

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΗΛΙΑ**

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ
ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ
ΟΙ ΕΠΗΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ
ΝΑΥΤΗΛΙΑ**

Κωνσταντίνος Καυκάς

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών
στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2024

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (μη-εμπορικός, μηκερδοσκοπικός, εκπαιδευτικός, ερευνητικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του 4 ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής:

- Πολέμης Διονύσης (Επιβλέπων)
- Παλλής Αθανάσιος
- Λαγούδης Ιωάννης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα.»

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	5
Abstract	6
Εισαγωγή	7
Κεφάλαιο 1.....	10
Ιστορική αναδρομή	10
1.1 Οι απαρχές της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών- μελών της Ε.Ε.	10
1.1.1 Περίοδος 1957-1973	10
1.1.2 Περίοδος 1974-1985	11
1.2 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική από το 1986.....	12
1.2.1 Περίοδος 1986-1990	12
1.2.2 Περίοδος 1991-2000	14
1.2.3 Περίοδος 1991-2006	16
1.2.4 Περίοδος 2007-2015	17
Κεφάλαιο 2.....	19
Σύγχρονες κατευθύνσεις της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.....	19
2.1 Η Πράσινη Βίβλος.....	19
2.2 Η Μπλε Βίβλος	22
2.3 Ο ρόλος των κρατικών ενισχύσεων.....	25
2.4 Πολιτική για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας	27
2.5 Πολιτική για την Ασφάλεια της Θάλασσας.....	29
2.5.1 Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).....	29
2.5.2 Στρατηγική της Ε.Ε. για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EUMSS)	33
2.6 Η διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. κατά τη διάρκεια της πανδημίας.	35
Κεφάλαιο 3.....	36
Στόχοι και ρόλος της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.....	36
3.1 Βασικοί στόχοι και επιτεύγματα της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε.	36
3.1.1 Στόχοι της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.....	37
3.1.2 Τομείς εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής	38
3.2 Ο ρόλος της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία	42
3.2.1 Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας.....	45
Συμπεράσματα	48
Βιβλιογραφία:	53

Περίληψη

Η κομβική σημασία της ναυτιλίας για την ευημερία των πολιτών της Ε.Ε. είναι αδιαμφισβήτητη δεδομένου ότι ο εν λόγω κλάδος συνιστά βασικό πυλώνα της ευρωπαϊκής οικονομίας και πηγή χιλιάδων θέσεων εργασίας για τους πολίτες της. Η χάραξη και εφαρμογή μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί βασικό πυλώνα της πολιτικής ολοκλήρωσης των κρατών- μελών και σήμερα αναπτύσσεται με βασικό άξονα την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης της γαλάζιας οικονομίας τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας γίνεται διερεύνηση των βασικών αξόνων εφαρμογής της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και των επιπτώσεων που αυτή έχει για την παγκόσμια ναυτιλία. Επιπροσθέτως, διερευνώνται οι πολιτικές που εφαρμόζονται για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στα πλαίσια της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης παγκόσμιας ναυτιλίας καθώς και τα αποτελέσματα των εν λόγω πολιτικών. Μέσα από τη μελέτη των διαθέσιμων στοιχείων, συνάγεται πως η σύγχρονη πολιτική της Ε.Ε. στον τομέα της ναυτιλίας εναρμονίζεται πλήρως με τις σύγχρονες επιταγές αντιμετώπισης της κλιματικής κρίσης και των επιπτώσεών της ενώ σημαντικά βήματα έχουν γίνει προς την κατεύθυνση της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στα πλαίσια ενός πλήρως ανταγωνιστικού κλάδου. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει σταθερή και αδιάκοπη προσήλωση στους στόχους αυτούς ώστε να επιτευχθούν να επιθυμητά αποτελέσματα και να διασφαλιστεί η ευημερία των πολιτών της Ε.Ε.

Λέξεις- κλειδιά: ναυτιλία, αειφόρος ανάπτυξη, Πράσινη Βίβλος, γαλάζια οικονομία, Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, πολιτικές ανταγωνισμού,

Abstract

The pivotal importance of shipping for the well-being of EU citizens is indisputable, given the fact that the sector in question constitutes a key pillar of the European economy and a source of thousands of jobs for its citizens. The drawing up and implementation of a common maritime policy within the framework of the European Union is a key pillar of the political integration of the member states and is currently being developed with the concept of the sustainable development of the blue economy as a key axis both at the European and international level. In the context of the present paper, the main axes of application of the EU's common maritime policy are investigated, as well as the implications it has for global shipping. In addition, the policies implemented to ensure the competitiveness of European shipping in the context of modern globalized international shipping are investigated as well as the results of these policies. Through the study of the available data, it is concluded that the modern policy of the E.U. within the shipping sector, it is fully harmonized with the modern imperatives of dealing with the climate crisis and its effects, while important steps have been taken in the direction of maintaining the competitiveness of European shipping in the context of a fully competitive industry. However, it is considered necessary to have a constant and uninterrupted adherence to these goals in order to achieve the desired results and to ensure the well-being of EU citizens.

