.
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 802/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 και του άρθρου 27 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.



- Οδηγία 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ.
- Οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις.
- Οδηγία 2014/90 / ΕΕ για την εναρμόνιση των κανόνων ασφάλειας σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων με σημαία της ΕΕ μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών νομοθετημάτων.
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 2009/45 / ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 1999/35 / ΕΚ σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών ερευνών για την ασφαλή λειτουργία των τακτικών οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλων επιβατικών σκαφών όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 2003/25 / ΕΚ σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά πλοία ro-ro, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Οδηγία 98/41 / ΕΚ σχετικά με την καταχώριση των προσώπων που ταξιδεύουν σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμάνια των κρατών μελών, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών δια θαλάσσης σε περίπτωση ατυχημάτων.
- Απόφαση 2012/22 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης, με την εξαίρεση των άρθρων 10 και 11 αυτού.
- Απόφαση 2012/23 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης όσον αφορά στα άρθρα 10 και 11 αυτού.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για την ενίσχυση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

- Οδηγία 2005/65 / ΕΚ για την ενίσχυση της προστασίας των λιμένων.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 324/2008 σχετικά με τις διαδικασίες διενέργειας επιθεωρήσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον τομέα της θαλάσσιας προστασίας.
- Κανονισμός (ΕΚ) Αριθ. 725/2004 για τη σύσταση της MARSEC.
- Οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία που φθάνουν σε ή/και αποπλέουν από λιμένες των κρατών μελών.
- <https://ec.europa.eu>
- <https://eur-lex.europa.eu>
- <http://www.emsa.europa.eu>
- <https://www.shortsea.gr>
- <http://innovation.ekt.gr>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΕΝΤΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

#### 3.1 Εισαγωγή

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία παραμένει αδιαμφισβήτητα ένας πολύ ισχυρός παίκτης στην παγκόσμια αγορά. Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια δέχεται ισχυρούς κλυδωνισμούς από άλλα, δυναμικά αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κέντρα -ιδίως στην Ανατολική Ασία-, τα οποία έχουν θέσει εν αμφιβόλω την παντοδυναμία της. Με στόχο να αναδειχθούν τα αδύναμα σημεία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και να διατυπωθούν συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωσή της, στην ενότητα αυτήν θα μελετηθεί η πολιτική πέντε ναυτιλιακών κέντρων που παρουσιάζουν εντυπωσιακό ρυθμό ανάπτυξης: της Σιγκαπούρης, του Ντουμπάι, του Χονγκ Κόνγκ, της Σανγκάης και του Βανκούβερ. Η ανάλυση αφορμάται από την πολύ ενδιαφέρουσα έρευνα της εταιρείας Monitor Deloitte, η οποία διεξήχθη για λογαριασμό της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και συγκρίνει τις πολιτικές των κέντρων αυτών με τις αντίστοιχες της Ε.Ε., ενώ στηρίζεται επίσης και σε άλλες μελέτες εγνωσμένης αξίας και ευρείας αποδοχής, όπως αυτές της Menon Economics, του China Economic Information Service σε συνεργασία με το Baltic Exchange, της Παγκόσμιας Τράπεζας και του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ. Κατά την επισκόπηση των πολιτικών των ανωτέρω κέντρων, θα δοθεί έμφαση σε νευραλγικούς τομείς όπως η φορολογία, το ρυθμιστικό περιβάλλον, οι συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες, το εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό κ.ά. με παράλληλη επισήμανση των σημείων στα οποία υπερέχει το κάθε κέντρο, τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποτελέσουν σημείο αναφοράς και πηγή έμπνευσης για τη βελτίωση ή και αναδιαμόρφωση της ενωσιακής πολιτικής.

### 3.2 Σιγκαπούρη

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των σημαντικότερων ερευνών, η Σιγκαπούρη είναι αυτή τη στιγμή το κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο στον κόσμο<sup>51</sup>. Η μικροσκοπική χώρα της Νοτιοανατολικής Ασίας που κέρδισε την ανεξαρτησία της από τη Βρετανία μόλις το 1965, διαθέτει σήμερα μία από τις πιο ανεπτυγμένες και ανταγωνιστικές οικονομίες διεθνώς και έχει αναδειχθεί σε πρωταθλήτρια του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Πίνακας 2: Οι 10 κορυφαίες πόλεις-λιμένες στον κόσμο κατά τα έτη 2014-2018, σύμφωνα με τον *Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index*

Ranking	2018	2017	2016	2015	2014
1	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore	Singapore
2	Hong Kong	London	London	London	London
3	London	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong	Hong Kong
4	Shanghai	Hamburg	Hamburg	Rotterdam	Rotterdam
5	Dubai	Shanghai	Rotterdam	Rotterdam	Hamburg
6	Rotterdam	Dubai	Shanghai	Shanghai	Dubai
7	Hamburg	New York	New York	Dubai	Shanghai
8	New York	Rotterdam	Dubai	New York	Tokyo
9	Tokyo	Tokyo	Tokyo	Busan	New York
10	Busan	Athens	Athens	Athens	Busan

<sup>51</sup> Στη θέση αυτή την κατατάσσουν τόσο η έρευνα της Monitor Deloitte όσο και εκείνες των China Economic Information Service,-Baltic Exchange και Menon Economics.

Πίνακας 3: Τα 5 κορυφαία ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου σύμφωνα με την έρευνα "The Leading Maritime Capitals of the World" της Menon Economics (2017)

RANK	SHIPPING	FINANCE AND LAW	MARITIME TECHNOLOGY	PORTS AND LOGISTICS	ATTRACTIVENESS AND COMPETITIVENESS	OVERALL RANK
1	SINGAPORE	LONDON	OSLO	SINGAPORE	SINGAPORE	<b>SINGAPORE</b>
2	HAMBURG	OSLO	SINGAPORE	SHANGHAI	OSLO	<b>HAMBURG</b>
3	ATHENS	NEW YORK	TOKYO	ROTTERDAM	COPENHAGEN	<b>OSLO</b>
4	LONDON	SINGAPORE	SHANGHAI	HONG KONG	HAMBURG	<b>SHANGHAI</b>
5	HONG KONG	SHANGHAI	BUSAN	HAMBURG	DUBAI	<b>LONDON</b>

Είναι προφανές ότι καταλυτικό ρόλο στην καθιέρωσή της ως ενός εκ των κορυφαίων κόμβων μεταφοράς για θαλάσσια και αεροπορικά φορτία<sup>52</sup> διαδραμάτισε η γεωγραφική της θέση στην καρδιά της Ασίας, η οποία επιτρέπει στις εγκατεστημένες σε αυτήν επιχειρήσεις την πρόσβαση στις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές αγορές. Περαιτέρω, στην ανάδειξή της σε κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο στον κόσμο συνέβαλε καθοριστικά και η ναυτιλιακή πολιτική την οποία εφαρμόζει η κυβέρνησή της. Συγκεκριμένα, υπάρχει έντονη κρατική παρέμβαση, η οποία στοχεύει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και εκδηλώνεται δια της εφαρμογής συνεκτικών στρατηγικών σε όλο το φάσμα του κλάδου. Λόγω της μικρής σχετικά εγχώριας ζήτησης και προσφοράς, η έμφαση έχει δοθεί στην προσέλκυση ξένων παικτών μέσω της παροχής ελκυστικών κινήτρων και ενός ιδιαίτερα φιλικού προς τις επιχειρήσεις περιβάλλοντος. Η διαμόρφωση της ακολουθούμενης στρατηγικής και η εν γένει ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου βρίσκεται υπό την αιγίδα της ιδρυθείσας το 1996 Singapore Maritime and Port Authority (MPA).

Η τεράστια δυναμική που παρουσιάζει η Σιγκαπούρη ως ναυτιλιακό κέντρο επιτάσσει την εξέταση της ναυτιλιακής πολιτικής της, ώστε να αναδειχθούν οι στρατηγικές επιλογές που την οδήγησαν στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ξεκινώντας από τη μελέτη του φορολογικού συστήματος, εύκολα διαπιστώνει κανείς την εφαρμογή ενός φορολογικού καθεστώτος ευνοϊκού για τη ναυτιλία, το οποίο παρέχει κίνητρα για την εγκατάσταση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>53</sup>. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 13A του ως άνω νόμου, οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία νηολογημένα στη Σιγκαπούρη που πλέουν σε διεθνή ύδατα, απολαύουν φορολογικών απαλλαγών για τα ναυτιλιακά έσοδα που προέρχονται από ένα σύνολο απαριθμούμενων στον νόμο

<sup>52</sup> Τα λιμάνια μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της Σιγκαπούρης είναι τα πιο πολυσύχναστα στον κόσμο και το Διεθνές Αεροδρόμιο Changi συνδέεται με 300 πόλεις σε 70 χώρες, με περισσότερες από 6.500 εβδομαδιαίες πτήσεις.

<sup>53</sup><https://www.iras.gov.sg/irashome/Businesses/Companies/Working-out-Corporate-Income-Taxes/Specific-industries/Shipping-Companies/>

δραστηριοτήτων, όπως ενδεικτικά η μεταφορά επιβατών, ταχυδρομείου, ζώων ή αγαθών, οι εργασίες ρυμούλκησης ή διάσωσης, η ναύλωση πλοίων για τις ανωτέρω δραστηριότητες, η χρήση του πλοίου ως βυθοκόρου, σεισμικού πλοίου ή σκάφους που χρησιμοποιείται για την εκμετάλλευση πετρελαίου ή φυσικού αερίου στην ανοικτή θάλασσα, οι πράξεις συναλλάγματος και διαχείρισης κινδύνου που πραγματοποιούνται σε σχέση με τη λειτουργία του πλοίου, η παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων σε εταιρείες που κατέχουν ή διαχειρίζονται πλοία Σιγκαπούρης κ.ά. Για τα ξένα πλοία, η ως άνω φορολογική απαλλαγή ισχύει για το εισόδημα που προέρχεται από τη μεταφορά εμπορευμάτων από τη Σιγκαπούρη. Περαιτέρω, στο άρθρο 13F του ίδιου νόμου προβλέπεται ότι η απαλλαγή για τις ανωτέρω κατηγορίες εσόδων μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να εφαρμόζεται και σε διεθνείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνή ύδατα<sup>54</sup>.

Πέραν όμως των φορολογικών κινήτρων, η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης έχει εφαρμόσει μια συνεκτική στρατηγική σε όλο το φάσμα του ναυτιλιακού cluster, η οποία έχει συμβάλει στη διαμόρφωση ενός δυναμικού και ζωντανού κέντρου, που ευνοεί την επιχειρηματικότητα. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι η χώρα κατατάσσεται σταθερά στην κορυφή του δείκτη επιχειρηματικότητας της Παγκόσμιας Τράπεζας (δεύτερη το 2017-2018 και πρώτη κατά τα έτη 2007-2016). Η Ναυτική και Λιμενική Αρχή της Σιγκαπούρης (MPA), αποτελεί το καθ' ύλην αρμόδιο όργανο για τον συντονισμό του συνόλου της δραστηριότητας που σχετίζεται με τη ναυτιλία (η έρευνα της Monitor Deloitte εύστοχα την χαρακτηρίζει ως *“one-stop-shop”*) καθώς ρυθμίζει και διαχειρίζεται τις λιμενικές και ναυτικές υπηρεσίες, εγκαταστάσεις και δραστηριότητες στα ύδατα της Σιγκαπούρης, συντονίζει την προσπάθεια καθιέρωσής της ως κορυφαίου παγκόσμιου λιμένα και ναυτιλιακού κέντρου και προασπίζει τα συμφέροντα της εγχώριας ναυτιλίας στη διεθνή σκηνή.

Στο συγκεκριμένο ναυτιλιακό σύμπλεγμα εδρεύουν σήμερα περισσότεροι από 140 διεθνείς ναυτιλιακοί όμιλοι οι οποίοι, πέραν των παραδοσιακών τομέων των εμπορευματοκιβωτίων, των χύδην φορτίων και των δεξαμενόπλοιων, δραστηριοποιούνται επίσης στις αγορές του LNG και των υπεράκτιων σκαφών. Περαιτέρω, το κέντρο διαθέτει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υπηρεσιών σχετιζόμενων με τη ναυτιλία, όπως η ναυτιλιακή χρηματοδότηση, η ναυλομεσιτεία, η θαλάσσια ασφάλιση, η επιθεώρηση, οι εξειδικευμένες νομικές υπηρεσίες και η διαιτησία. Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά στους δύο τελευταίους τομείς, η Σιγκαπούρη έχει να επιδείξει πολύ σημαντικά επιτεύγματα. Περίπου 30 δικηγορικές εταιρείες, εγχώριες και ξένες, που ειδικεύονται στο ναυτικό δίκαιο διατηρούν αυτή τη στιγμή γραφεία εκεί, ενώ το 2004 ιδρύθηκε στη χώρα ένα εξειδικευμένο κέντρο ναυτικής διαιτησίας, το Singapore Chamber of Maritime Arbitration (SCMA), το οποίο αρχικά λειτούργησε υπό την εποπτεία του Singapore International Arbitration Centre (SIAC) για να καταστεί από το 2009

---

<sup>54</sup> Η ενδιαφερόμενη επιχείρηση θα πρέπει να υποβάλει αίτηση στην MPA (Maritime and Port Authority) ώστε να ενταχθεί στο πλαίσιο "Maritime Sector Incentive - Approved International Shipping Enterprise award (MSI-AIS)" ως εγκεκριμένη επιχείρηση.

αυτόνομο. Περαιτέρω, στη Σιγκαπούρη εδρεύουν αξιόλογα ιδρύματα για τη ναυτική εκπαίδευση και τις ναυτιλιακές σπουδές, ενώ η όλη προσπάθεια για την καθιέρωσή της ως κορυφαίου κέντρου στο πεδίο των νομικών υπηρεσιών στον κλάδο της ναυτιλίας, διαμεσολαβείται από τις δράσεις του Singapore Maritime Foundation (SMF).

Ένα πρόσθετο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Σιγκαπούρης είναι η ελκυστικότητα της σημαίας της. Το νηολόγιο της Σιγκαπούρης (Singapore Registry of Ships – SRS) ιδρύθηκε το 1966 και σήμερα τελεί υπό τη διαχείριση της Ναυτιλιακής και Λιμενικής Αρχής της χώρας, της MPA. Είναι το πέμπτο μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο αριθμώντας περισσότερα από 4.700 πλοία συνολικής χωρητικότητας πάνω από 88 εκατ. gt<sup>55</sup>. Το SRS έχει τη φήμη ενός ποιοτικού, αξιόπιστου και αποδοτικού νηολογίου<sup>56</sup> και χαίρει της εμπιστοσύνης των χρηματοδοτών της ναυτιλίας, λειτουργώντας ως καταλύτης για την ανάπτυξη των λοιπών δραστηριοτήτων του cluster και την εν γένει ευόδωση της ναυτιλιακής στρατηγικής της χώρας.

Ο συνδυασμός όλων των ανωτέρω παραγόντων, ήτοι των στοχευμένων κυβερνητικών παρεμβάσεων, του ποιοτικού νηολογίου και της διαμόρφωσης φορολογικού και ρυθμιστικού περιβάλλοντος που ευνοεί την επιχειρηματικότητα, κατέστησε το ναυτιλιακό σύμπλεγμα της Σιγκαπούρης έναν από τους κύριους πυλώνες της οικονομίας της και ένα κέντρο πρότυπο, που πρωτοστατεί σε παγκόσμιο επίπεδο παραδειγματίζοντας και εμπνέοντας τους υπόλοιπους παίκτες της διεθνούς ναυτιλίας.

### 3.3 Ντουμπάι

Το Ντουμπάι είναι ένα σχετικά νέο αλλά πολύ δυναμικά αναπτυσσόμενο ναυτιλιακό κέντρο. Η έρευνα της Monitor Deloitte το κατατάσσει στην 3<sup>η</sup> θέση της λίστας των ναυτιλιακών κέντρων με τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως, ενώ εκείνες των China Economic Information Service-Baltic Exchange<sup>57</sup> και Menon Economics<sup>58</sup> το τοποθετούν στην 5<sup>η</sup> και 10<sup>η</sup> θέση αντίστοιχα της γενικής κατάταξης των ισχυρότερων κέντρων ναυτιλίας στον κόσμο<sup>59</sup>. Πράγματι, τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξή του είναι εντυπωσιακή. Ενδεικτικό είναι ότι στις αρχές του 2017 η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιπροσώπευε περίπου το 7% του ΑΕΠ στη χώρα, σημειώνοντας αύξηση κατά 25% σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό του 2011<sup>60</sup>. Στο εμιράτο εδρεύουν περισσότερες από 5500 εταιρείες που

<sup>55</sup> BL. Lloyd's List, Top 10 flag States 2017 και <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/singapore-registry-of-ships>

<sup>56</sup> Βλάχος, ό.π., σελ . 940-944.