Keywords: shipping, sustainable development, Green Paper, blue economy, European Maritime Safety Agency, competition policies,

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Ο τομέας της ναυτιλίας συνιστά έναν κλάδο κομβικής σημασίας για την οικονομία της Ε.Ε. και για τις εθνικές οικονομίες των παράκτιων κρατών- μελών της. Η ανάπτυξη μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών- μελών της Ε.Ε. εντάσσεται στο πλαίσιο της ιδέας της οικονομικής και πολιτικής ολοκλήρωσης στην οποία δομείται το ευρωπαϊκό οικοδόμημα και έχει διαμορφωθεί μέσα από ποικίλες ιστορικές περιόδους, λαμβάνοντας κάθε φορά υπόψη και τις γενικότερες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν.

Σήμερα, οι αρχές της Ε.Ε. έχουν στραφεί στην ανάπτυξη μίας ολιστικής προσέγγισης της εφαρμοζόμενης ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία αναπτύσσεται υπό τον τίτλο «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης» και δομείται με βασικό άξονα την επιδίωξη μίας αειφόρου ανάπτυξης της οικονομίας που σχετίζεται με τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων που προσφέρει η γαλάζια οικονομία, η οποία σχετίζεται με δραστηριότητες στη θάλασσα, με παράλληλο σεβασμό και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ε.Ε. έχει αναδείξει την αειφόρο ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας σε πρωταρχικό στόχο της ναυτιλιακής της πολιτικής και, επιπλέον, έχει αναλάβει πρωτοβουλίες σχετικά με την υιοθέτηση αντίστοιχων πρωτοβουλιών σε διεθνές επίπεδο, δεδομένου ότι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν αφορά ένα ζήτημα που περιορίζεται εντός των χερσαίων ή θαλάσσιων συνόρων της ευρωπαϊκής κοινότητας.

Παράλληλα με τη στροφή στην βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας, η Ε.Ε. έχει έρθει αντιμέτωπη με σημαντικές προκλήσεις που αφορούν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς της στα πλαίσια της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας, με αποτέλεσμα να επιδιώκει τη χάραξη και την εφαρμογή αποδοτικών πολιτικών ανταγωνισμού ώστε να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο στον εν λόγω οικονομικό τομέα.

Η επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ αειφόρου ανάπτυξης και διατήρησης ή/και αναβάθμισης της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου της Ε.Ε. συνιστά μία

ενδιαφέρουσα πρόκληση όχι μόνο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικών, αλλά και για τους ερευνητές, καθιστώντας τη μελέτη της σύγχρονης ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και της ανταγωνιστικότητας του κλάδου, ένα εξαιρετικά ενδιαφέρον ερευνητικό αντικείμενο.

Υπό αυτό το πρίσμα, σκοπό της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η μελέτη της ναυτιλιακής πολιτικής που εφαρμόζεται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των επιπτώσεων που απορρέουν από αυτή για την παγκόσμια ναυτιλία. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός, η παρούσα εργασία αποσκοπεί στη διερεύνηση των εξής ερευνητικών ερωτημάτων:

- Ποιοι είναι οι βασικοί άξονες γύρω από τους οποίους χαράσσεται και εφαρμόζεται η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε.;
- Ποιες πολιτικές εφαρμόζει η Ε.Ε. για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητάς της στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλίας;
- Ποιες είναι οι επιπτώσεις των προαναφερθέντων πολιτικών στην ανταγωνιστική θέση της Ε.Ε. έναντι των έτερων παραγόντων της παγκόσμιας ναυτιλίας;

Στα πλαίσια της διερεύνησης των προαναφερθέντων ερωτημάτων, η εργασία διαρθρώνεται σε πέντε (5) κεφάλαια. Πιο αναλυτικά:

Στα πλαίσια του εισαγωγικού κεφαλαίου, γίνεται η εισαγωγή του αναγνώστη με το θέμα της εργασίας μέσω της σκιαγράφησης του βασικού θεωρητικού πλαισίου αναφορικά με το εξεταζόμενο ζήτημα και αιτιολογείται η επιλογή του ερευνητικού αντικειμένου που έχει επιλεγθεί.

Το πρώτο κεφάλαιο της εργασίας περιλαμβάνει μία ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε., κάνοντας ιδιαίτερη αναφορά τόσο στις απαρχές της ιδέας χάραξης μίας κοινής κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, όσο και στην εφαρμοζόμενη ναυτιλιακή πολιτική μετά το έτος 1986, το οποίο θεωρείται σταθμός για την εξέλιξη της.

Στη συνέχεια, το δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας εστιάζει στις σύγχρονες κατευθύνσεις της ναυτιλιακής πολιτικής που εφαρμόζει η Ε.Ε. μέσω των οποίων μπορούν να προσδιοριστούν οι βασικοί άξονες εφαρμογής της ενώ γίνεται αναφορά

και στην αναπροσαρμογή των βασικών αρχών της ναυτιλιακής πολιτικής λόγω των αναγκών που προέκυψαν από την πρόσφατη πανδημία.

Στα πλαίσια του τρίτου κεφαλαίου της παρούσας εργασίας διερευνώνται οι βασικοί στόχοι της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής που εφαρμόζει η Ε.Ε. και μελετάται ο ρόλος της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής στα πλαίσια της σύγχρονης παγκόσμιας ναυτιλίας, ενώ ιδιαίτερη αναφορά γίνεται και στο ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας.

Τέλος, επιχειρείται η σύνθεση των στοιχείων που αναλύθηκαν στα πλαίσια της εργασίας με στόχο την απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων που έχουν τεθεί και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

Κεφάλαιο 2

Ιστορική αναδρομή

Με απαρχή τη σύσταση της το 1957, η επίτευξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης υπήρξε θεμελιώδης στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και, για το λόγο αυτό, έχει τεθεί σε εφαρμογή ένας μεγάλος αριθμός πολιτικών και κανονισμών που άπτονται ποικίλων τομέων της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων και των μεταφορών. Αναφορικά με το συγκεκριμένο τομέα, ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στην υιοθέτηση της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών (ΚΠΜ), η οποία καλύπτει και τον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας. Η εξέλιξη της εν λόγω πολιτικής περιλαμβάνει έξι (6) διακριτές χρονικές περιόδους, με ιδιαίτερο χρονικό ορόσημο το έτος 1986 (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

1.1 Οι απαρχές της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών- μελών της Ε.Ε.

1.1.1 Περίοδος 1957-1973

Κατά τα πρώτα χρόνια σύστασής της η Ευρωπαϊκή Κοινότητα (μετέπειτα Ευρωπαϊκή Ένωση) έδωσε μεγάλη έμφαση στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος, σύμφωνα με τους Ευρωπαίους αξιωματούχους, θα μπορούσε να λειτουργήσει ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης του νεοσύστατου εγχειρήματος. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται πλήρως κατανοητό το γεγονός ότι η Κοινή Πολιτική Μεταφορών, σε συνδυασμό με την κοινή αγροτική πολιτική, αποτέλεσαν τις πρώτες πρωτοβουλίες που προωθήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στα πλαίσια της Συνθήκης της Ρώμης, ιδρυτικής συνθήκης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΟΚ). Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως στην αρχική τους μορφή, οι προβλέψεις της προαναφερθείσας συνθήκης σχετικά με τους σκοπούς και το περιεχόμενο της κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως αυτές καταγράφονται στο άρθρο 74, ήταν αρκετά ασαφείς (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

Κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου, οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές εξαιρούνται από τις προβλέψεις της ΚΠΜ και από προβλέψεις σχετικά με

τον ανταγωνισμό. Ορισμένοι ερευνητές σημειώνουν πως η συμπερίληψη της ΚΠΜ στο κείμενο της Συνθήκης της Ρώμης δεν έγινε με γνώμονα την επίτευξη της εύρυθμης λειτουργίας της Κοινής Αγοράς αλλά με στόχο αυτή να λειτουργήσει ως ένα επικουρικό εργαλείο οικονομικής ολοκλήρωσης με προοδευτικό πρόσημο (Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου & Πάλλης, 2006).

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι αρχικές προβλέψεις της ΚΠΜ περιοριζόταν αποκλειστικά στην οργάνωση των μεταφορών στην περιοχή του Ρήνου, γίνεται σαφές ότι τα ιδρυτικά κράτη της Ε.Ε. προσανατολίζονταν στην ανάπτυξη μία κοινής πολιτικής που θα αφορούσε, αποκλειστικά, στις ενδοποτάμιες μεταφορές και δε θα επεκτεινόταν στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Πράγματι, σύμφωνα με το άρθρο 84 παρ.1 της Συνθήκης της Ρώμης, οι διατάξεις του άρθρου 74 βρίσκουν αποκλειστική εφαρμογή στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ωστόσο, η παράγραφος 2 του άρθρου 84 προέβλεπε το δικαίωμα των μελών να αποφασίσουν, με την τότε ισχύουσα ομοφωνία, σε μελλοντικό χρόνο την θέσπιση μέτρων για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές καθώς και τον προσδιορισμό των ακριβών χαρακτηριστικών των εν λόγω μέτρων (EUR-Lex).