<sup>57</sup> Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index, 2018

<sup>58</sup> Menon Economics, The Leading Maritime Capitals of the World, 2017

<sup>59</sup> Αναδεικνύοντάς το έτσι και ως το κορυφαίο ναυτιλιακό cluster στην περιοχή Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής.

<sup>60</sup> Πηγή: oxfordbusinessgroup.com, The Report: Dubai 2018: Maritime

δραστηριοποιούνται σε ένα ευρύτατο φάσμα υπηρεσιών, εκτεινόμενο από τη ναυπηγική βιομηχανία, την εφοδιαστική και τη διακίνηση ξηρού χύδην φορτίου έως τις λιμενικές υπηρεσίες, τη ναυτική μηχανολογία και τη βυθοκόρηση.

Τη στρατηγική διαχείριση της ανάπτυξης του κέντρου έχει αναλάβει η ρυθμιστική αρχή για τη ναυτιλία στο Ντουμπάι, η DMCA (Dubai Maritime City Authority)<sup>61</sup>. Μεταξύ του 2012 και του 2017, η DMCA ανέλαβε την υλοποίηση του MSS (Dubai Maritime Sector Strategy), ενός μεσοπρόθεσμου αναπτυξιακού στρατηγικού σχεδίου για τη ναυτιλία που προέβλεπε μια σειρά βασικών στρατηγικών κινήσεων, όπως η αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ, η στήριξη των πολιτικών του ομοσπονδιακού κράτους των ΗΑΕ για το εμπόριο και τον τουρισμό και η βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία, με αναφορά στις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές<sup>62</sup>. Πλέον, η DMCA είναι επιφορτισμένη με την εποπτεία του Dubai Maritime Vision 2030, ενός δυναμικού και εξαιρετικά φιλόδοξου στρατηγικού σχεδίου για τη δημιουργία ζωντανού και ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσα στις επόμενες δύο δεκαετίες και την ανάδειξη του Ντουμπάι σε ναυτιλιακό κόμβο παγκόσμιας εμβέλειας. Κύριοι στόχοι του Dubai Maritime Vision 2030 είναι οι κάτωθι<sup>63</sup>:

- Η καθιέρωση του Ντουμπάι ως συνώνυμου της Παγκόσμιας Ισλαμικής Ναυτιλιακής Οικονομίας, μέσω της ενθάρρυνσης της ισλαμικής χρηματοδότησης και του ισλαμικού ναυτιλιακού τουρισμού, σύμφωνα με την πρωτοβουλία «Dubai – Capital of Islamic Economy».
- Η ανάδειξη του ως σημαντικότερου διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, μέσω της αξιοποίησης των σύγχρονων υποδομών του, της στρατηγικής γεωγραφικής του θέσης, των τελωνειακών εγκαταστάσεών του και των υψηλής ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρει.
- Η ανάδειξη του σε πύλη διαχείρισης του διεθνούς εμπορίου αλλά και σε διαμετακομιστικό κόμβο.
- Η προώθηση της «έξυπνης» ναυτιλίας που θα παρέχει ενιαίες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες, σε συνάρτηση με την ταχεία καθιέρωση του Ντουμπάι ως «έξυπνης» πόλης.
- Η καθιέρωση του Ντουμπάι ως κέντρου ναυτιλιακής κατάρτισης και εκπαίδευσης, ικανού να παράξει τα διοικητικά στελέχη και τους τεχνοκράτες, που θα αναγάγουν τον εγχώριο ναυτιλιακό τομέα σε νέο πεδίο ηγεσίας και αριστείας, και η στροφή προς μια νέα οικονομία βασισμένη στη γνώση.
- Η εξέλιξη του Ντουμπάι σε υποδειγματικό φορέα της Πράσινης Ναυτιλίας, με κύρια προτεραιότητα τον σεβασμό προς το περιβάλλον και τη διατήρηση των προτύπων βιωσιμότητας.

---

<sup>61</sup> [www.dmca.ae](http://www.dmca.ae)

<sup>62</sup> [www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)

<sup>63</sup> [www.emirates247.com/business/dubai-maritime-vision-2030-launched-2014-04-23](http://www.emirates247.com/business/dubai-maritime-vision-2030-launched-2014-04-23)



Μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη του κέντρου έχουν, επίσης, δώσει οι σημαντικές επενδύσεις σε έργα υποδομών αλλά και πρωτοβουλίες που αφορούν στην ενίσχυση του ρυθμιστικού πλαισίου<sup>64</sup>, όπως η ίδρυση του EMAC<sup>65</sup> (Emirates Maritime Arbitration Centre) τον Απρίλιο 2016. Το συγκεκριμένο κέντρο ναυτικής διαιτησίας ιδρύθηκε με τη στήριξη της κυβέρνησης και λειτουργεί υπό την αιγίδα του Διεθνούς Οικονομικού Κέντρου του Ντουμπάι, μιας ελεύθερης ζώνης χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, στην οποία εφαρμόζεται το αγγλικό κατά βάση δίκαιο. Το EMAC πρόκειται, επίσης, να εφαρμόζει το αγγλικό δίκαιο για την επίλυση των διαφορών, γεγονός το οποίο προφανώς θα προσδώσει αυξημένη ισχύ στο κύρος των αποφάσεών του. Στόχος είναι να αποτελέσει το εν λόγω διαιτητικό κέντρο μία αξιόπιστη εναλλακτική επιλογή για την επίλυση των ναυτικών διαφορών, ιδίως για τα μέρη που εδρεύουν στη Μέση Ανατολή και την περιοχή των ΗΑΕ, τα οποία έως τώρα προσέφευγαν στη διαιτησία του Λονδίνου. Στην προσπάθεια βελτίωσης του ρυθμιστικού πλαισίου εντάσσεται, επίσης, η επεξεργασία ενός νέου ομοσπονδιακού ναυτικού δικαίου που θα αντικαταστήσει το ισχύον (που τέθηκε σε εφαρμογή το 1981 και τροποποιήθηκε το 1988) και θα ανταποκρίνεται στις τεράστιες αλλαγές που επήλθαν στον κλάδο την τελευταία εικοσαετία.

Αξιοσημείωτη είναι, ακόμη, η μεγάλη έμφαση η οποία δίνεται στην τεχνολογία και στην ψηφιοποίηση του ναυτιλιακής βιομηχανίας. Την τάση αυτή αναδεικνύουν πρωτοβουλίες όπως το λανσάρισμα του “Innovation Quay” τον Μάρτιο 2017, μιας πλατφόρμας για την υποστήριξη της καινοτομίας στις θαλάσσιες τεχνολογίες που απευθύνεται στους μεγαλύτερους κατασκευαστές πλοίων και τα μεγαλύτερα κέντρα έρευνας παγκοσμίως και τους επιτρέπει να πειραματιστούν με τις πλέον σύγχρονες και πρωτοποριακές τεχνολογίες, όπως τα drones, η τρισδιάστατη τεχνολογία και τα «έξυπνα», αυτοκινούμενα πλοία<sup>66</sup>.

Περαιτέρω, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του Ντουμπάι οφείλεται εν πολλοίς στο φορολογικό καθεστώς που εφαρμόζεται στα Εμιράτα, το οποίο προβλέπει ότι όλα τα επιχειρηματικά και προσωπικά εισοδήματα απαλλάσσονται από τη φορολογία<sup>67</sup>. Παρότι, λοιπόν, το συγκεκριμένο κέντρο δεν παρέχει κίνητρα τα οποία να ευνοούν ειδικά τις ναυτιλιακές εταιρείες, η εν γένει απαλλαγή του λειτουργικού εισοδήματος των εταιρειών από κάθε φόρο σε συνδυασμό με την απουσία φόρου μερισμάτων, φόρου εισοδήματος και παρακρατήσεων, του προσφέρουν ένα τεράστιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την προσέγγιση ξένων πλοιοκτητών και διαχειριστών. Σύμφωνα με το Συμβούλιο Συνεργασίας για τα Αραβικά Κράτη του Περσικού Κόλπου, η οικονομία των ΗΑΕ θεωρείται ως η πιο φιλελεύθερη και πιο διαφοροποιημένη οικονομία της

<sup>64</sup> oxfordbusinessgroup.com, The Report: Dubai 2018: Maritime, σελ. 130.

<sup>65</sup> www.emac.org.ae

<sup>66</sup> www.iims.org.uk/innovation-quay-launches-dubai-capitalize-creative-maritime-sector-development

<sup>67</sup> pwc 2015 Doing Business in the UAE: A tax and legal guide και Monitor Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis, February 2017, σελ. 19-21 και www.world.tax/countries/dubai/dubai-tax-system.

περιοχής. Τα αποτελέσματα της συγκριτικής ανάλυσης 15 χωρών της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής και η σύγκριση των φορολογικών τους συστημάτων αποδεικνύουν ότι τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα είναι η μόνη χώρα χωρίς φορολογία στην πλειοψηφία των τύπων εισοδήματος. Μόνο σημαντικές εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου και υποκαταστήματα διεθνών τραπεζών υπόκεινται σε φορολογία.

Ο μεγαλύτερος και ισχυρότερος παίκτης στο συγκεκριμένο cluster είναι η DP World, που διαχειρίζεται το λιμάνι Jebel Ali, το μεγαλύτερο και πιο πολυσύχναστο λιμάνι στη Μέση Ανατολή. Στο εμιράτο δραστηριοποιούνται οι περισσότερες εκ των πλέον ισχυρών ναυτιλιακών εταιρειών παγκοσμίως, όπως ο δανέζικος κολοσσός Maersk, η γαλλική CMA CGM και η εδρεύουσα στην Ελβετία MSC. Ας σημειωθεί, τέλος, μία ακόμη αξιοπρόσεκτη έκφανση της εν γένει ανάπτυξης του Ντουμπάι, συγγενής με την ανάδειξή του ως ισχυρότατου ναυτιλιακού κέντρου<sup>68</sup>: πρόκειται για την ενίσχυση του μεριδίου του στον κλάδο της κατασκευής σκαφών αναψυχής και για τη σημαντική άνοδό του στην αγορά κρουαζιέρας.

Επιχειρώντας μια συνολική αποτίμηση της παρουσίας του Ντουμπάι, παρατηρεί κανείς ότι πρόκειται για ένα νέο σχετικά κέντρο με αξιοσημείωτη εξέλιξη. Παρότι ακόμη υστερεί σε ζητήματα θεσμών και ανάπτυξης του ρυθμιστικού πλαισίου, όπως επίσης και στην ύπαρξη αξιόλογων ιδρυμάτων για τη ναυτική εκπαίδευση και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, το μοναδικό φορολογικό καθεστώς του σε συνδυασμό με τις σημαντικότερες επενδύσεις σε έργα υποδομών, την προνομιακή γεωγραφική του θέση και την εντυπωσιακή προσήλωση της κυβέρνησής του στην καθιέρωσή του ως κορυφαίου ναυτιλιακού cluster, το έχουν αναδείξει σε ένα από τα ανταγωνιστικότερα κέντρα στον κόσμο αυτή τη στιγμή, με σημαντικές προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη στο προσεχές μέλλον.

### 3.4 Χονγκ Κονγκ

Η οικονομία του Χονγκ Κονγκ είναι αυτή τη στιγμή η δεύτερη πιο ανταγωνιστική οικονομία στον κόσμο<sup>69</sup>. Στην κατάκτηση της θέσης αυτής έχει συμβάλει καίρια το ναυτιλιακό του σύμπλεγμα, το οποίο διαρκώς αναπτύσσεται<sup>70</sup>. Το λιμάνι του Χονγκ Κονγκ αποτελεί σημαντικότερη εμπορική πύλη προς την Κίνα, ενώ το ναυτιλιακό του κέντρο παρέχει πληθώρα υπηρεσιών, που εκτείνονται στους

---

<sup>68</sup> oxfordbusinessgroup.com, The Report: Dubai 2018: Maritime, σελ. 131

<sup>69</sup> Σύμφωνα με το IMD World Competitiveness Ranking 2018

<sup>70</sup> Ο International Shipping Centre Development Index κατατάσσει το Χονγκ Κονγκ στη δεύτερη θέση της λίστας των ισχυρότερων ναυτιλιακών κέντρων παγκοσμίως, ενώ η αντίστοιχη έρευνα της Menon το τοποθετεί στην έβδομη θέση.

τομείς του management, της ναυλομεσιτείας, της ναυτιλιακής χρηματοοικονομικής, της θαλάσσιας ασφάλισης και του ναυτικού δικαίου<sup>71</sup>. Κύριος στρατηγικός στόχος της κυβέρνησης είναι η ανάδειξη του Χονγκ Κονγκ σε διεθνή ναυτιλιακό κόμβο, ενώ υπεύθυνη αρχή για την υλοποίηση του στόχου αυτού είναι το Συμβούλιο Ναυτιλίας και Λιμένων του Χονγκ Κονγκ (HKMPB)<sup>72</sup>, που συστάθηκε τον Απρίλιο του 2016 και προωθεί τη στενή συνεργασία μεταξύ της κυβέρνησης και της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Εξετάζοντας κανείς τις επιμέρους πολιτικές που έχουν καταστήσει εφικτή τη ραγδαία αυτή ανάπτυξη, θα πρέπει, κατ' αρχάς, να σταθεί στο φορολογικό σύστημα. Το Χονγκ Κονγκ διαθέτει ένα από τα απλούστερα και ευνοϊκότερα φορολογικά συστήματα στον κόσμο<sup>73</sup>. Οι εταιρείες φορολογούνται μόνο για το εισόδημα που προέρχεται από το Χονγκ Κονγκ, ενώ το εισόδημα το προερχόμενο από το εξωτερικό είναι αφορολόγητο. Περαιτέρω, δεν επιβάλλεται φόρος μερισμάτων, παρακράτηση φόρου, ΦΠΑ, φόρος κεφαλαιουχικών κερδών ή φόρος επί των πωλήσεων. Επομένως, τα έσοδα των πλοίων που είναι νηολογημένα εκεί και προέρχονται από το διεθνές εμπόριο δεν υπόκεινται σε φορολογία, ενώ το ίδιο ισχύει και για τα κέρδη από τη ναύλωση πλοίων. Επιπλέον, το Χονγκ Κονγκ έχει συνάψει συμφωνίες διπλής φορολογίας (DTA), με περιοχές, όπως η ηπειρωτική Κίνα, οι ΗΠΑ, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι Κάτω Χώρες, η Κορέα, η Νέα Ζηλανδία, η Σιγκαπούρη, το Βέλγιο, η Δανία, η Νορβηγία και η Γερμανία.

Ένα πρόσθετο στοιχείο το οποίο έχει δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της ναυτιλίας στο Χονγκ Κονγκ είναι η ελκυστικότητα της σημαίας του<sup>74</sup>. Οι διαδικασίες καταχώρισης είναι αρκετά απλές και τα νηολογημένα στο Χονγκ Κονγκ πλοία απολαύουν προνομιακών λιμενικών τελών στα λιμάνια της ηπειρωτικής Κίνας. Πριν από τη νηολόγηση του πλοίου ελέγχεται ότι αυτό πληροί τις προδιαγραφές ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης που έχει ορίσει ο IMO. Δεν υφίσταται κανένας περιορισμός σχετικά με την ηλικία ή τη χωρητικότητα του πλοίου ούτε σε σχέση με την εθνικότητα του πληρώματος. Ο μόνος υφιστάμενος περιορισμός αφορά στην πλοιοκτησία<sup>75</sup>. Όλοι οι ανωτέρω παράγοντες συνέβαλαν στο να έχει το Χονγκ Κονγκ το 2017 το τέταρτο μεγαλύτερο νηολόγιο στον κόσμο (μετά τον Παναμά, τη Λιβερία και τις νήσους Μάρσαλ), αριθμώντας 2.500 πλοία συνολικής χωρητικότητας 114 εκατ. gt.