1.1.2 Περίοδος 1974-1985

Το 1973, η Μ. Βρετανία, η Δανία και η Ιρλανδία εντάχθηκαν στους κόλπους της Ε.Ε. με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο όγκος του θαλάσσιου εμπορίου στην επικράτεια της Ε.Ε., ενώ η ένταξη της Ελλάδας (1981), της Ισπανίας και της Πορτογαλίας (1986) σηματοδότησαν μία περαιτέρω αύξηση των θαλάσσιων εμπορικών δραστηριοτήτων και τη συμβολή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία. Σημαντικό ρόλο στην εμφάνιση θαλάσσιων δραστηριοτήτων στα πλαίσια μίας κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής διαδραμάτισε το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) μέσω της απόφασης που εξέδωσε στην υπόθεση 167/73 *Commission v. France* (1974) ECR 359 (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

Στα πλαίσια της υπόθεσης αυτής, το Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κλήθηκε να αποφασίσει εάν το άρθρο 48 της Συνθήκης της Ρώμης που προέβλεπε την ελεύθερη διακίνηση των εργατών είχε εφαρμογή και στον τομέα της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της προαναφερθείσας απόφασης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή νομιμοποιούνταν να κινήσει διαδικασίες εναντίον του γαλλικού κράτους και του εθνικού της Ναυτικού

Κώδικα στη βάση της άμεσης εφαρμοσιμότητας του άρθρου 48 της ΕΟΚ η οποία καθιστούσε την απόφαση της Γαλλίας σχετικά με τον περιορισμό του αριθμού συγκεκριμένων αξιωματικών σε πλοία που κινούνταν υπό τη γαλλική σημαία, ως ευθεία παράβαση της Συνθήκης της Ρώμης αφού έκρινε ότι το άρθρο 48 έβρισκε γενική εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

Επιπροσθέτως, κατά την εν λόγω περίοδο εκδόθηκε και ο κανονισμός 974/79, ο οποίος προέβλεπε την επικύρωση και εφαρμογή του κώδικα της UNCTAD (UN Conference on Trade and Development), ο οποίος στόχευε στην εξισορρόπηση των συμφερόντων των Ευρωπαίων εφοπλιστών και των ομολόγων τους που κατάγονταν από κράτη του αναπτυσσόμενου κόσμου.

1.2 Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική από το 1986

1.2.1 Περίοδος 1986-1990

Το έτος 1986 θεωρείται ως σταθμός στην ανάπτυξη της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής αφού τότε, μετά από σκληρή διαπραγμάτευση των κρατών-μελών, διατυπώθηκαν και υιοθετήθηκαν οι τέσσερις (4) βασικοί Κανονισμοί, οι οποίοι αποτέλεσαν το θεμέλιο της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής (Παπαγιαννούλης, 2001).

Α. Κανονισμός 4055/86 «Περί Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών στον Τομέα των Θαλάσσιων Μεταφορών μεταξύ των Κρατών Μελών και των Κρατών Μελών και των Τρίτων Κρατών».

Ο εν λόγω Κανονισμός προέβλεπε την απελευθέρωση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών στις εμπορικές δραστηριότητες τόσο μεταξύ κρατών-μελών όσο και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων κρατών έως την 1^η Ιανουαρίου του 1993. Η πρόβλεψη αυτή σηματοδότησε την εφαρμογή της πρώτης φάσης απελευθέρωσης του λεγόμενου cabotage, δηλαδή της άρσης του προνομίου της ακτοπλοΐας και τη δυνατότητα πρόσβασης σε ορισμένα φορτία που διακινούνται από λιμάνι ηπειρωτικής χώρας προς λιμάνι ηπειρωτικής χώρας στο σύνολο των κοινοτικών πλοιοκτητών. Σημειώνεται πως, σύμφωνα με το άρθρο 2, παρ. 2γ., ο όρος «κοινοτικοί πλοιοκτήτες» περιλαμβάνει και τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες, παρόλο που είναι εγκατεστημένες

εκτός της κοινοτικής επικράτειας, ωστόσο, βρίσκονται υπό τον έλεγχο υπηκόων των κρατών- μελών και διαθέτουν πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος (Παπαγιαννούλης, 2001).

Β. Κανονισμός 4056/86: «Περί Συνθηκών Ανταγωνισμού (άρ.85, 86 της Συνθήκης της Ρώμης) στις Θαλάσσιες Μεταφορές και τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Πλοίων Τακτικών Γραμμών» (liner shipping conferences).

Ο εν λόγω Κανονισμός κάνει αναφορά στα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης, όπου περιγράφονται οι όροι που διέπουν τους κανόνες ανταγωνισμού στις Διασκέψεις των Τακτικών Γραμμών και ορίζει πως εξαίρεση των Διασκέψεων προβλέπεται μόνο εφόσον πιστοποιείται η μη υιοθέτηση αθέμιτων πρακτικών (unfair practices), συμπεριλαμβανομένης της κατάχρησης της κυρίαρχης θέσης (dominant position), οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό των ανεξάρτητων πλοιοκτητών από τη ναυτιλία Τακτικών Γραμμών (Παπαγιαννούλης, 2001).

Γ) Κανονισμός 4057/86 «Περί Αντιμετώπισης και Καταπολέμησης Παράνομων Πρακτικών Καθορισμού Ναύλων (dumping) στη Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών από Πλοιοκτήτες Τρίτων Κρατών».

Ο εν λόγω Κανονισμός προβλέπει τη θέσπιση ενός μηχανισμού καταπολέμησης των αθέμιτων πρακτικών dumping των ναύλων εκ μέρους των πλοιοκτητών τρίτων κρατών, οι οποίοι είναι ωφελούμενοι ποικίλων προνομίων, μη εμπορικής φύσης, σγτη χώρα καταγωγής τους, συμπεριλαμβανομένων κρατικών επιδοτήσεων ή καταμερισμού φορτίων. Οι προβλέψεις του μηχανισμού αφορούν στην επιβολή αντισταθμιστικών τελών σε περιπτώσεις όπου θίγονται τα συμφέροντα των κοινοτικών πλοιοκτητών σε συγκεκριμένους εμπορικούς τομείς. Επίσημη εφαρμογή του μηχανισμού υπήρξε μία φορά εναντίον της Hyundai Merchant Marine (Παπαγιαννούλης, 2001).

Δ) Κανονισμός 4058/86 «Περί Διακρίσεων κατά των Κοινοτικών Πλοιοκτητών, Επιχειρήσεων και Πλοίων με Σκοπό την Εξασφάλιση Ελεύθερης Πρόσβασης στις Υπερωκεάνιες Μεταφορές Φορτίων».

Ο Κανονισμός αυτός προβλέπει την ανάληψη συντονισμένης δράσης αναφορικά με την επιβολή αντιμέτρων από τα κράτη- μέλη κατά τρίτων κρατών σε περιπτώσεις όπου τα τελευταία επιδίδονται σε διακρίσεις κατά κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών ή πλοίων στις υπερπόντιες θαλάσσιες μεταφορές. Η μορφή των αντιμέτρων είναι, αρχικά,

διπλωματικής φύσης και, στη συνέχεια, μπορούν να λάβουν τη μορφή ποσοτώσεων φόρων ή τελών στους εφοπλιστές του συγκεκριμένου τρίτου κράτους, καθώς και η υποχρέωση εξασφάλισης ειδικής άδειας φορτοεκφόρτωσης (Παπαγιαννούλης, 2001).

Επιπλέον των τεσσάρων προαναφερθέντων Κανονισμών, κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου διατυπώθηκαν δύο προτάσεις, οι οποίες, ωστόσο, δεν κατάφεραν να γίνουν ευρέως αποδεκτές από τα κράτη- μέλη της ΕΟΚ. Η πρώτη πρόταση αφορούσε στην απελευθέρωση των υπηρεσιών του θαλάσσιου *carotage*, η οποία προσέκρουσε, κυρίως, στις αντιρρήσεις των χωρών του ευρωπαϊκού Νότου, ενώ η δεύτερη αφορούσε στον καθορισμό του «κοινοτικού πλοιοκτήτη» αφού, σε αντίθεση με τις επιταγές του διεθνούς δικαίου, το κοινοτικό δίκαιο δεν περιελάμβανε διάταξη σχετική με τον καθορισμό της εθνικότητας των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που δημοσιεύτηκαν κατά το τέλος της εν λόγω περιόδου, η εφαρμογή των αρχικών κανονισμών για την ευρωπαϊκή ναυτιλία δεν υπήρξε ιδιαίτερα επιτυχημένη δεδομένου ότι καταγραφόταν μία σταθερή μείωση των πλοίων που δραστηριοποιούνταν υπό κοινοτική σημαία και, παράλληλα, γήρανση του κοινοτικού στόλου. Το γεγονός αυτό οδήγησε τους αξιωματούχους της Ε.Ε. στην υιοθέτηση επιπλέον μέτρων με στόχο την απόδοση πρόσθετων οικονομικών κινήτρων στους πλοιοκτήτες των κρατών- μελών. Πιο αναλυτικά, θεσπίστηκε ένα κοινοτικό νηολόγιο με την ονομασία Euros (European Registry of Shipping), το οποίο δεν προοριζόταν να αντικαταστήσει τα εθνικά νηολόγια αλλά, αντιθέτως, να λειτουργήσει παράλληλα προς αυτά προσφέροντας πρόσθετα οφέλη στους πλοιοκτήτες, τόσο οικονομικής όσο και κοινωνικής φύσης. Σημειώνεται ότι και αυτή η πρωτοβουλία δεν κατάφερε να βρει ευρεία αποδοχή μεταξύ των κρατών- μελών (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

1.2.2 Περίοδος 1991-2000

Κατά την περίοδο αυτή, οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στοχεύουν στην ενσωμάτωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών, η οποία, λόγω των ισχυουσών συγκυριών, ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά και την έννοια της αειφόρου ή βιώσιμης ανάπτυξης,