<sup>71</sup> hong-kong-economy-research.hktdc.com

<sup>72</sup> www.hkmpb.gov.hk

<sup>73</sup> research.hktdc.com και Deloitte. (2016). *Taxation and Investment in Hong Kong*.

<sup>74</sup> Το νηολόγιο του Χονγκ Κονγκ είναι ξεχωριστό από εκείνο της ηπειρωτικής Κίνας. Από τη μετάβαση της κυριαρχίας από το Ηνωμένο Βασίλειο στην Κίνα το 1997, το Χονγκ Κονγκ έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει νόμου από την Κυβέρνηση της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας να διατηρεί ξεχωριστό νηολόγιο, χρησιμοποιώντας το όνομα «Το ΧονγκΚονγκ – Κίνα», Βλάχος, ό.π., σελ. 929.

<sup>75</sup> Ειδικότερα θα πρέπει: α) να ανήκει το πλοίο σε κάτοικο του Χονγκ Κονγκ ή σε νομικό πρόσωπο που λειτουργεί εκεί, β) να μην έχει νηολογηθεί αλλού και γ) να υπάρχει αντιπρόσωπος διορισμένος στο Χονγκ Κονγκ., Βλάχος, ό.π., σελ. 931-932.

Το Χονγκ Κονγκ αποτελεί μια σημαντικότερη ναυτιλιακή μητρόπολη, που ξεχωρίζει για την ανταγωνιστικότητά της και τη φιλελεύθερη προσέγγιση στην οικονομική πολιτική της που διαπνέεται από τη φιλοσοφία του “laissez-faire”. Το ναυτιλιακό κέντρο φιλοξενεί πολλούς ναυλομεσιτικούς οίκους (μεταξύ των οποίων γραφεία των κορυφαίων οίκων Clarksons και Simpson Spence & Young), ενώ παράλληλα διακρίνεται στον κλάδο της ναυτασφάλισης, διαθέτοντας ένα σύμπλεγμα παρόχων σχετικών υπηρεσιών, που προσφέρουν ευρύ φάσμα προϊόντων θαλάσσιας ασφάλισης. Όπως ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι τα 12 από τα 13 σημαντικότερα P&I clubs στον κόσμο έχουν ιδρύσει γραφεία εκεί. Ως διεθνές χρηματοπιστωτικό κέντρο, το Χονγκ Κονγκ πρωτοστατεί, εκτός των άλλων, και στον κλάδο της ναυτιλιακής χρηματοοικονομικής, παρουσιάζοντας υψηλή συγκέντρωση τραπεζών που παρέχουν επαγγελματικές υπηρεσίες χρηματοδότησης πλοίων στην τοπική ναυτιλιακή βιομηχανία (μεταξύ των οποίων κορυφαίες ναυτιλιακές τράπεζες, όπως η HSH Nordbank και η Credit Agricole) και προσφέροντας μια ευρύτατη γκάμα υπηρεσιών χρηματοδότησης. Τέλος, η ναυτιλιακή μητρόπολη αποτελεί σημείο αναφοράς διεθνώς στον κλάδο της παροχής νομικών υπηρεσιών σχετικών με τη ναυτιλία, αφού φιλοξενεί παραρτήματα διεθνών δικηγορικών εταιρειών που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες και διαθέτει ναυτικό δίκαιο (προερχόμενο από το αγγλικό common law) που χάρει παγκόσμιας αναγνώρισης. Στο High Court του Χονγκ Κονγκ λειτουργεί ειδικό τμήμα για τις ναυτικές διαφορές, ενώ στην περιοχή εδρεύει και ένα σημαντικό κέντρο διεθνούς διαιτησίας, το Hong Kong International Arbitration Centre (HKIAC), το οποίο επιλαμβάνεται (μεταξύ άλλων) και της επίλυσης ναυτικών διαφορών.

Σύμφωνα με την έρευνα της Monitor Deloitte, το ναυτιλιακό cluster του Χονγκ Κονγκ οφείλει την ανάπτυξή του στον μοναδικό συνδυασμό αξιόλογων πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, ποιοτικής ναυτικής εκπαίδευσης, εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, χαμηλού κόστους εργασίας<sup>76</sup> και ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος. Όλα τα ανωτέρω στοιχεία σε συνδυασμό με την προνομιακή ιδιότητά του ως πύλης προς την κινεζική ενδοχώρα, το έχουν οδηγήσει σε σταθερή ανοδική πορεία προς την κορυφή της διεθνούς ναυτιλίας.

### 3.5 Σανγκάη

Το λιμάνι της Σανγκάης βρίσκεται στο μέσον της ακτογραμμής της Κίνας, στο σημείο όπου ο ποταμός Γιανγκτσέ, γνωστός ως «χρυσός χείμαρρος», εκβάλλει στην Ανατολική Σινική Θάλασσα. Ιδρυθείσα το 1291<sup>77</sup> και αποτελώντας αρχικά μια επαρχιακή αγροτική περιοχή, η Σανγκάη εξελίχθηκε

<sup>76</sup> Το κόστος εργασίας στο Χονγκ Κονγκ είναι σημαντικά χαμηλότερο (συγκριτικά με τη Σιγκαπούρη), κυρίως λόγω του γεγονότος ότι οι εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να απασχολούν ημεδαπούς εργαζόμενους και να μην εξαρτώνται από ξένους. (Monitor Deloitte, σελ. 24)

<sup>77</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Shanghai](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Shanghai)

σταδιακά σε σημαντικό εμπορικό κέντρο της χώρας. Από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, αποτέλεσε πύλη του διεθνούς εμπορίου και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα εξελίχθηκε στη μεγαλύτερη πόλη και λιμάνι της Ανατολικής Ασίας. Η εγκαθίδρυση της Λαϊκής Δημοκρατίας ανέκοψε την τεράστια ανάπτυξη που είχε εν τω μεταξύ σημειωθεί και οδήγησε στην εθνικοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την απομάκρυνση των ξένων εταιρειών. Εντούτοις, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, η Σανγκάη γνώρισε μια νέα, εντυπωσιακή περίοδο άνθησης για να καθιερωθεί τελικά ως το οικονομικό και βιομηχανικό κέντρο της χώρας, σύμβολο της ανάπτυξης της σύγχρονης Κίνας, και ως εμπορικός κόμβος παγκόσμιας εμβέλειας. Το λιμάνι της, έκτασης 3.619 τετραγωνικών χιλιομέτρων, αποτελεί από το 2010 τον μεγαλύτερο λιμένα διακίνησης φορτίων στον κόσμο<sup>78</sup> και μια από τις κυριότερες πύλες της Κίνας για το εξωτερικό εμπόριο, ενώ το Δέλτα του ποταμού Γιανγκτσέ φιλοξενεί ένα σύμπλεγμα πόλεων που αποτελεί την πλέον ακμάζουσα περιοχή της χώρας<sup>79</sup>.

Τη διαχείριση του λιμένα της Σανγκάης έχει η Shanghai International Port Group (SIPG). Πρόκειται για δημόσια εταιρεία, που ιδρύθηκε το 2003 και της οποίας βασικοί μέτοχοι είναι η Δημοτική Κυβέρνηση της Σανγκάης (44,23%) και η κρατική εταιρεία China Merchants International Terminals (26,54%). Η SIPG διαχειρίζεται όλους τους δημόσιους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίου στο λιμάνι της Σανγκάης και ειδικεύεται στους βιομηχανικούς τομείς της διαχείρισης λιμένων, των λιμενικών υπηρεσιών και του λιμενικού εμπορίου, παρέχοντας εκτεταμένες υπηρεσίες που καλύπτουν την πλοήγηση, τη ρυμούλκηση, την καταμέτρηση φορτίου, τις υπηρεσίες τροφοδοσίας, την αποθήκευση, την αποστολή εμπορευμάτων και τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Τα τελευταία χρόνια, ο όμιλος έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές του στις αναπτυσσόμενες αγορές του real estate, της χρηματοδότησης λιμένων και της διεθνούς κρουαζιέρας<sup>80</sup>.

Η Σανγκάη είναι αυτή τη στιγμή το τέταρτο ισχυρότερο ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως<sup>81</sup>. Ενδεικτικό της δυναμικής της είναι το γεγονός ότι οι 20 σημαντικότερες ναυτιλιακές εταιρείες του κόσμου έχουν αναπτύξει δρομολόγια από και προς το λιμάνι της, ενώ 80 αλλοδαπές εταιρείες και τα περισσότερα P&I clubs διατηρούν γραφεία εκεί. Στην περιοχή είναι, επίσης, ιδιαίτερα ανεπτυγμένη η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Μετά λοιπόν από την εντυπωσιακή ανάκαμψη που σημείωσε η Σανγκάη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και τη συνακόλουθη ανάδειξή της σε κορυφαίο οικονομικό κέντρο της χώρας, η Κυβέρνηση της Κίνας έχει πλέον θέσει έναν νέο, πολύ πιο φιλόδοξο

<sup>78</sup> Κατά τη διάρκεια του 2017 ο λιμένας της Σανγκάης διαχειρίστηκε περίπου 40,23 εκατ. TEUs, σημειώνοντας αύξηση κατά 7.951 TEUs, σε σύγκριση με το 1978. Τα στοιχεία αυτά μαρτυρούν μία ετήσια αύξηση της τάξεως του 24% κατά μέσο όρο στον όγκο των διακινούμενων φορτίων από τον λιμένα της Σανγκάης. (<https://www.naftikachronika.gr/2018/09/28/entyposiaki-afxisi-ston-diakinoumeno-ogko-fortion-tou-limena-tis-sagkais/>)

<sup>79</sup> <http://www.portshanghai.com.cn/en/channel1/channel11.html>

<sup>80</sup> <http://www.portshanghai.com.cn/en/channel1/channel12.html>

<sup>81</sup> Σύμφωνα με την έρευνα της Menon και τον Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index.

στόχο σχετικά με αυτήν: την καθιέρωσή της ως οικονομικού και ναυτιλιακού κέντρου παγκόσμιας κλάσης. Ο στόχος αυτός διαγράφεται ανάγλυφα στο 13<sup>ο</sup> πενταετές πλάνο της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας για την Οικονομική και Κοινωνική Ανάπτυξη<sup>82</sup> και στο 13<sup>ο</sup> πενταετές πλάνο της Σανγκάης για τη Δημοσιονομική Μεταρρύθμιση και Ανάπτυξη<sup>83</sup>. Σε σχέση, ειδικότερα, με τον επιμέρους στόχο της ανάδειξης της Σανγκάης ως διεθνούς κέντρου ναυτιλίας, η Δημοτική Κυβέρνηση ανακοίνωσε τον Ιούνιο 2018 ένα τριετές πλάνο (2018-2020), το οποίο διαλαμβάνει την καταρτισθείσα στρατηγική για την επίτευξη του ανωτέρω στόχου. Οι προβλεπόμενες δράσεις είναι οι ακόλουθες:

- 1) *Η εγκαθίδρυση αεροπορικού και θαλάσσιου κόμβου παγκόσμιας εμβέλειας.* Το μέτρο αυτό θα υλοποιηθεί μέσω της ολοκλήρωσης της τέταρτης φάσης των εργασιών στο λιμάνι Yangshan Deep-Water, της επιτάχυνσης της κατασκευής της όγδοης φάσης του λιμένα Waigaoqiao και του συνολικού σχεδιασμού και αναθεώρησης του γενικού σχεδίου για το αεροδρόμιο του Pudong. Περαιτέρω, για τον σκοπό αυτόν προβλέπονται, μεταξύ άλλων, και η βελτιστοποίηση της διάρθρωσης και διαχείρισης του εναέριου χώρου, το άνοιγμα των διεθνών πτήσεων, η διεύρυνση του φάσματος της πολιτικής για την απαλλαγή από την υποχρέωση θεώρησης διαβατηρίου για τους επιβάτες, η ενίσχυση του διασυνοριακού ηλεκτρονικού εμπορίου και η επιτάχυνση της ανάπτυξης του έργου του Wusongkou International Cruise Terminal.
- 2) *Η βελτίωση του συστήματος μεταφορών στον κόμβο, που θα πραγματοποιηθεί μέσω της προώθησης της κατασκευής εσωτερικών πλωτών οδών, της βελτίωσης του δικτύου μεταφορών στην περιοχή του λιμανιού Waigaoqiao και της επιτάχυνσης του προγραμματισμού του ολοκληρωμένου μεταφορικού κόμβου του Pudong.*
- 3) *Η προώθηση της πράσινης, ασφαλούς και αποτελεσματικής ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.* Η δράση αυτή περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την εφαρμογή μέτρων διαχείρισης για τις περιοχές ελέγχου εκπομπών των πλοίων, την επιτάχυνση της θέσης σε λειτουργία εγκαταστάσεων ηλεκτροπαραγωγής από την ξηρά, τη μεταχείριση πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το LNG, τη χρήση μη οδικών μηχανοκίνητων οχημάτων στους λιμένες, την πλήρη εφαρμογή προτύπου που θα ρυθμίζει τη διάθεση των ρύπων σε λιμάνια και πλοία και τη βελτίωση των λειτουργιών της πλατφόρμας κράτησης και της ηλεκτρονικής φορτωτικής.
- 4) *Η βελτίωση της ικανότητας παροχής σύγχρονων υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας, που θα επιτευχθεί μέσω της σύστασης ενός συμπλέγματος εταιρειών χρηματοδότησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, της δημιουργίας έδρας στο North Bund για την εγκατάσταση των γραφείων*

<sup>82</sup> <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201612/P020161207645765233498.pdf>

<sup>83</sup> [https://www.czj.sh.gov.cn/zys\\_8908/xglm/English/fa/qa/201612/t20161230\\_174553.html](https://www.czj.sh.gov.cn/zys_8908/xglm/English/fa/qa/201612/t20161230_174553.html)

των ναυτιλιακών εταιρειών, της εγκαθίδρυσης διεθνούς κέντρου για την επίλυση των ναυτικών διαφορών, την ψηφιοποίηση των δεδομένων της ναυτικής διαιτησίας, την υιοθέτηση καινοτόμων πρωτοβουλιών στους τομείς της θαλάσσιας ασφάλισης και της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και τη διαμόρφωση ενός think tank για τη ναυτιλία, το οποίο θα έχει παγκόσμια επιρροή και θα ενισχύσει τη συνεργασία με τους ομολόγους της Σανγκάης σε διεθνές επίπεδο.

- 5) *Η ενίσχυση της συνεργασίας στους τομείς της ναυτιλίας και της αεροπορίας στην περιοχή του Δέλτα του ποταμού Γιανγκτσέ, για τη δημιουργία ενός «Δρόμου του Μεταξιού» στον 21<sup>ο</sup> αιώνα.*
- 6) *Η συνολική αναβάθμιση του περιβάλλοντος ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας μέσω της βελτίωσης των λιμενικών υπηρεσιών και της επικοινωνίας με τα υπόλοιπα ναυτικά κέντρα της χώρας, της ενίσχυσης της αποδοτικότητας της εφοδιαστικής με παράλληλη μείωση του κόστους της, της έμφασης στην κατάρτιση των επαγγελματιών της ναυτιλίας και στην προσέλκυση ικανών και ταλαντούχων επαγγελματιών και, τέλος, της βελτίωσης των πολιτικών χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κέντρου.*

Παρά τη σημαντικότερη κρατική στήριξη της οποίας απολαύει, το ναυτιλιακό κέντρο της Σανγκάης εξακολουθεί να παρουσιάζει ανταγωνιστικά μειονεκτήματα τα οποία -επί του παρόντος τουλάχιστον- δεν του επιτρέπουν να αναρριχηθεί στην υψηλότερη θέση του βάθρου των πρωταθλητών της διεθνούς ναυτιλίας. Όπως ευχερώς διαπιστώνει κανείς, το συγκεκριμένο κέντρο, εν αντιθέσει με τα υπόλοιπα που παρουσιάζονται στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης (με την εξαίρεση βεβαίως του Ντουμπάι στο οποίο, όπως αναφέρθηκε, δεν υφίσταται κατ' ουσίαν φορολόγηση των εταιρειών), δεν παρέχει φορολογικά κίνητρα για τη ναυτιλία. Το κινέζικο δηλαδή φορολογικό σύστημα δεν προβλέπει κάποια προνομιακή μεταχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες έτσι υπάγονται στο γενικό καθεστώς φορολόγησης. Περαιτέρω, δεν θα μπορούσε κανείς να παραγνωρίσει τα προβλήματα που συνδέονται με την έλλειψη διαφάνειας, την ποιότητα του κράτους δικαίου και της ζωής στην Κίνα αλλά και τις δυσκολίες που συνοδεύουν την επιχειρηματική δραστηριότητα<sup>84</sup>. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η προνομιακή σχέση της Σανγκάης (συγκριτικά με το Χονγκ Κονγκ) με την ηπειρωτική Κίνα, η οποία την έχει καταστήσει κύρια πύλη της αχανούς και ραγδαία αναπτυσσόμενης χώρας για το εξωτερικό εμπόριο, αλλά και η στέρεη προσήλωση της κεντρικής Κυβέρνησης στην ανάδειξη της περιοχής σε διεθνή ναυτιλιακό κόμβο όπως έχει εκφραστεί μέσω της κατάρτισης συνεκτικών στρατηγικών για τη ναυτιλία με έμφαση στη χρηματοδότηση του κλάδου, σε συνδυασμό οπωσδήποτε και με τη διαφαινόμενη κυριαρχία της Κίνας στην παγκόσμια οικονομία κατά τα επόμενα χρόνια,

---

<sup>84</sup> Στη σχετική λίστα της Παγκόσμιας Τράπεζας (Doing Business 2018), η Κίνα κατατάσσεται μόλις στην 78<sup>η</sup> θέση.