Η περιβαλλοντική συνείδηση αναδείχθηκε σε καίριο στοιχείο της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, κάτι το οποίο συνεχίζεται έως σήμερα. Πιο αναλυτικά, τα ζητήματα των θαλάσσιων μεταφορών και η θέσπιση διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών εντάχθηκαν στα κοινοτικά περιβαλλοντικά προγράμματα. Επιπροσθέτως, υπό την επίδραση και της Συνθήκης του Μάαστριχτ, καθιερώθηκε το ελάχιστο υπόβαθρο διασφάλισης της ασφάλειας των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών, με απώτερο στόχο την ανάπτυξη μίας σύγχρονης κουλτούρας αναφορικά με την προστασία τόσο των θαλάσσιων μεταφορών όσο και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σε γενικές γραμμές, οι βασικοί άξονες της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής κατά την εν λόγω περίοδο περιλαμβάνουν την ασφάλεια των μεταφορών, τη διατήρηση ανοιχτών αγορών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την αναβάθμιση του ρόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ιδιαίτερος όσον αφορά στον τελευταίο άξονα, υπάρχει πρόβλεψη για παρεμβάσεις της ευρωπαϊκής βιομηχανικής πολιτικής σε τέσσερις (4) βασικούς τομείς (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018):

- Προώθηση των άυλων επενδύσεων που αφορούν στις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνίας μέσω της διεξαγωγής προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης
- Ενίσχυση της βιομηχανικής συνεργασίας τόσο μεταξύ των κρατών μελών όσο και με τρίτα κράτη
- Διασφάλιση ίσων παγκόσμιων ανταγωνιστικών όρων με προτεραιότητα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία
- Εκσυγχρονισμός ναυτιλιακών υποδομών, κατά κανόνα, των ευρωπαϊκών λιμανιών με στόχο αυτά να αναδειχθούν σε κεντρικά σημεία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η ανάπτυξη της Πράσινης Βίβλου (1997) για τις ναυτιλιακές υποδομές που αποτέλεσε το έναυσμα για τη διαμόρφωση μίας νέας πολιτικής για τους ευρωπαϊκούς λιμένες.

1.2.3 Περίοδος 1991-2006

Η παρουσίαση της Λευκής Βίβλου¹ για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών μέσα από το πρίσμα της αειφόρου ανάπτυξης αποτελεί σημείο-σταθμό για την συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Με δεδομένα τα προβλήματα συμφόρησης που καταγράφονται στα οδικά δίκτυα της Ε.Ε., η ενίσχυση των θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών οδών (ποτάμια, λίμνες), σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών δικτύων και τον έλεγχο της αύξησης των αερομεταφορών, αποτελούσαν θεμελιώδεις στόχους της ΚΠΜ έως το 2010. Σε αυτό το πλαίσιο, η Λευκή Βίβλος περιλαμβάνει τις εξής προτάσεις όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές (COM (2001) 370):

- Ενίσχυση των θαλάσσιων υποδομών
- Απλούστευση και επίσπευση των διαδικασιών που διέπουν τις κοινοτικές δράσεις για τις μεταφορές
- Ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων (sea motorways) με στόχο τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών

Επιπροσθέτως, το 2006 δημοσιεύεται το Green Paper που καλύπτει ποικίλες πτυχές της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. και κάνει αναφορά σε περιβαλλοντικά ζητήματα που αναμένεται να ενισχυθούν κατά τα επόμενα έτη, απειλώντας, με τον τρόπο αυτό, τις μελλοντικές ναυτιλιακές δραστηριότητες της ευρωπαϊκής κοινότητας. Με στόχο την υπερπήδηση των διαφαινόμενων μελλοντικών προβλημάτων, το Green Paper προτείνει μία σειρά από πολιτικές που αποσκοπούν στην ενίσχυση της καινοτομίας, της ανταγωνιστικότητας και της φιλικότητας προς το περιβάλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής. Επιπροσθέτως, γίνεται αναφορά στο ζήτημα της ποιότητας ζωής των κατοίκων των ευρωπαϊκών παράκτιων περιοχών και της σημασίας ανάπτυξης νέων εργαλείων και μεθόδων ναυτιλιακής διακυβέρνησης. Σημειώνεται ότι οι προβλέψεις του Green Paper βρίσκονται σε αρμονία με τη στρατηγική της Λισαβόνας αναφορικά με την προώθηση μίας βιώσιμης ανάπτυξης που θα συνδυάζει την προώθηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συμφερόντων στον τομέα της εκμετάλλευσης των υδάτινων οικοσυστημάτων (Αλεξοπούλου & Φουρναράκης, 2018).

¹ Ο πλήρης τίτλος ήταν: «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών»

Τα συγκριτικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Ε.Ε, στον προαναφερθέντα τομέα περιλαμβάνουν:

- Ναυτιλιακές μεταφορές λόγω του υψηλού ποσοστού των ευρωπαϊκών εμπορικών στόλων σε σχέση με το παγκόσμιο εμπόδιο
- Παράκτιος τουρισμός, δεδομένου ότι η ευρωπαϊκή παράκτια ζώνη αποτελεί α 2/3 της ευρωπαϊκής συνοριακής γραμμής
- Υποθαλάσσια παραγωγή ενέργειας, ως αποτέλεσμα των αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου που έχουν εντοπιστεί σε ευρωπαϊκές θάλασσες
- Ναυπηγική τεχνολογία λόγω της υψηλής ποιότητας των πλοίων που κατασκευάζονται στα κράτη μέλη όσον αφορά στην ασφάλεια και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα
- Άλλες τεχνολογίες σχετικές με τη ναυτιλία

1.2.4 Περίοδος 2007-2015

Η σύγχρονη περίοδος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας διέπεται από τις προτεραιότητες που έχει θέσει η Ε.Ε. στο συγκεκριμένο τομέα. δεδομένου ότι οι αποφάσεις του κοινοτικού δικαίου υπερισχύουν του εσωτερικού δικαίου των κρατών- μελών, γίνεται κατανοητό ότι η ένταξη ενός κράτους στους κόλπους της Ε.Ε. συνεπάγεται ότι το κράτος διέπεται από τις ευρωπαϊκές αποφάσεις σε μία σειρά τομέων, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας. Ως κύριος στόχος της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής έχει αναδειχθεί η επίτευξη της μέγιστης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης με ταυτόχρονη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης ενώ οι βασικοί άξονες γύρω από τους οποίους αναπτύσσεται η σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ είναι:

- Θαλάσσιες μεταφορές
- Ανταγωνιστικότητα ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Απασχόληση στο ναυτιλιακό κλάδο
- Επιστημονική έρευνα
- Αλιεία
- Προστασία θαλάσσιων οικοσυστημάτων

Με απαρχή το 2007 και αναλογιζόμενη τις αυξανόμενες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η σύγχρονη ναυτιλία, έθεσε τις βάσεις για μία ολοκληρωμένη ναυτιλιακή πολιτική, με

την ονομασία Γαλάζια Βίβλος που στοχεύει στη βέλτιστη δυνατή βιώσιμη εκμετάλλευση των θαλάσσιων οδών και προωθεί την ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας και της οικονομίας των παράκτιων περιοχών. Επιπροσθέτως, δύο χρόνια αργότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσιεύει το κείμενο «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», στα πλαίσια του οποίου γίνεται λεπτομερής περιγραφή των πρωτοβουλιών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και οι δράσεις που πρέπει να υλοποιηθούν για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου ναυτιλιακού τομέα. Επιπροσθέτως, αναλύονται οι διαστάσεις του προβλήματος που προκύπτει ως συνέπεια της απώλειας μεριδίου της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσα στο πλαίσιο της μείζονος οικονομικής κρίσης (COM(2009)8).

Στα πλαίσια της Γαλάζιας Βίβλου, οι ευρωπαϊκές θάλασσες αναγνωρίζονται ως εμπορικοί δρόμοι, ρυθμιστές του κλίματος, πηγές τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και το μέρος που παρέχει κατοικία και ψυχαγωγία στους Ευρωπαίους πολίτες. Στο πλαίσιο αυτό και, δεδομένων των αρνητικών συνεπειών της αυξανόμενης χρήσης των θαλάσσιων πόρων και της ανθρώπινης δραστηριότητας στα θαλάσσια οικοσυστήματα, προκρίνεται ένα μοντέλο λήψης αποφάσεων που θα βασίζεται σε μία ολοκληρωμένη εκτίμηση της κατάστασης καθώς και στη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μελών (COM(2007) 575).

Κεφάλαιο 2

Σύγχρονες κατευθύνσεις της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.

2.1 Η Πράσινη Βίβλος

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission) δημοσίευσε τον Ιούνιο του 2006 την Πράσινη Βίβλο, στόχος της οποίας ήταν να αποδοθεί έμφαση σε συγκεκριμένους τομείς της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. Πιο αναλυτικά, μέσα από το κείμενο της Πράσινης Βίβλου δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα χαρακτηριστικά και τα ηγετικά πρότυπα που πρέπει να φέρει η προαναφερθείσα πολιτική προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα των θαλάσσιων οικοσυστημάτων με παράλληλη ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας καθώς και η ενίσχυση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των παράκτιων περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος επιδιώκει να προσδιορίσει νέα μέσα και τρόπους διακυβέρνησης που θα καταστήσουν δυνατή την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων (Europa, 2006).

Η Πράσινη Βίβλος διατυπώνει μία νέα ολιστική προσέγγιση της μελλοντικής θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., η οποία οικοδομείται με βάση την έννοια της αειφορίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, οι πόροι των οποίων παύουν να θεωρούνται ανεξάντλητοι. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος επιδιώκει τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης μεταξύ ανθρώπινης δραστηριότητας και των θαλάσσιων πόρων μέσω του σχεδιασμού ενεργών πολιτικών και δράσεων, της προώθησης της επιστημονικής έρευνας και καινοτομίας, καθώς και νέων τρόπων διαχείρισης και διαφύλαξης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων που στοχεύουν στην αποτελεσματική διαχείριση μείζονων προβλημάτων που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα των θαλασσών, συμπεριλαμβανομένης της υπεραλιείας, της διακινδύνευσης της βιοποικιλότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, η κλιματική αλλαγή, η διάβρωση των ακτών (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Μέσα από την προώθηση των πολιτικών που διατυπώνονται στην Πράσινη Βίβλο για την αειφόρο ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων μέσα από μία διατομεακή και πολυεπιστημονική προσέγγιση, αναμένεται η αποκόμιση σημαντικών πλεονεκτημάτων στο μέλλον με την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και δυνατοτήτων στον τομέα της