δίνουν στο συγκεκριμένο κέντρο μια τεράστια δυναμική για περαιτέρω ανάπτυξή του στα χρόνια που έρχονται.

### 3.6 Βανκούβερ

Σε αναπτυσσόμενο ναυτιλιακό κέντρο έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια και το Βανκούβερ στον Καναδά. Αρμόδια αρχή για τον συντονισμό της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην περιοχή είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο του Βανκούβερ (VIMC). Το VIMC ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 και έχει ως αποστολή την παροχή υποστήριξης σε διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες που ενδιαφέρονται να δημιουργήσουν, να επεκτείνουν ή να διατηρήσουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη δυτική ακτή του Καναδά. Απώτερος στόχος του είναι η καθιέρωση της πόλης ως δυναμικού παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου με σημαντική συγκέντρωση εφοπλιστών, ιδίως εκπροσώπων της νεότερης γενιάς.

Το βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Βανκούβερ είναι η μη φορολόγηση των ξένων εταιρειών οι οποίες εδρεύουν εκεί και δραστηριοποιούνται στη διεθνή ναυτιλία. Ειδικότερα, προβλέπεται<sup>85</sup> ότι οι ανωτέρω εταιρείες απαλλάσσονται από κάθε υποχρέωση καταβολής φόρου, η δε απαλλαγή ισχύει τόσο για τα κέρδη που προέρχονται από τη δραστηριοποίησή τους στη διεθνή ναυτιλία όσο και για τα κέρδη που αποκομίζουν από την πώληση πλοίων εκτός Καναδά και τα εισοδήματα τα προερχόμενα από την αλλοδαπή. Για την υπαγωγή μιας εταιρείας στο ανωτέρω καθεστώς απαιτείται μόνο: α) Η ωφελούμενη εταιρεία να δραστηριοποιείται στον κλάδο της διεθνούς ναυτιλίας ή να έχει συμφέροντα (τουλάχιστον 25%) σε μια επιλέξιμη οντότητα, δηλαδή σε μια ναυτιλιακή εταιρεία που πληροί τις προϋποθέσεις και β) Όλα ή σχεδόν όλα (> 90%) τα ακαθάριστα έσοδά της να προέρχονται από τη διεθνή ναυτιλία. Καμία πρόσθετη προϋπόθεση σχετική με τη σημαία, την πλοιοκτησία, το είδος των πλοίων ή την ελάχιστη χρονική δέσμευση δεν τίθεται. Περαιτέρω, στο ευνοϊκό αυτό καθεστώς υπάγονται και οι δευτερεύουσες δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία των πλοίων, όπως το μάρκετινγκ, η χρηματοδότηση, η ασφάλιση, οι υπηρεσίες κεντρικού γραφείου κ.ά. Εφαρμόζοντας τη συγκεκριμένη πολιτική, το Βανκούβερ αποβλέπει κατά κύριο λόγο στην προσέλκυση εταιρειών διαχείρισης πλοίων και περιφερειακών γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών. Εκτός από το φορολογικό καθεστώς, στα στοιχεία που το έχουν αναδείξει ως ελκυστικό μέρος για την εγκατάσταση της έδρας των εταιρειών διαχείρισης,

---

<sup>85</sup> vancouverimc.org



συγκαταλέγονται επίσης η υψηλή ποιότητα ζωής<sup>86</sup> που προσφέρει, η ασφάλεια δικαίου και το σχετικά χαμηλό κόστος ζωής.

Είναι γεγονός ότι το Βανκούβερ αποτελεί έναν νεοεισερχόμενο παίκτη στον κλάδο. Ως εκ τούτου, είναι φυσικό να υπολείπεται ακόμη σε σχέση με άλλα, ωριμότερα κέντρα. Αυτό εξάλλου καταδεικνύεται και από το γεγονός ότι, τουλάχιστον επί του παρόντος, η στόχευσή του περιορίζεται στην προσέλκυση ενός συγκεκριμένου κατά βάση κλάδου της ναυτιλιακής βιομηχανίας, του management. Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι την ανάδειξή του ως διεθνούς κέντρου δυσχεραίνει η ζώνη ώρας στην οποία βρίσκεται, που δεν ευνοεί τη διεξαγωγή εμπορίου με τις αγορές της Ευρώπης και της Ασίας. Σε κάθε περίπτωση πάντως, πρόκειται για ένα ναυτιλιακό κέντρο με σημαντική δυναμική, το οποίο βρίσκεται σε αναπτυξιακή τροχιά και έχει ήδη κατορθώσει να καθιερωθεί στη συλλογική συνείδηση των παραγόντων της διεθνούς ναυτιλίας ως μια βιώσιμη εναλλακτική λύση σε σχέση με τα κέντρα της Ανατολικής Ασίας.

### 3.7 Συμπεράσματα

Όπως κατέστη φανερό από την ανάλυση που προηγήθηκε, κοινό χαρακτηριστικό των ανωτέρω ναυτιλιακών κέντρων είναι η δυναμική και εντυπωσιακή ανάπτυξή τους, η οποία είναι το αποτέλεσμα μιας εξίσου εντυπωσιακής προσήλωσης των κρατικών αρχών κάθε περιοχής στην αναρρίχηση του οικείου ναυτιλιακού κέντρου στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η προσήλωση αυτή, όπως φάνηκε, δεν αποτελεί απλό ευχολόγιο, αλλά λαμβάνει τη μορφή συστηματικής, συνεπούς και ουσιαστικής στήριξης του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου μέσω της λήψης συγκεκριμένων και εξαιρετικά αποτελεσματικών μέτρων, όπως η ευνοϊκή φορολογική αντιμετώπιση, η έμφαση σε δευτερεύουσες δραστηριότητες άμεσα σχετιζόμενες με τη ναυτιλία, η ενίσχυση του ρυθμιστικού πλαισίου, η επένδυση σε υποδομές, η ίδρυση νέων κέντρων διαιτησίας, η απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, η ενθάρρυνση της καινοτομίας, η στροφή στην πράσινη ναυτιλία. Σε όλες τις περιπτώσεις, η ανάπτυξη των κέντρων επιχειρείται βάσει συγκεκριμένης ατζέντας, ενώ εύκολα διαπιστώνει κανείς το βάρος που δίνει κάθε κέντρο στην αξιοποίηση των μοναδικών, ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που διαθέτει (η Σανγκάη λ.χ. αξιοποιεί την προνομακία της σχέση με την κινεζική ενδοχώρα, η Σιγκαπούρη τη γεωγραφική θέση της στην καρδιά της Ασίας που επιτρέπει την πρόσβαση στις ασιατικές αγορές, το Ντουμπάι το μοναδικό φορολογικό καθεστώς του κ.ο.κ.). Συνεκτιμώντας όλα τα παραπάνω, συμπεραίνει κανείς ότι τελικά το στοιχείο εκείνο που προσδίδει στα συγκεκριμένα ναυτιλιακά πλέγματα μια τέτοια δυναμική είναι ακριβώς το γεγονός ότι οι

---

<sup>86</sup> Σύμφωνα με την τελευταία κατάταξη της εταιρείας Mercer (Mercer's 20<sup>th</sup> Quality of Living Ranking), το Βανκούβερ είναι η 5<sup>η</sup> πόλη με καλύτερη ποιότητα ζωής παγκοσμίως και πρώτη στη Β. Αμερική (πηγή: [www.mercer.com](http://www.mercer.com)).

δημιουργοί τους τα οραματίστηκαν και τα σχεδίασαν ως «πλέγματα», εμπορούμενοι από μια αντίληψη για τη ναυτιλία πολύ πιο ευρεία σε σχέση με τον παραδοσιακό στενό πυρήνα της, δηλαδή τις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Πράγματι, σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάστηκαν διαπιστώνεται η ύπαρξη ναυτιλιακού cluster, ήτοι μιας γεωγραφικής συγκέντρωσης διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σχετιζόμενων με τη ναυτιλία που αναπτύσσει πολλές και συμπληρωματικές λειτουργίες, δημιουργεί εξωτερικές οικονομίες, αυξάνει την παραγωγικότητα και επιδρά ευνοϊκά στην ανάπτυξη του κλάδου και της οικονομίας εν γένει<sup>87</sup>. Εν κατακλείδι, θα έλεγε κανείς ότι η επιτυχία των κέντρων αυτών οφείλεται εν πολλοίς στην πλατιά θεώρηση του ναυτιλιακού κλάδου, μια θεώρηση που όπως καταδεικνύεται στο επόμενο κεφάλαιο είναι το κρίσιμο εκείνο στοιχείο που απουσιάζει από τις ευρωπαϊκές πολιτικές.

### Βιβλιογραφία 3<sup>ου</sup> κεφαλαίου

- Βλάχος, Γ. (2015). *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Γ' Έκδοση. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα.
- Monitor Deloitte. (2017). *EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis*. [<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2017-02-23-Deloitte-Benchmark-Study-FULL---FINAL.pdf>].
- Menon Economics. (2017). *The Leading Maritime Capitals of the World*. [<https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-28-LMC-report.pdf>].
- China Economic Information Service, Baltic Exchange. (2018). *Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index, 2018*. [[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018\\_07-min.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018_07-min.pdf)].
- World Bank Group. (2018). *Doing Business 2018*. [<http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>].
- World Economic Forum. (2017). *The Global Competitiveness Report 2017-2018*. [<http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>].
- <https://www.mpa.gov.sg>

---

<sup>87</sup> Για την έννοια του cluster βλ. Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 108-109.

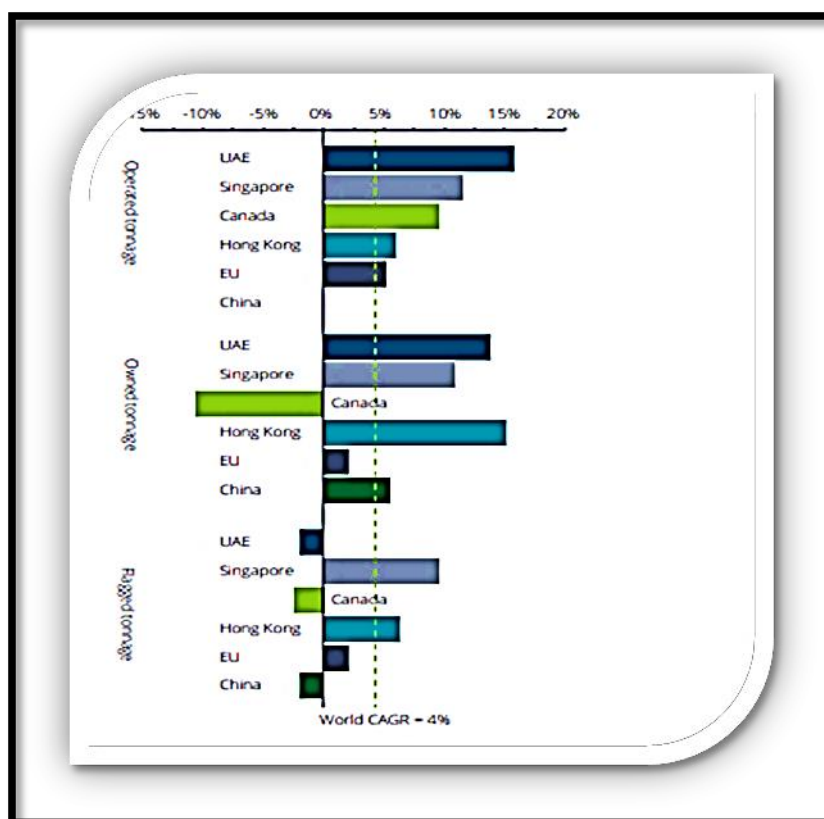
- <https://www.iras.gov.sg>
- <https://www.scma.org.sg>
- <http://www.smf.com.sg>
- Oxford Business Group. (2018). *The Report: Dubai 2018: Maritime* [<https://oxfordbusinessgroup.com/uae-dubai-2018/maritime>]
- [www.dmca.ae](http://www.dmca.ae)
- [www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)
- [www.emirates247.com/business/dubai-maritime-vision-2030-launched-2014-04-23](http://www.emirates247.com/business/dubai-maritime-vision-2030-launched-2014-04-23)
- [www.emac.org.ae](http://www.emac.org.ae)
- [www.iims.org.uk/innovation-quay-launches-dubai-capitalize-creative-maritime-sector-development](http://www.iims.org.uk/innovation-quay-launches-dubai-capitalize-creative-maritime-sector-development)
- PwC. 2015. *Doing Business in the UAE: A tax and legal guide*. [<https://www.pwc.com/m1/en/tax/documents/doing-business-guides/doing-business-guide-uae.pdf>]
- [www.world.tax/countries/dubai/dubai-tax-system](http://www.world.tax/countries/dubai/dubai-tax-system).
- IMD. (2018). *IMD World Competitiveness Ranking 2018*. [<https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2018/>].
- [hong-kong-economy-research.hktdc.com](http://hong-kong-economy-research.hktdc.com)
- [www.hkmpb.gov.hk](http://www.hkmpb.gov.hk)
- Deloitte. (2016). *Taxation and Investment in Hong Kong*. [<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-hongkongguide-2016.pdf>]
- <http://www.hkiac.org>
- [https://en.wikipedia.org/wiki/History\\_of\\_Shanghai](https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Shanghai)
- <https://www.naftikachronika.gr/2018/09/28/entyposiaki-afxisi-ston-diakinoumeno-ogko-fortion-tou-limena-tis-sagkais>
- <http://www.portshanghai.com.cn>
- <http://en.ndrc.gov.cn>
- <https://www.czj.sh.gov.cn>
- <http://vancouverimc.org>
- Mercer. (2018). *Mercer's 20th Quality of Living Ranking*. [<https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>]

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΚΕΝΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

#### 4.1. Εισαγωγή

Η επισκόπηση των πολιτικών που εφαρμόζουν ορισμένα από τα πιο δυναμικά αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο και η σύγκρισή τους με την ισχύουσα ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. καθιστά εμφανή αρκετά σημεία στα οποία η τελευταία πάσχει και τα οποία θα πρέπει οπωσδήποτε να διορθωθούν εάν το ζητούμενο είναι να μπορέσει η ευρωπαϊκή ναυτιλία να συνεχίσει να ανταγωνίζεται τα υπόλοιπα κέντρα επί ίσοις όροις και να διατηρήσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο της στην παγκόσμια αγορά. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι επ' ουδενί δεν επιχειρείται εν προκειμένω μια συστηματική συγκριτική ανάλυση των ναυτιλιακών στρατηγικών της Ένωσης με εκείνες των ανωτέρω κέντρων. Οι όροι μιας τέτοιας σύγκρισης αυτονοήτως θα ήταν ανόμοιοι διότι από τη μία πλευρά έχει κανείς να κάνει με πέντε περιοχές του κόσμου που συγκεντρώνουν τα κατεξοχήν χαρακτηριστικά του ναυτιλιακού πλέγματος με προεξάρχον αυτό της γεωγραφικής συγκέντρωσης των ομοειδών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων, και από την άλλη με μια οικονομική και πολιτική ένωση 28 κρατών στην οποία εφαρμόζεται κοινή ναυτιλιακή πολιτική επί των σημαντικότερων ζητημάτων ενώ παράλληλα κάθε κράτος μέλος διαμορφώνει και εφαρμόζει τη δική του ναυτιλιακή στρατηγική επί τη βάσει της παράδοσης, των δυνατοτήτων και των συμφερόντων του. Μολαταύτα, η αντιπαραβολή των πολιτικών των κέντρων αυτών με την ενιαία πολιτική της Ένωσης παρουσιάζει μεγάλη χρησιμότητα. Κι αυτό διότι, αναμφίβολα, πρόκειται για πέντε ιδιαίτερα ανταγωνιστικά κέντρα που έχουν κατορθώσει να προσαρμόσουν με επιτυχία τη στρατηγική τους στις σύγχρονες προκλήσεις του κλάδου και των οποίων το παράδειγμα δύναται να φωτίσει κατά τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τις αδυναμίες και τα ελλείμματα της ενωσιακής ναυτιλιακής πολιτικής. Στην ανάλυση λοιπόν που ακολουθεί και η οποία λαμβάνει υπόψιν τις καίριες παρατηρήσεις της σχετικής έρευνας της Monitor Deloitte, επισημαίνονται οι αδυναμίες αυτές στους πλέον κρίσιμους για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας παράγοντες (φορολογία, ρυθμιστικό πλαίσιο, συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες, εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, ελκυστικότητα σημαίας και νομικό πλαίσιο, χρηματοδότηση), με ευθεία αναφορά στο παράδειγμα των ανωτέρω κέντρων και με τελικό στόχο τη διατύπωση προτάσεων για την άμβλυνση των αδυναμιών αυτών και την επίτευξη της επιδιωκόμενης βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας.



Διάγραμμα 3: Σύνθετος ρυθμός ανάπτυξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά τη διετία 2014-2016 στα ΗΑΕ, τη Σιγκαπούρη, τον Καναδά, το Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και την Ε.Ε. (Monitor Deloitte, EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis, 2017)

#### 4.2. Φορολογία και άλλα οικονομικά κίνητρα

Αναμφίβολα, η φορολογική μεταχείριση του ναυτιλιακού κλάδου και τα εν γένει οικονομικά κίνητρα και απαλλαγές που χορηγούνται σε αυτόν διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τη βιωσιμότητα και την ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού συμπλέγματος, καθώς συνιστούν παράγοντα που επηρεάζει καταλυτικά την απόφαση για την εγκατάσταση της έδρας μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε ορισμένη περιοχή. Όπως κατέστη φανερό από την ανάλυση που προηγήθηκε, η πλειοψηφία των δυναμικότερα αναπτυσσόμενων ναυτιλιακών συμπλεγμάτων (με την εξαίρεση της Σανγκάης) έχει ως βασικό χαρακτηριστικό της την πρόβλεψη και εφαρμογή ευνοϊκού φορολογικού καθεστώτος για τη ναυτιλία. Το ευνοϊκό αυτό καθεστώς, όπως ήδη καταδείχθηκε, λαμβάνει σε κάθε κέντρο διαφορετική μορφή εξικνούμενο μέχρι του σημείου της πλήρους απαλλαγής από κάθε φόρο (όπως συμβαίνει στο Ντουμπάι).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση το πλαίσιο για τη φορολόγηση της ναυτιλίας θέτουν οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν σήμερα, και οι οποίες παρουσιάστηκαν αναλυτικά στη δεύτερη

ενότητα της παρούσας. Όπως προεκτέθηκε, με στόχο την αντιμετώπιση του φορολογικού ανταγωνισμού από τρίτες χώρες και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, προκρίθηκε η δυνατότητα αντικατάστασης της κανονικής φορολογίας των επιχειρήσεων από τον φόρο επί της χωρητικότητας (tonnage tax system)<sup>88</sup>. Η εφαρμογή του συστήματος αυτού έχει ως συνέπεια ο φόρος που καταβάλλει ο πλοιοκτήτης να συνδέεται άμεσα με τη χωρητικότητα που χρησιμοποιείται. Ο φόρος επί της χωρητικότητας είναι πληρωτέος ανεξάρτητα από τα πραγματικά κέρδη ή ζημίες της εταιρείας. Για την υπαγωγή μιας πλοιοκτήτριας εταιρείας στο ανωτέρω φορολογικό καθεστώς απαιτείται η σύνδεσή της με σημαία κράτους μέλους. Ωστόσο, ο φόρος χωρητικότητας μπορεί κατ' εξαίρεση να εφαρμόζεται στο σύνολο του στόλου που εκμεταλλεύεται μια εταιρεία που εδρεύει στην επικράτεια κράτους μέλους, εάν αποδειχθεί ότι η διαχείριση του στόλου ασκείται πραγματικά από την επικράτεια του κράτους αυτού και ότι η εταιρεία με τη δραστηριότητά της συνεισφέρει στην προαγωγή της οικονομίας και της απασχόλησης στην Ένωση. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι δικαιούχοι εταιρείες να δεσμεύονται για την αύξηση ή, έστω, τη διατήρηση της χωρητικότητας που εκμεταλλεύονται υπό τη σημαία κράτους μέλους. Τηρουμένων όλων των ανωτέρω όρων, επιλέξιμες για φορολογική ελάφρυνση μπορούν να είναι, ένεκα του ισχυρού διεθνούς ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουν, και εταιρείες διαχείρισης πλοίων εγκατεστημένες στην Κοινότητα. Το ευνοϊκό καθεστώς ισχύει για αυτές υπό τους ίδιους όρους και μόνο για τα πλοία για τα οποία τους έχει ανατεθεί η πλήρης ευθύνη της λειτουργίας τους. Στις ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν, υπό προϋποθέσεις, να υπάγονται και υπηρεσίες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης, όχι όμως και οι προσωπικές αμοιβές των μετόχων και των διευθυντών των εταιρειών, οι οποίες υπόκεινται στην κανονική φορολογία που εφαρμόζει κάθε κράτος.

Σε γενικές γραμμές, το φορολογικό καθεστώς που θεσπίζει το ισχύον πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζει ευελιξία και διαμορφώνει ένα ικανοποιητικό ανταγωνιστικό πλαίσιο για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, είναι δε σαφές ότι μια ανάλογη φορολογική πολιτική συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών και των παγκόσμιων ανταγωνιστών τους. Ως εκ τούτου, το ανωτέρω δημοσιονομικό πλαίσιο θα πρέπει στη βάση του να διατηρηθεί<sup>89 90 91</sup>. Εντούτοις, υπάρχουν σαφή περιθώρια βελτίωσής του, ενόψει ιδίως των επιθετικών πολιτικών που εφαρμόζουν οι

---

<sup>88</sup> Ο φόρος χωρητικότητας άρχισε να ισχύει στην Ελλάδα ήδη από το 1957 και επεκτάθηκε σταδιακά και σε άλλες χώρες της Ε.Ε. Σήμερα εφαρμόζεται σε 18 κράτη-μέλη.

<sup>89</sup> Σχετικά βλ. και το πρόσφατο άρθρο <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20180904/business-news/is-state-aid-essential-to-the-shipping-industry.688315>

<sup>90</sup> Έχει υπολογιστεί ότι σε περίπτωση που δεν ίσχυε το καθεστώς χορήγησης κρατικών ενισχύσεων στη ναυτιλία, η συνεισφορά του κλάδου στην οικονομία της ΕΕ από το 2004 έως το 2012 θα ήταν μειωμένη κατά 54%. ([https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_503.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_503.pdf))

<sup>91</sup> International Chamber of Shipping. *Review of State Aid Guidelines for Maritime Transport*. [[http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport-\(ht2744\).pdf?sfvrsn=0](http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport-(ht2744).pdf?sfvrsn=0)]

ανταγωνιστές της κοινοτικής ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, ως αδυναμίες της εφαρμοζόμενης πολιτικής προβάλλουν οι υψηλότερες (συγκριτικά με τα άλλα διεθνή κέντρα) απαιτήσεις για σύνδεση με σημαία κράτους μέλους ως προϋπόθεση για την υπαγωγή στο φόρο χωρητικότητας, αλλά και η περιορισμένη εμβέλεια εφαρμογής του φόρου συγκριτικά με τα ανταγωνιστικά κέντρα που μελετήθηκαν, όπου το ευνοϊκό καθεστώς εκτείνεται σε ένα ευρύτερο φάσμα συμμετεχόντων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στα μειονεκτήματα της φορολογικής πολιτικής εντάσσονται επίσης οι αυστηρές προβλέψεις για την απομόνωση των εσόδων που προέρχονται από μη ναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. έσοδα από τόκους), οι οποίες έρχονται σε αντίθεση με την προσέγγιση χωρίς ανάλογους αποκλεισμούς που εφαρμόζεται σε άλλα κέντρα, καθώς επίσης και η έλλειψη φορολογικών κινήτρων συνδεδεμένων με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις<sup>92</sup>.

#### 4.3. Ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες

Οι γενικότεροι ρυθμιστικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την ελκυστικότητα ενός ναυτιλιακού πλέγματος, καθώς αποτελούν έναν *sine qua non* όρο για τη λειτουργία κάθε άλλου παράγοντα. Είναι προφανές ότι μία ναυτιλιακή εταιρεία (όπως και κάθε εταιρεία γενικότερα) θα προτιμήσει να εγκαταστήσει την έδρα της σε μία περιοχή όπου υφίσταται κράτος δικαίου, ανεξαρτησία της δικαστικής εξουσίας, εμπιστοσύνη στις κυβερνητικές αρχές και ασφάλεια δικαίου. Οι συνθήκες αυτές εγγυώνται τη σταθερότητα και διαφάνεια που απαιτούν οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις των ναυτιλιακών εταιρειών. Καίτοι το ρυθμιστικό περιβάλλον είναι παράγοντας που επηρεάζεται πρωτίστως από τις εθνικές πολιτικές των κρατών μελών, η Ε.Ε. ασκεί σημαντική επιρροή σε ζητήματα όπως η συνολική ασφάλεια δικαίου σε σχέση με το φορολογικό και το δημοσιονομικό καθεστώς, η εξάλειψη των εμποδίων στο διεθνές εμπόριο και η εκπροσώπηση των κρατών μελών ενώπιον του IMO.

Μελετώντας την ευρωπαϊκή πολιτική ως προς τα ζητήματα αυτά, διαπιστώνει κανείς ένα κενό σε σχέση με το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία και ειδικότερα το φορολογικό σύστημα. Πιο συγκεκριμένα, σε δημόσιες διαβουλεύσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις, έχει διαπιστωθεί ότι στην πάροδο των χρόνων η Ε.Ε. έχει προβεί σε ασαφείς ή αντιφατικές ερμηνείες του ρυθμιστικού πλαισίου ως προς το ποιες ακριβώς είναι οι επιλέξιμες δραστηριότητες που υπάγονται στον φόρο χωρητικότητας. Πέραν του προβλήματος της έλλειψης σαφήνειας σχετικά με τα όρια των επιτρεπόμενων κρατικών ενισχύσεων, επικρίνεται ακόμη η φορμαλιστική διάθεση της Ένωσης σε σχέση με την εφαρμογή τους, που έρχεται σε αντίθεση με την

<sup>92</sup> Για την εν γένει δυνατότητα υιοθέτησης ανάλογων μέτρων βλ. Nikolakaki, G. 2012. *Economic incentives for maritime shipping relating to climate protection*. [<https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-012-0036-z#Sec3>]

πραγματιστική και πολύ πιο φιλική προς τις επιχειρήσεις διάθεση των κρατικών αρχών, που παρατηρείται σε άλλα διεθνή κέντρα, όπως η Σιγκαπούρη<sup>93</sup>.

#### 4.4 Συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες

Αυτονόητο είναι ότι για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας ενός ναυτιλιακού συμπλέγματος πρέπει να λαμβάνονται μέτρα που να στοχεύουν όχι μόνον στον πυρήνα αυτού, ήτοι στις αμιγείς δραστηριότητες ναυτιλιακών μεταφορών, αλλά και σε όλες εκείνες τις συναφείς δραστηριότητες που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με αυτές. Περαιτέρω, καθίσταται ευχερώς αντιληπτό ότι το εύρος και το βάθος του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα εξαρτώνται κυρίως από την ηλικία και την ωριμότητα του ίδιου του ναυτιλιακού cluster. Παρ' όλα αυτά οι εφαρμοζόμενες πολιτικές είναι σε θέση να υποστηρίξουν και να επιταχύνουν την ανάπτυξή του. Αυτή ακριβώς η φιλοσοφία διαπνέει την εφαρμοζόμενη στο κέντρο της Σιγκαπούρης πολιτική, καθώς, όπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς, ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης δεν τυγχάνουν αποκλειστικά οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά όλοι οι εμπλεκόμενοι στον ευρύτερο ναυτιλιακό τομέα. Με τον τρόπο αυτόν προωθείται η συνολική ανάπτυξη του cluster.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η προσέγγιση είναι διαφορετική. Παρότι λοιπόν η μακρά ναυτιλιακή παράδοση της Ευρώπης έχει ως αποτέλεσμα τη σταθερή παρουσία στην ευρωπαϊκή ήπειρο σημαντικότερων ναυτιλιακών οργανισμών (κέντρων διαιτησίας, P&I clubs, εφοπλιστικών οργανώσεων κ.ά.), διαπιστώνεται μια πλήρης απουσία στρατηγικών που να στοχεύουν στις επαγγελματικές υπηρεσίες που περιβάλλουν τον στενό πυρήνα της ναυτιλίας. Με άλλα λόγια, ενώ τα δυναμικότερα αυτή τη στιγμή κέντρα ενθαρρύνουν συστηματικά την ανάπτυξη επαγγελματιών υψηλής προστιθέμενης αξίας για την παροχή επαγγελματικών υπηρεσιών συνδεδεμένων με τη ναυτιλία, στην Ευρώπη απουσιάζει μια ευρύτερη εστίαση στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Έτσι η χάραξη πολιτικής έχει μυωπικά επικεντρωθεί στον παραδοσιακό βασικό τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, παραβλέποντας την ανάγκη διαμόρφωσης ολοκληρωμένων πολιτικών για όλο το ναυτιλιακό σύμπλεγμα, που θα καθιστούσαν την ευρωπαϊκή ναυτιλία πολύ πιο ανταγωνιστική.

#### 4.5 Ευκολία ασκήσεως επιχειρηματικής δραστηριότητας

Η ευκολία ασκήσεως επιχειρηματικής δραστηριότητας αφορά εν προκειμένω στις διαδικασίες που απαιτούνται για τη σύσταση μιας ναυτιλιακής εταιρείας, τη διαχείριση αφερεγγυότητας, την

---

<sup>93</sup> Ενδεικτική είναι λ.χ. η απόφαση που εξεδόθη το 2015 σχετικά με το ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας [C(2015) 9019 final].



καταχώριση των περιουσιακών στοιχείων κ.λπ. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ευκολία επιχειρηματικής δραστηριοποίησης ποικίλλει από κράτος σε κράτος της Ε.Ε και είναι κατά βάση ζήτημα εθνικής πολιτικής. Αναμφίβολα, όμως, οι ευρωπαϊκές πολιτικές ασκούν επίδραση και σε αυτόν τον τομέα, κυρίως μέσω της προσπάθειας εναρμόνισης και βελτίωσης των εθνικών διοικητικών διαδικασιών. Είναι γεγονός ότι οι περισσότεροι από τους παράγοντες που επηρεάζουν την επιχειρηματική δραστηριότητα έχουν χαρακτήρα γενικό και δεν αφορούν ειδικά στη ναυτιλία. Σε ό,τι αφορά στον συγκεκριμένο κλάδο, κύριος στόχος της Ε.Ε. έως τώρα υπήρξε η εγκαθίδρυση ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, μέσω της άρσης των περιττών διοικητικών εμποδίων εντός της εσωτερικής αγοράς. Μολαταύτα, οι έως τώρα προσπάθειες στο ζήτημα αυτό επικεντρώνονται κυρίως στη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Παρότι οι πρωτοβουλίες αυτές είναι απαραίτητες, το ίδιο αναγκαία προβάλλει η λήψη αντίστοιχων μέτρων για τη διευκόλυνση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην υπερπόντια ναυτιλία, οι οποίες αντιμετωπίζουν σκληρότατο ανταγωνισμό και έχουν πολύ ισχυρότερα κίνητρα μετεγκατάστασης εκτός Ε.Ε. σε σχέση με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Η αναγκαιότητα αυτή έχει άλλωστε μετ' επιτάσεως προβληθεί και από τους ίδιους τους εκπροσώπους του κλάδου<sup>94</sup>, ως μη λησμονείται δε

---

<sup>94</sup> <https://www.naftemporiki.gr/premiumservices/archive/story/2482350>

ότι το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών της Ε.Ε. διεξάγεται με εταιρίες εκτός Ε.Ε., όπως ξεκάθαρα προκύπτει και από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4: Θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ των κύριων λιμένων της χώρας αναφοράς και των λιμένων συνεργατών τους που ομαδοποιούνται ανά κύριες γεωγραφικές περιοχές (σε ποσοστό % του συνολικού μεικτού βάρους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων) (Eurostat)

	2015					2016					Total transport growth rate 2015-2016 (%)
	Total transport (million tonnes)	Of which (%)				Total transport (million tonnes)	Of which (%)				
		National	International		Unknown		National	International		Unknown	
		Intra EU-28	Extra EU-28			Intra EU-28	Extra EU-28				
EU-28	3 092.3	9	25	63	3	3 112.8	10	25	62	3	+0.7
Belgium	241.1	1	33	66	0	252.6	1	34	64	0	+4.8
Bulgaria	27.2	0	17	82	0	28.7	0	21	79	0	+5.6
Denmark	82.3	16	52	29	2	82.6	16	53	30	1	+0.3
Germany	292.5	1	40	59	0	293.5	2	40	58	0	+0.4
Estonia	31.4	1	62	37	1	30.2	0	63	37	0	-3.8
Ireland	48.2	2	73	24	0	48.9	2	74	23	0	+1.5
Greece	128.1	23	21	56	0	134.7	21	21	58	0	+5.1
Spain	421.2	10	20	59	11	423.8	11	20	58	11	+0.6
France (*)	289.5	5	32	58	4	283.4	5	32	57	5	-2.1
Croatia	15.3	9	23	68	0	15.8	4	22	74	0	+3.6
Italy	368.5	23	18	58	0	365.6	26	18	55	0	-0.8
Cyprus	7.4	0	50	50	0	10.3	0	49	42	9	+38.2
Latvia	66.1	0	74	26	0	59.3	0	76	24	0	-10.3
Lithuania	43.1	0	47	52	0	46.2	0	44	56	0	+7.2
Malta	3.7	0	73	27	0	3.8	0	61	39	0	+2.7
Netherlands	594.2	0	25	72	3	588.2	0	25	71	4	-1.0
Poland	68.4	1	54	45	0	71.6	2	52	46	0	+4.6
Portugal	80.6	7	31	61	0	80.7	9	30	61	0	+0.2
Romania	43.6	0	20	80	0	45.5	0	19	81	0	+4.2
Slovenia	19.9	0	29	71	0	21.2	0	28	71	1	+6.2
Finland	91.9	6	69	26	0	98.7	6	66	27	0	+7.4
Sweden	164.2	11	66	22	1	166.5	11	67	21	1	+1.4
United Kingdom	444.7	14	46	37	3	436.4	14	47	36	3	-1.9
Iceland	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Norway	176.0	29	55	14	2	177.1	26	56	12	6	+0.7
Montenegro	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Turkey	388.9	7	34	57	1	402.6	7	35	57	0	+3.5

Note: The percentages of international intra-EU-28 and extra-EU-28 transport for non-EU-28 countries express the share of total transport with EU-28 and non-EU-28 countries respectively. Main ports are ports handling more than 1 million tonnes of goods annually. (:) not available. (\*) Partially estimated by Eurostat.

#### 4.6 Εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό

Ο συγκεκριμένος παράγοντας αναφέρεται στην ύπαρξη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού για τη ναυτιλία, καθώς επίσης και στη φορολογική αντιμετώπιση των επαγγελματιών αυτών. Όπως ήδη επισημάνθηκε, το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία διαλαμβάνει ρητή πρόβλεψη για τη μείωση του κόστους απασχόλησης και τη χορήγηση ενισχύσεων για την κατάρτιση των Ευρωπαϊκών ναυτικών. Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι επιχορηγήσεις κατάρτισης είναι διαθέσιμες μόνο για τους υπηκόους των κρατών της ΕΕ και του ΕΟΧ και μόνο για πλοία υπό σημαία κράτους της ΕΕ ή του ΕΟΧ. Αυτό έρχεται (για ακόμη μία φορά) σε αντίθεση με τα ισχύοντα

στο Χονγκ Κονγκ ή τη Σιγκαπούρη (τα κέντρα που, όπως προαναφέρθηκε, κατέχουν τα πρωτεία όσον αφορά στη διαθεσιμότητα εξειδικευμένων επαγγελματιών του ναυτιλιακού κλάδου), στα οποία δεν απαιτείται σύνδεση με τη σημαία. Ένα επιπλέον μειονέκτημα των συγκεκριμένων προγραμμάτων (που απορρέει ευθέως από το ίδιο το περιεχόμενο του πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις) είναι η μειωμένη τους εμβέλεια, καθώς περιορίζονται αποκλειστικά και μόνο στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης STCW. Αντιθέτως, τα κέντρα που αυτή τη στιγμή πρωτοστατούν στον τομέα του εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού στη ναυτιλία, έχουν υιοθετήσει μια εντελώς διαφορετική φιλοσοφία προσφέροντας προγράμματα κατάρτισης εκτεινόμενα στο ευρύτερο φάσμα του ναυτιλιακού κλάδου (management, χρηματοδότηση, μεσιτεία, ναυτικό δίκαιο) αλλά και παρέχοντας στους εκπαιδευόμενους την ευχέρεια να επιλέξουν μεταξύ διαφορετικών τύπων προγραμμάτων (προγράμματα ανταλλαγής σπουδαστών στο εξωτερικό, εκτεταμένα προγράμματα αλλαγής σταδιοδρομίας, επιχορηγήσεις κατάρτισης των εργαζομένων και κίνητρα κατάρτισης για φοιτητές κ.ά.).

#### 4.7 Ελκυστικότητα σημαίας και νομικό πλαίσιο για την εκμετάλλευση πλοίων

Είναι προφανές ότι η ελκυστικότητα της σημαίας και το νομικό πλαίσιο που διέπει την εκμετάλλευση των πλοίων αποτελούν δύο στενά συνδεδεμένους παράγοντες με ιδιαίτερη σημασία για το λειτουργικό κόστος των πλοίων και κατ' επέκταση για την ανταγωνιστικότητα μιας ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η σημασία δε της ελκυστικότητας της σημαίας παρίσταται ακόμη μεγαλύτερη στις χώρες της Ε.Ε., όπου η σύνδεση με τη σημαία κράτους μέλους συνιστά αναγκαία προϋπόθεση για την υπαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών σε ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς.

Όπως είναι γνωστό, οι σημαίες των κρατών μελών της Ένωσης βιώνουν έντονο και διαρκή ανταγωνισμό από σημαίες τρίτων χωρών. Αν και η ελκυστικότητα της σημαίας των κρατών μελών καθορίζεται εν πολλοίς από την πολιτική ενός εκάστου κράτους, είναι γεγονός ότι η ενωσιακή νομοθεσία την επηρεάζει ως ένα βαθμό, κυρίως μέσω των αυξημένων -εν συγκρίσει προς τα οριζόμενα στις διεθνείς συμβάσεις- απαιτήσεων που τάσσει, ιδίως σε θέματα υγείας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι πρόσθετες αυτές διατυπώσεις αυξάνουν τις λειτουργικές δαπάνες των πλοίων υπό κοινοτική σημαία σε σύγκριση με τα πλοία που φέρουν σημαίες τρίτων χωρών, όπως η Σιγκαπούρη, οι οποίες περιορίζονται στην αυστηρή εφαρμογή των διεθνών προτύπων που επιβάλλουν οι συμβάσεις του IMO και της ILO. Το λειτουργικό κόστος αυξάνεται επίσης από τους περιορισμούς που θέτει η ευρωπαϊκή νομοθεσία σε σχέση με την εθνικότητα του πληρώματος των πλοίων υπό κοινοτική σημαία, δυνάμει των οποίων επιβάλλεται η επάνδρωση του πλοίου με έναν ελάχιστο σταθερό αριθμό Ευρωπαίων ναυτικών. Τέλος, όπως ήδη καταδείχθηκε, υπάρχει έλλειμμα

στην ύπαρξη ψηφιακών διακρατικών συστημάτων για τις υπηρεσίες σημαίας, υπηρεσιών τέτοιων που να επιτρέπουν στα κράτη μέλη τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας και τη συνακόλουθη μείωση του διοικητικού κόστους των κοινοτικών νηολογίων, όπως έχει δε παρατηρηθεί<sup>95</sup> δεν υφίστανται τελικώς επί της ουσίας συγκεκριμένα κίνητρα που να ωθούν τους πλοιοκτήτες να καταχωρίσουν τα πλοία τους σε κοινοτικά νηολόγια.

#### 4.8 Χρηματοδότηση της πράσινης ναυτιλίας

Όπως κατέστη εμφανές, όλα τα ναυτιλιακά κέντρα που μελετήθηκαν έχουν δώσει έμφαση στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών χρηματαγορών τους. Έτσι, στη Σιγκαπούρη λειτουργούν εκτεταμένα ερευνητικά προγράμματα με στόχο την ανάπτυξη των αγορών ιδίων κεφαλαίων, ενώ η χώρα προσφέρει επίσης ένα ευρύ χαρτοφυλάκιο προγραμμάτων μέσω της Maritime Singapore Green Initiative<sup>96</sup>, του Maritime Cluster Fund<sup>97</sup> και του Maritime Innovation and Technology Fund<sup>98</sup>, τα οποία επιτρέπουν την αναβάθμιση των πλοίων, τις επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη και τις επενδύσεις κεφαλαίου που βελτιώνουν την παραγωγικότητα. Στη Σανγκάη, από την άλλη πλευρά, υπάρχει άμεση κρατική συμμετοχή στη χρηματοδότηση και τη χρηματοδοτική μίσθωση πλοίων, ενώ το Χονγκ Κονγκ παραδοσιακά διατηρεί στενό σύνδεσμο με το χρηματοοικονομικό κέντρο του Λονδίνου. Ομοίως, το Βανκούβερ προωθεί τη σύνδεσή του με τις ναυτιλιακές χρηματοπιστωτικές αγορές της Νέας Υόρκης.

Είναι γεγονός ότι η οικονομική κρίση μείωσε σημαντικά τις τιμές των ναύλων, καθιστώντας έτσι εξαιρετικά δύσκολη για πολλούς πλοιοκτήτες την αναβάθμιση των πλοίων τους ώστε να ανταποκρίνονται στην ολοένα αυστηρότερη περιβαλλοντική νομοθεσία ή την αγορά νέων, φιλικών προς το περιβάλλον, πλοίων. Είναι, επίσης, γνωστό ότι ο χρηματοπιστωτικός τομέας στην Ε.Ε. υφίσταται σοβαρές πιέσεις και ότι οι ευρωπαϊκές τράπεζες τείνουν να αποσυρθούν από τη ναυτιλία και τον κίνδυνο που ενυπάρχει σε αυτήν<sup>99</sup> πουλώντας τα χαρτοφυλάκια ναυτιλιακών δανείων (ως επί το πλείστον σε κινεζικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα). Περαιτέρω, οι προτεινόμενες με τον Κανονισμό Βασιλεία IV αλλαγές στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, αποτελούν σημαντική πηγή κινδύνου για τις ναυτιλιακές εταιρείες λόγω της de facto υποχρεωτικής εφαρμογής τους στην ΕΕ αλλά και της εξάρτησης των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών από τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό.

<sup>95</sup> Βλ. το Παράρτημα 1 της απάντησης του Ναυτικού Επιμελητηρίου του Ηνωμένου Βασιλείου στο ερωτηματολόγιο για την επανεξέταση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές ([http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012\\_maritime\\_transport/ukcs\\_2\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012_maritime_transport/ukcs_2_en.pdf))

<sup>96</sup> <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/green-efforts/maritime-singapore-green-initiative>

<sup>97</sup> <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-companies/setting-up-in-singapore/developing-manpower/maritime-cluster-fund-mcf>

<sup>98</sup> <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/232129a2-ea59-45c8-8bce-afb3ffd3f77f>

<sup>99</sup> <https://www.naftikachronika.gr/2018/11/13/naftiliaki-chrimatodotisi-oi-evropaikes-trapezes-apostrefontai-tin-viomichania/>

Η στρατηγική της Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές τονίζει τη σημασία της υποστήριξης της μετάβασης στην πράσινη ναυτιλία και της υιοθέτησης καινοτόμων τεχνολογιών μέσω της παροχής οικονομικών λύσεων που θα επιταχύνουν τις επενδύσεις. Ωστόσο μέχρι πρότινος, οι χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες σε ευρωπαϊκό πλαίσιο οι οποίες αφορούσαν στη ναυτιλία στόχευαν κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές εντός της ΕΕ<sup>100</sup> και δεν εστίαζαν τόσο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Πλέον, υφίστανται κάποια επενδυτικά εργαλεία υπό τον έλεγχο του “Connecting Europe Facility” σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (EIB) για τη χρηματοδότηση νέων έργων κατασκευής, ανακατασκευών και προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης<sup>101</sup>. Ένα από τα προγράμματα αυτά είναι το Green Shipping Financing Tool (GSFT), το οποίο στοχεύει στην επιτάχυνση των επενδύσεων στην πράσινη ναυτιλία<sup>102</sup>. Εντούτοις, δεν μπορεί κανείς να παραβλέψει τις υφιστάμενες ελλείψεις και τα μειονεκτήματα των προγραμμάτων αυτών. Καταρχάς, το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις, δεν φαίνεται να επιτρέπει την οικονομική ενίσχυση που συνίσταται στη χορήγηση επενδύσεων κεφαλαίου για τη μετάβαση στην πράσινη ναυτιλία. Επιπλέον, ακόμη και τα τρέχοντα επενδυτικά προγράμματα (στο πλαίσιο του CEF, του H2020, των επενδυτικών προγραμμάτων της EIB) φαίνεται να στοχεύουν κατά κύριο λόγο στη διευκόλυνση του ενδοκοινοτικού εμπορίου, ενώ η συμμετοχή σε αυτά παρουσιάζει σημαντικές δυσκολίες καθώς τίθενται αυστηρές προϋποθέσεις για τους χρήστες, με αποτέλεσμα πολλοί πλοιοκτήτες να καθίστανται εξ υπαρχής μη επιλέξιμοι. Τέλος, τόσο η διαδικασία υποβολής της αίτησης για χρηματοδότηση όσο και οι συνακόλουθες απαιτήσεις τεκμηρίωσης είναι χρονοβόρες και χαρακτηρίζονται από αυξημένη πολυπλοκότητα, ενώ δυστυχώς έχει διαπιστωθεί έλλειψη διαφάνειας κατά τη χορήγηση των ενισχύσεων.

#### 4.9. Συμπεράσματα

Η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εφαρμοζόμενη πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές. Εξετάζοντας το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, διαπιστώνει κανείς ότι, παρότι αυτό είναι αρκετά ικανοποιητικό σε γενικές γραμμές, υπάρχουν σημεία του που χρήζουν οπωσδήποτε βελτίωσης για να μπορέσει η ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνιστεί επί ίσοις όροις τις αναδυόμενες δυνάμεις της παγκόσμιας αγοράς. Χωρίς αμφιβολία, το βασικό πρόβλημα στο οποίο ανάγονται οι περισσότερες λανθασμένες πολιτικές, παραμένει η

---

<sup>100</sup> Έτσι, προγράμματα όπως τα “Motorways of the Sea” και “Marco Polo II” στόχευαν στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού για τις ενδοευρωπαϊκές επενδύσεις που απαιτούνταν για τη συμμόρφωση με τις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, achieve modal shift to maritime transport κλπ.

<sup>101</sup> Henderson, Catriona. 2018. *The Financing of Green Shipping*. [<https://www.assetfinanceinbrief.com/2018/10/financing-green-shipping/>]

<sup>102</sup><http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=26985&no=3>

μυωπική αντίληψη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία εστιάζει το ενδιαφέρον των εφαρμοζόμενων πολιτικών αποκλειστικά στις δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών, αποκλείοντας έτσι ένα ευρύτατο φάσμα συναφών δραστηριοτήτων και, κατά συνέπεια, παρακωλύοντας τον σχηματισμό ενός εύρωστου ναυτιλιακού συμπλέγματος. Ενόψει των ανωτέρω, θα έλεγε κανείς ότι περισσότερο από μια αλλαγή πολιτικής απαιτείται μια αλλαγή αντίληψης σε θεσμικό επίπεδο, ώστε να μπορέσει η κοινοτική ναυτιλία να συμβαδίσει με τις εξελίξεις στο διεθνές γίγνεσθαι και να διασφαλίσει την προεξέχουσα θέση της σε αυτό.

#### Βιβλιογραφία 4<sup>ου</sup> Κεφαλαίου

- Monitor Deloitte. (2017). *EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis*. [<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2017-02-23-Deloitte-Benchmark-Study-FULL---FINAL.pdf>].
- Adamantopoulos, K. 2015. *Competitiveness of the european shipping industry*. [[https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_503.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_503.pdf)]
- Henderson, Catriona. 2018. *The Financing of Green Shipping*. [<https://www.assetfinanceinbrief.com/2018/10/financing-green-shipping/>]
- <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=26985&no=3>
- <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20180904/business-news/is-state-aid-essential-to-the-shipping-industry.688315>
- [http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport\\_\(ht2744\).pdf?sfvrsn=0](http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport_(ht2744).pdf?sfvrsn=0)
- Nikolakaki, G. 2012. Economic incentives for maritime shipping relating to climate protection. [<https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-012-0036-z#Sec3>]
- Commission’s Decision of 18.12.2015, C(2015) 9019 final
- <https://www.naftemporiki.gr/premiumservices/archive/story/2482350>
- [http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012\\_maritime\\_transport/ukcs\\_2\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2012_maritime_transport/ukcs_2_en.pdf)
- <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/green-efforts/maritime-singapore-green-initiative>
- <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-companies/setting-up-in-singapore/developing-manpower/maritime-cluster-fund-mcf>

- <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/232129a2-ea59-45c8-8bce-afb3ffd3f77f>
- <https://www.naftikachronika.gr/2018/11/13/naftiliaki-chrimatodotisi-oi-evropaikes-trapezes-apostrefontai-tin-viomichania/>
- <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=26985&no=3>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 5.1 Εισαγωγή – Η στρατηγική σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Η επισήμανση των κενών της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, η συστηματική αντιμετώπισή τους σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο και η σταθερή επιδίωξη ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δεν αποτελούν ευχολόγιο αλλά ζήτημα μείζονος σημασίας για την Ε.Ε. Αυτό το αντιλαμβάνεται κανείς αναλογιζόμενος το στρατηγικό χαρακτήρα της ναυτιλίας για την Ένωση<sup>103</sup>. Κατ' αρχάς, μια ισχυρή ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανεξαρτησία της, καθώς αυτονοήτως μία οικονομία τέτοιου μεγέθους δεν μπορεί να εξαρτάται από τη ναυτιλία των οικονομικών ανταγωνιστών της και τα κατά περίπτωση μεταβαλλόμενα συμφέροντα αυτών. Πέραν αυτού, η ύπαρξη ισχυρού κοινοτικού στόλου επηρεάζει θετικά το σύνολο της κοινοτικής οικονομίας και την ευημερία των πολιτών της Ένωσης, καθώς η οικονομική ανάπτυξή της συνδέεται απόλυτα με τη λειτουργία ενός ποιοτικού συστήματος μεταφορών. Εξάλλου, όπως ήδη επισημάνθηκε, η ναυτιλία σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με ένα ευρύτατο φάσμα επαγγελματικών δραστηριοτήτων στην ξηρά<sup>104</sup>. Η κοινοτική ναυτιλία επιτελεί επίσης έναν άλλο, ιδιαίτερα σημαντικό, ρόλο: σε περίπτωση διεθνούς κρίσης θα μπορούσε να ενισχύσει σημαντικά την αμυντική ικανότητα των ευρωπαϊκών χωρών, ενώ, σε κάθε ενδεχόμενο, μια κραταιά ναυτιλία υπό ευρωπαϊκή σημαία ή ιδιοκτησία αυξάνει την εν γένει διαπραγματευτική δύναμη της Ε.Ε. Τέλος, είναι προφανές ότι η προώθηση των πολιτικών και των στόχων της Ε.Ε. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, απαιτεί μια ισχυρή παρουσία της τελευταίας στην παγκόσμια ναυτιλία. Δυνάμει λοιπόν όλων των ανωτέρω, η διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στον συγκεκριμένο τομέα της οικονομίας παρίσταται αναγκαία. Υπακούοντας σε αυτήν ακριβώς την ανάγκη και λαμβάνοντας υπόψιν τα πολύτιμα συμπεράσματα της προαναφερθείσας έρευνας της Monitor Deloitte για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, στο τελευταίο αυτό τμήμα της παρούσας μελέτης επιχειρείται η διατύπωση ορισμένων προτάσεων για την αντιμετώπιση των θεσμικών κενών και τη συνολική βελτίωση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής.

<sup>103</sup> Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου Μ. και Πάλλης Α., ό.π., σελ. 104-105 και Βλάχος, Γ., ό.π., σελ. 724-727.

<sup>104</sup> Oxford Economics. 2017. *The economic value of the EU shipping industry, 2017 update*. [[https://www.ecsa.eu/images/NEW\\_Position\\_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf](https://www.ecsa.eu/images/NEW_Position_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf)]



## 5.2 Το θεμελιώδες βήμα

Επιχειρώντας τη διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην κοινοτική ναυτιλία, οφείλει κανείς να προβεί κατ' αρχάς σε ορισμένες εισαγωγικές παρατηρήσεις. Θα πρέπει, λοιπόν, να διευκρινισθεί ότι η Ε.Ε. εξακολουθεί να είναι ένας από τους ισχυρότερους παίκτες της διεθνούς ναυτιλίας και να αποτελεί μια ανταγωνιστική επιλογή για την εγκατάσταση της έδρας επαγγελματικών δραστηριοτήτων που σχετιζόμενων με τη ναυτιλία. Εκείνο το οποίο προξενεί ανησυχία, είναι η έντονη πίεση που δέχεται από τους ανταγωνιστές της, η οποία σε κάποιες περιπτώσεις έχει οδηγήσει σε αντικατάσταση των κοινοτικών σημαίων από σημαίες τρίτων χωρών ή και σε μετεγκατάσταση ακόμη της έδρας ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς επίσης και ο χαμηλότερος ρυθμός ανάπτυξης της σε σύγκριση με αυτούς. Ας διευκρινισθεί, ακόμη, ότι το ισχύον ρυθμιστικό πλαίσιο δεν κρίνεται ως μη προσήκον ούτε απορρίπτεται εν συνόλω. Αντιθέτως, πρέπει να αναγνωρίσει κανείς ότι (ειδικά σε ό,τι αφορά στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις), είναι αρκετά ευέλικτο και ανταγωνιστικό και πρέπει οπωσδήποτε στα βασικά σημεία του να διατηρηθεί. Εκείνο το οποίο απαιτείται είναι κάποιες επιμέρους βελτιώσεις του και, κυρίως, μία αλλαγή αντίληψης η οποία θα συμπορεύεται με τις σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος και τη στρατηγική που ακολουθείται από τα δυναμικότερα αναπτυσσόμενα αυτή τη στιγμή κέντρα στον κόσμο.

Το πιο σημαντικό λοιπόν βήμα, όπως άλλωστε έχει καταδειχθεί και από τις έρευνες σχετικά με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, είναι η διαμόρφωση μιας σφαιρικής και συνεκτικής ναυτιλιακής και θαλάσσιας πολιτικής στην Ε.Ε., με παγκόσμιο προσανατολισμό, που θα προωθεί την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου. Κάτι τέτοιο παρίσταται αναγκαίο διότι οι τρέχουσες πολιτικές είναι ξεκάθαρα προσανατολισμένες προς τις ενδοκοινοτικές μεταφορές. Και παρότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι αναμφισβήτητα ένας πολύ σημαντικός κλάδος της ευρωπαϊκής οικονομίας, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται ότι το μεγαλύτερο τμήμα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας δραστηριοποιείται στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο. Επίσης, κρίνεται απολύτως απαραίτητη μια πλατύτερη θεώρηση του κλάδου, η οποία δεν θα στοχεύει αποκλειστικά στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά θα εκτείνεται σε όλο το φάσμα των συναφών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων (δραστηριότητες στην ξηρά, μεσιτεία, logistics, προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης, ναυτική και ναυτιλιακή εκπαίδευση και επιμόρφωση, νομικές υπηρεσίες και διαιτησία, θαλάσσια ασφάλιση κ.ά.). και, επιπροσθέτως, θα λαμβάνει υπόψιν όλους τους κρίσιμους για την ανταγωνιστικότητα παράγοντες (φορολογία, ρυθμιστικό περιβάλλον, εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, ελκυστικότητα σημαίας και νομικό πλαίσιο, χρηματοδότηση κ.ά.). Με άλλα λόγια, εκείνο το οποίο απαιτείται είναι μια ολοκληρωμένη πολιτική για τη ναυτιλία, με πλάτος, βάθος και παγκόσμιο προσανατολισμό, που δεν θα εστιάζει μωπικά σε μεμονωμένους

τομείς του κλάδου ή σε μεμονωμένους παράγοντες ανταγωνιστικότητας. Ανάλογες στρατηγικές έχουν σχεδιάσει και ήδη υλοποιούν τα δυναμικότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως και είναι πλέον αδήριτη ανάγκη να το πράξει και η Ε.Ε.

### 5.3 Ειδικότερες προτάσεις

#### 5.3.1 Σχετικά με το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις

Περνώντας τώρα σε κάποιες ειδικότερες προτάσεις, θα πρέπει κανείς να σταθεί στο ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές. Εκείνο που πρέπει εν προκειμένω να αλλάξει είναι η ασάφεια που συνοδεύει την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων. Έτσι, κρίνεται αναγκαίο να αποσαφηνισθεί ποιες ακριβώς δραστηριότητες πληρούν τις προϋποθέσεις για υπαγωγή στο φόρο χωρητικότητας, καθώς η σταδιακή συμπερίληψη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορισμένων βοηθητικών δραστηριοτήτων, καίτοι θεμιτή, δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς το ακριβές περιεχόμενο των κατευθυντήριων γραμμών. Συναφής με τα ανωτέρω είναι και η ανάγκη να καταλείπεται ένα περιθώριο ευελιξίας στα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή των ως άνω διατάξεων ώστε να μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες του κάθε κράτους. Επίσης, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, θα πρέπει η Ε.Ε. να καθορίσει έναν μεσοπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα για την εφαρμογή των κρατικών ενισχύσεων, ενώ για λόγους ασφάλειας δικαίου δεν θα πρέπει να αμφισβητεί προηγούμενες αποφάσεις που έχουν προσηκόντως κοινοποιηθεί και εγκριθεί.

Ένα ακόμη στοιχείο που χρήζει τροποποίησης είναι οι αυστηρές απαιτήσεις σύνδεσης με σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. για την υπαγωγή στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας. Όπως είναι γενικά παραδεκτό, οι ευρωπαϊκές σημαίες συνδέονται με αυξημένο λειτουργικό κόστος, ενώ το οικονομικό πλεονέκτημα που συνεπαγόταν η εγγραφή σε ένα ποιοτικό νηολόγιο κράτους μέλους έχει κατά βάση εξαλειφθεί λόγω της εναρμόνισης σε διεθνές επίπεδο των προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Ως εκ τούτου, οι αυστηρές απαιτήσεις σύνδεσης με τη σημαία πλήττουν την ανταγωνιστικότητα της κοινοτικής ναυτιλίας. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμη, αν όχι η χαλάρωσή τους, τουλάχιστον η μη περαιτέρω αυστηροποίησή τους. Το στοιχείο στο οποίο θα μπορούσε η Ε.Ε. να δώσει μεγαλύτερη έμφαση, ανταποκρινόμενη στη σύγχρονη τάση και παραδειγματιζόμενη από την πολιτική άλλων κέντρων, δεν είναι η σημαία αλλά η εν τοις πράγμασι στρατηγική και εμπορική διαχείριση των πλοίων μιας εταιρείας από την επικράτεια κράτους-μέλους και η συμβολή των δραστηριοτήτων αυτών στην τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας και της απασχόλησης στην Ε.Ε. Τέλος, θα μπορούσε να εξετασθεί το ενδεχόμενο διεύρυνσης του πεδίου εφαρμογής των κρατικών

ενισχύσεων ώστε να επεκταθεί σε όλα τα είδη πλοίων<sup>105</sup>, αλλά και στις άμεσα συνδεδεμένες με τις θαλάσσιες μεταφορές δραστηριότητες.

### 5.3.2 Σχετικά με την απόκλιση από τα οριζόμενα στις συμβάσεις του IMO και της ILO πρότυπα για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία

Όπως ήδη επισημάνθηκε, σε επίπεδο Ε.Ε. υπάρχει έντονη η τάση για θέσπιση ολοένα αυστηρότερων προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας. Αν και τα μέτρα αυτά είναι σημαντικά, η Ε.Ε. θα πρέπει να σταματήσει να παίρνει διαρκώς ανάλογες πρωτοβουλίες, καθώς η επιβολή πρόσθετων περιορισμών που βρίσκονται εκτός του πλαισίου των διεθνών συμβάσεων αυξάνει το λειτουργικό κόστος, συγκριτικά με τα κράτη που περιορίζονται στην αυστηρή εφαρμογή των συμβάσεων των IMO και ILO. Στο πλαίσιο αυτό, απαιτείται η αναθεώρηση ισχυόντων κανονισμών που ενδεχομένως θέτουν ιδιαίτερα επαχθείς όρους. Σε κάθε περίπτωση, ευκατρία είναι η ευθυγράμμιση του ρυθμιστικού πλαισίου του IMO και της ΕΕ ώστε να περιοριστεί η ανάγκη για μονομερείς ενέργειες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας<sup>106</sup>. Στις περιπτώσεις δε εκείνες που επιβάλλονται υψηλότερες απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, η Ένωση θα πρέπει να προβαίνει στην εκτίμηση του οικονομικού οφέλους που θα προκύψει σε σύγκριση με την εφαρμογή των διεθνών standards.

### 5.3.3 Άλλα προτεινόμενα μέτρα

Ένα σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι, όπως προαναφέρθηκε, ο διοικητικός φόρτος που προκαλείται από τις μη εναρμονισμένες απαιτήσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία μεταξύ των κρατών μελών. Για την αντιμετώπιση του υφιστάμενου προβλήματος είναι αναγκαία η αναθεώρηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και ο σχεδιασμός ενός νέου, ευρωπαϊκού, περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας που θα συνενώνει όλες τις υποβολές δηλώσεων που σχετίζονται με έναν ελλιμενισμό, προωθώντας την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τη διαδικασία ψηφιοποίησης του κλάδου<sup>107</sup>.

Έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στα προγράμματα για τη ναυτική και ναυτιλιακή εκπαίδευση και

<sup>105</sup> Έτσι, θετικά αποτιμώνται ενέργειες όπως η πρόσφατη έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της επέκτασης του ισχύοντος δανικού καθεστώτος φόρου χωρητικότητας σε πρόσθετους τύπους σκαφών. ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-6107\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6107_en.htm))

<sup>106</sup> Adamantopoulos, K. 2015. *Competitiveness of the european shipping industry*. [[https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_503.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_503.pdf)]

<sup>107</sup> Αντισταθμιζόμενη την ανάγκη αυτή και υπό την ισχυρή πίεση της βιομηχανίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όλως προσφάτως εξέδωσε πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ, COM/2018/278 final - 2018/0139 (COD)

την κατάρτιση των ναυτικών. Η επιβίωση, πολλώ δε μάλλον η υπεροχή, σε μια παγκοσμιοποιημένη και εξαιρετικά ανταγωνιστική βιομηχανία, βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο. Με άλλα λόγια, για να μπορέσει η ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνιστεί με αξιώσεις τις αναδυόμενες αγορές, κρίνεται επιβεβλημένη η υιοθέτηση πολιτικών σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο που θα κατατείνουν στην προβολή της ελκυστικότητας του ναυτικού επαγγέλματος και στη διαμόρφωση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, ικανού να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του μέλλοντος και να στηρίξει τη βιωσιμότητα της βιομηχανίας. Ακολουθώντας λοιπόν το πρότυπο άλλων διεθνών κέντρων που πρωτοστατούν στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης (ιδίως της Σιγκαπούρης και του Χονγκ Κονγκ), η Ε.Ε. θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα προώθησης νέων τύπων προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, όπως λ.χ. εκτεταμένων προγραμμάτων μετατροπής σταδιοδρομίας και διακρατικής πρακτικής άσκησης, τα οποία θα συγχρηματοδοτούνται σε κάποιες περιπτώσεις από την ίδια τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα ανωτέρω προγράμματα είναι απαραίτητο να καλύπτουν τις δραστηριότητες του ευρύτερου ναυτιλιακού συμπλέγματος και να μην αφορούν αποκλειστικά στον στενό πυρήνα της ναυτιλίας. Επιπροσθέτως, απαιτείται η αύξηση της κινητικότητας των σπουδαστών και του εκπαιδευτικού προσωπικού των ιδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσης των κρατών μελών και η θεσμοθέτηση πιστοποιητικών αριστείας για τη ναυτική εκπαίδευση<sup>108</sup>.

Ας επισημανθεί, τέλος, η γενικότερη ανάγκη να ξεπεραστούν οι αγκυλώσεις της νομοθεσίας της Ε.Ε. στις διοικητικές διαδικασίες που αφορούν στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και να δοθεί προτεραιότητα στη θέσπιση νομοθετικών μέτρων που θα παρέχουν κίνητρα στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο ώστε να καταφέρει να τις κρατήσει στην επικράτειά της.

#### 5.4 Συμπεράσματα

Η προσαρμογή της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στα νέα δεδομένα μέσω της υιοθέτησης μέτρων όπως τα ανωτέρω, που θα κατατείνουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της, κρίνεται απαραίτητη. Το όραμα αλλά και το τελικό ζητούμενο όλης αυτής της προσπάθειας είναι η διαμόρφωση επαγγελματικών δικτύων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε όλη επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία μιας πλατφόρμας που θα επιτρέπει τη διασύνδεση και συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών καθώς επίσης και μεταξύ των θαλάσσιων κέντρων αριστείας της Ένωσης στο σύνολο των ζητημάτων που άπτονται του ευρύτερου φάσματος του ναυτιλιακού κλάδου.

---

<sup>108</sup> Frolwldt, L.L., Kragesand Hansen, E. 2012. *Challenges and Opportunities in Maritime Education and Competence Development- a comparative analysis of lessons learnt*. [<http://iamu-edu.org/wp-content/uploads/2014/07/Challenges-and-Opportunities-in-Maritime-Education-and-Competence-Development-a-comparative-analysis-of-lessons-learnt.pdf>]

## Βιβλιογραφία 5ου Κεφαλαίου

- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α. 2006. *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα: Εκδόσεις τυπωθήτω-ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ.
- Oxford Economics. 2017. *The economic value of the EU shipping industry, 2017 update*. [[https://www.ecsa.eu/images/NEW\\_Position\\_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf](https://www.ecsa.eu/images/NEW_Position_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf)]
- Adamantopoulos, K. 2015. *Competitiveness of the european shipping industry*. [[https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_503.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_503.pdf)]
- Frolwldt, L.L., Kragesand Hansen, E. 2012. *Challenges and Opportunities in Maritime Education and Competence Development- a comparative analysis of lessons learnt*. [<http://iamu-edu.org/wp-content/uploads/2014/07/Challenges-and-Opportunities-in-Maritime-Education-and-Competence-Development-a-comparative-analysis-of-lessons-learnt.pdf>]
- COM/2018/278 final - 2018/0139 (COD) Proposal for a Regulation of the establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU
- [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-6107\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6107_en.htm)

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Στην αρχή του 21<sup>ου</sup> αιώνα, οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλία φαίνεται να αντανακλούν και να συνδέονται αξεχώριστα με τις προκλήσεις και τα ερωτήματα που ταλανίζουν την ίδια την ευρωπαϊκή ήπειρο. Μπροστά στις κοσμογονικές αλλαγές της εποχής, την ανάδυση νέων ισχυρών δυνάμεων και το ξαναμοίρασμα του κόσμου, ο αλλοτινός γίγαντας στέκει αμήχανος. Δύο επιλογές απλώνονται μπροστά του: Η μία να μείνει αμέτοχος θεατής των εξελίξεων, προσκολλημένος σε ξεπερασμένες, άτεγκτες πολιτικές, επισκιαζόμενος τελικά από τους αντιπάλους του και διατηρώντας μόνο την ανάμνηση της παλιάς του δόξας. Η άλλη να συγκεντρώσει τις δημιουργικές δυνάμεις του και στηριζόμενος στην ιστορία και τις ξεχωριστές ικανότητές του, να αφουγκραστεί τον παλμό της εποχής και να διεκδικήσει με σθένος τη θέση του σε αυτήν. Το τι θα πράξει θα το δείξει η ιστορία. Το βέβαιο είναι ότι μια ισχυρή ευρωπαϊκή ναυτιλία και μια ισχυρή ευρωπαϊκή οικονομία εν συνόλω, φαντάζει απαραίτητη όχι μόνο για την ευημερία των πολιτών της, αλλά και για την ευημερία, σταθερότητα και πρόοδο του ίδιου του σύγχρονου κόσμου.

## ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

### A) Ελληνική Βιβλιογραφία

- Βλάχος, Γ. 2015. *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*. Γ' Έκδοση. Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε. Αθήνα.
- Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ. και Πάλλης, Α. 2006. *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα: Εκδόσεις τυπωθήτω-ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ.
- Storford, M. 2018. *Ναυτιλιακή Οικονομική* (Γ. Μελάς, Μετάφ.). Γ' Αγγλική Έκδοση. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα.

### B) Ξένη Βιβλιογραφία

- Adamantopoulos, K. 2015. *Competitiveness of the european shipping industry*. [[https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach\\_503.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/attach_503.pdf)]
- China Economic Information Service, Baltic Exchange. (2018). *Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index, 2018*. [[https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exhchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018\\_07-min.pdf](https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2018/07/Baltic-Exhchange-Xinhua-ISCD-Index-Report-2018_07-min.pdf)]
- Frolwldt, L.L., Kragesand Hansen, E. 2012. *Challenges and Opportunities in Maritime Education and Competence Development- a comparative analysis of lessons learnt*. [<http://iamu-edu.org/wp-content/uploads/2014/07/Challenges-and-Opportunities-in-Maritime-Education-and-Competence-Development-a-comparative-analysis-of-lessons-learnt.pdf>]
- Goulielmos, A.M. and Lun, Y.H.V. (2012) 'A critical evaluation of EU maritime policy (1957, 1986-2010), *Int. J. Ocean Systems Management*, Vol. 1, Nos. 3/4, pp.270-288.
- Henderson, Catriona. 2018. *The Financing of Green Shipping*. [<https://www.assetfinanceinbrief.com/2018/10/financing-green-shipping/>]
- IMD. (2018). *IMD World Competitiveness Ranking 2018*. [<https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2018/>].
- International Chamber of Shipping. *Review of State Aid Guidelines for Maritime Transport*. [[http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport \(ht2744\).pdf?sfvrsn=0](http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/consultation-on-state-aid-guidelines-for-maritime-transport%20(ht2744).pdf?sfvrsn=0)]
- Menon Economics. (2017). *The Leading Maritime Capitals of the World*. [<https://www.menon.no/wp-content/uploads/2017-28-LMC-report.pdf>].
- Mercer. (2018). *Mercer's 20th Quality of Living Ranking*. [<https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>]

- Monitor Deloitte. (2017). *EU Shipping Competitiveness Study – International benchmark analysis*. [<https://www.ecsa.eu/sites/default/files/publications/2017-02-23-Deloitte-Benchmark-Study-FULL---FINAL.pdf>].
- Nikolakaki, G. 2012. *Economic incentives for maritime shipping relating to climate protection*. [<https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-012-0036-z#Sec3>]
- Oxford Business Group. (2018). *The Report: Dubai 2018: Maritime* [<https://oxfordbusinessgroup.com/uae-dubai-2018/maritime>]
- Oxford Economics. 2017. *The economic value of the EU shipping industry, 2017 update*. [[https://www.ecsa.eu/images/NEW\\_Position\\_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf](https://www.ecsa.eu/images/NEW_Position_Papers/2017-02-27-Oxford-Economics-Update-2017---FINAL.pdf)]
- PwC. 2015. *Doing Business in the UAE: A tax and legal guide*. [<https://www.pwc.com/m1/en/tax/documents/doing-business-guides/doing-business-guide-uae.pdf>]
- Pallis, A.A. 2002. *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Europeanisation in the 1990s*, Aldershot: Ashgate.
- World Bank Group. (2018). *Doing Business 2018*. [<http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf>]
- World Economic Forum. (2017). *The Global Competitiveness Report 2017-2018*. [<http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2017%E2%80%932018.pdf>].

## Γ) Νομοθετικά και άλλα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

### Γ.1 Ιδρυτικές Συνθήκες

- Traité instituant la Communauté économique européenne (1957)

### Γ.2 Κανονισμοί

- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 17/62 για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης της Ρώμης
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 141/62 του Συμβουλίου περί μη εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών



- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου σχετικά με την επικύρωση από τα κράτη μέλη της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών ή της προσχωρήσεως των κρατών μελών στη σύμβαση
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4057/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τις αθέμιτες πρακτικές καθορισμού ναύλων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4058/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την ανάληψη συντονισμένων ενεργειών προκειμένου να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- καμποτάζ).
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 725/2004 για την ενίσχυση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 324/2008 σχετικά με τις διαδικασίες διενέργειας επιθεωρήσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στον τομέα της θαλάσσιας προστασίας
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών δια θαλάσσης σε περίπτωση ατυχημάτων
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων

- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 801/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ αναφορικά με τα κριτήρια του κράτους της σημαίας
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 802/2010 για την εφαρμογή του άρθρου 10 παράγραφος 3 και του άρθρου 27 της Οδηγίας 2009/16 / ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της Απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ
- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων
- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1084 για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 όσον αφορά τις ενισχύσεις για τις λιμενικές και αερολιμενικές υποδομές, τα όρια κοινοποίησης για τις ενισχύσεις για τον πολιτισμό και τη διατήρηση της κληρονομιάς και για τις ενισχύσεις για αθλητικές υποδομές και πολυλειτουργικές ψυχαγωγικές υποδομές, καθώς και τα καθεστώτα περιφερειακών ενισχύσεων λειτουργίας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 702/2014 όσον αφορά τον υπολογισμό των επιλέξιμων δαπανών.

### Γ.3 Οδηγίες

- Οδηγία 98/41 / ΕΚ σχετικά με την καταχώριση των προσώπων που ταξιδεύουν σε επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμάνια των κρατών μελών, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 1999/35 / ΕΚ σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών ερευνών για την ασφαλή λειτουργία των τακτικών οχηματαγωγών go-go και των ταχύπλων επιβατικών σκαφών όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2002/59 / ΕΚ για την καθιέρωση κοινοτικής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και την κατάργηση της Οδηγίας 93/75 / ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2003/25 / ΕΚ σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά πλοία go-go, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2005/35/ΕΚ σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

- Οδηγία 2005/65 / ΕΚ για την ενίσχυση της προστασίας των λιμένων
- Οδηγία 2008/106/ΕΚ σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών
- Οδηγία 2009/15 / ΕΚ για τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τη σχέση των κρατών μελών με οργανισμούς επιθεώρησης πλοίων.
- Οδηγία 2009/16 / ΕΚ για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ
- Οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις
- Οδηγία 2009/45 / ΕΚ σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ
- Οδηγία 2014/90 / ΕΕ για την εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων με σημαία της ΕΕ μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών νομοθετημάτων.

#### Γ.4 Αποφάσεις

- Απόφαση 2012/22 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης, με την εξαίρεση των άρθρων 10 και 11 αυτού
- Απόφαση 2012/23 / ΕΕ του Συμβουλίου σχετικά με την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Πρωτόκολλο του 2002 της Σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους δια θαλάσσης όσον αφορά στα άρθρα 10 και 11 αυτού
- Commission's Decision of 18.12.2015, C(2015) 9019 final

#### Γ.5 Ανακοινώσεις και λοιπά έγγραφα

- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της Κοινοτικής ναυτιλίας [Com (89)266]
- Χρηματοοικονομικά και φορολογικά μέτρα που αφορούν τις μεταφορές με πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα, SEC(89)2001

- Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον: Μια κοινοτική στρατηγική για «βιώσιμη κινητικότητα [Com (92)46]
- Ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών μεταφορών στην Ευρώπη: προοπτικές και προκλήσεις [Com(95) 317]
- Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη διαμόρφωση μιας νέας ναυτιλιακής στρατηγικής [Com(96)81]
- Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (97/C 205/05).
- Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Έκθεση προόδου που συντάχθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής μετά το Ψήφισμα του Συμβουλίου για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων της 11ης Μαρτίου 1996, SEC(97) 877 της 6.5.1997.
- Ανακοίνωση 317 της 29ης Ιουνίου 1999 για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη.
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου [Com(2000)142]
- Λευκή βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών [Com(2000)370]
- Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου ERIKA [Com(2000)802]
- Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2003)155]
- Ανακοίνωση C(2004) 43 της Επιτροπής – Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών
- Ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων COM(2004) 453 τελικό
- Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες [Com(2006)275]
- Ανακοίνωση σχετικά με την ενδιάμεση ανασκόπηση του προγράμματος για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων [Com(2006) 380 τελικό]
- Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση [Com(2007)575]
- Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 [Com(2009)8]
- Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 COM(2009) 8 τελικό

- Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα [COM(2009) 11 τελικό]
- WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system /\* COM/2011/0144 final
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, MEMO, Βρυξέλλες, 23 Μαΐου 2013, Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρώπης το 2030: Μελλοντικές προκλήσεις
- Γαλάζια Ζώνη, ενιαίος χώρος μεταφορών για τη ναυτιλία COM(2013) 510 final
- Council conclusions on Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport, Policy until 2018 and Outlook to 2020 (10041/14)
- Κατάλογος των τρίτων χωρών οι οποίες είναι αναγνωρισμένες σε ό,τι αφορά τα συστήματα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών για τους σκοπούς της οδηγίας 2008/106/ΕΚ (κατάσταση την 1η Αυγούστου 2015), (2015/C 261/04)
- Ανακοίνωση 2016/C 262/01 της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- SWD (2016) 326 on the implementation of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018,
- COM/2018/278 final - 2018/0139 (COD) Proposal for a Regulation of the establishing a European Maritime Single Window environment and repealing Directive 2010/65/EU

#### Γ.6 Αποφάσεις ΔΕΚ

- Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 4.4.1974 στην υπόθεση 167/73 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας)

#### Δ) Διεθνή κείμενα

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974
- Convention No 147 of ILO concerning Minimum Standards in Merchant Ships, 1976
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), 1978
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
- Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. 1982

#### Ε) Διαδικτυακοί τόποι

- <https://www.czj.sh.gov.cn>
- <http://data.consilium.europa.eu>
- [www.dmca.ae](http://www.dmca.ae)

- <https://ec.europa.eu>
- [www.emac.org.ae](http://www.emac.org.ae)
- [www.emirates247.com](http://www.emirates247.com)
- <http://www.emsa.europa.eu>
- <https://eur-lex.europa.eu>
- <http://www.hkiac.org>
- [www.hkmpb.gov.hk](http://www.hkmpb.gov.hk)
- [hong-kong-economy-research.hktdc.com](http://hong-kong-economy-research.hktdc.com)
- [www.iims.org.uk](http://www.iims.org.uk)
- <http://innovation.ekt.gr>
- <https://www.iras.gov.sg>
- [www.marinemoney.com](http://www.marinemoney.com)
- <https://www.mpa.gov.sg>
- <https://www.naftemporiki.gr>
- <https://www.naftikachronika.gr>
- <http://en.ndrc.gov.cn>
- <http://www.portshanghai.com.cn>
- <https://www.scma.org.sg>
- <https://www.shortsea.gr>
- <http://www.smf.com.sg>
- <http://www.syzefxis.gov.gr>
- <https://www.timesofmalta.com>
- <http://vancouverimc.org>
- <https://en.wikipedia.org>
- [www.world.tax](http://www.world.tax)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Εικόνα 1: Τα 10 κορυφαία νηολόγια παγκοσμίως βάσει της χωρητικότητας (Lloyd's List, Top 10 flag States 2017)