αξιοποίησης των θαλασσών και των ωκεανών. Σημειώνεται πως οι προτάσεις της Πράσινης Βίβλου δεν περιορίζονται μόνο στη διαμόρφωση των μελλοντικών θαλάσσιων πολιτικών αλλά στοχεύουν και στην αναδιαμόρφωση των ήδη υπαρχουσών, πάντα με άξονα την αειφόρο ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει την παγκόσμια διάδοση των πολιτικών που εισάγει η Πράσινη Βίβλος μέσω της αξιοποίησης Διεθνών Οργανισμών και των συνεργασιών της με τρίτα κράτη προκειμένου να επιτευχθεί η ανάπτυξη ενός παγκόσμιου πλαισίου εφαρμογής πολιτικών αναφορικά με τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων πόρων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη και το γεγονός ότι δεν πρόκειται για ζητήματα που αφορούν αποκλειστικά την ευρωπαϊκή επικράτεια (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010).

Οι κύριοι στόχοι της Πράσινης Βίβλου, όπως αυτοί διατυπώνονται μέσα στο κείμενό της περιλαμβάνουν (ΕΛΙΑΜΕΠ, 2010):

- Διασφάλιση της ηγετικής θέσης της Ευρώπης στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσών μέσω της προώθησης των οικονομικών τομέων που σχετίζονται με θαλάσσιες δραστηριότητες και στους οποίους η Ε.Ε. κατέχει ηγετικό ρόλο (ναυπηγική τεχνολογία, offshore ενεργειακή παραγωγή, θαλάσσιες μεταφορές, θαλάσσιος τουρισμός) καθώς και της προώθησης οικονομικών τομέων που χαρακτηρίζονται από σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης και μεγάλη επίδραση στον τομέα της απασχόλησης (π.χ. θαλάσσιες μεταφορές, υδατοκαλλιέργειες, βιοτεχνολογία).
- Επίτευξη της βέλτιστης δυνατής ποιότητας ζωής για τους κατοίκους των παραθαλάσσιων περιοχών οι οποίοι βρίσκονται αντιμέτωπο με σημαντικά προβλήματα, μέσω της προαγωγής της αειφόρου διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων και της διατήρησης των υδάτινων οικοσυστημάτων, της συστηματικής εποπτείας της κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της πιθανής μεταβολής της ποιότητάς του και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του ως συνέπεια της ανθρώπινης δραστηριότητας, της θεσμοθέτησης προστατευόμενων θαλάσσιων περιοχών με στόχο τη διαφύλαξη της βιοποικιλότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, της ανάπτυξης μίας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για τα νησιά και της εφαρμογής

ολοκληρωμένων πολιτικών διαχείρισης των παραθαλάσσιων περιοχών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

- Ανάπτυξη των απαραίτητων εργαλείων αναπροσδιορισμού της σχέσης ανθρώπου-περιβάλλοντος μέσω της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού συστήματος βάσης δεδομένων ως προϊόν συστηματικής και ενιαίας καταγραφής όλων των δεδομένων που σχετίζονται με ανθρώπινες δραστηριότητες στο θαλάσσιο περιβάλλον καθώς και της δημιουργίας μίας υποδομής χωροταξικών πληροφοριών που θα λειτουργεί υποστηρικτικά προς την ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική
- Θαλάσσια διακυβέρνηση η οποία θα θέτει ως προτεραιότητα τη δημιουργία και αύξηση των θέσεων εργασίας προκειμένου να επιτευχθεί μία ισχυρή, αναπτυσσόμενη, βιώσιμη και ανταγωνιστική θαλάσσια οικονομία με παράλληλο σεβασμό του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται απαραίτητη η έμφαση στη διάκριση των αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων θεσμικών οργάνων της Ε.Ε. και των κρατών- μελών.
- Ανάκτηση της ναυτιλιακής κληρονομιάς της Ευρώπης και επιβεβαίωση της ναυτικής της ταυτότητας μέσω της ενίσχυσης της ευαισθητοποίησης των Ευρωπαίων πολιτών σχετικά με ζητήματα που άπτονται της ναυτιλίας και άλλων θαλάσσιων δραστηριοτήτων, της προώθησης της έρευνας και καινοτομίας στον τομέα αυτό και της προώθησης της ναυτιλιακής κουλτούρας στους πολίτες, κυρίως, των ευρωπαϊκών κρατών με πλούσια ναυτιλιακή παράδοση προκειμένου να επιτευχθεί η προσέλκυση των νέων στο συγκεκριμένο τομέα απασχόλησης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στους εξής τομείς: προώθηση αισθήματος κοινής ταυτότητας, προσέλκυση νέων εργαζομένων με αυξημένα προσόντα, θέσπιση βραβείων για βέλτιστες πρακτικές, προώθηση εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων για την ενίσχυση του ενδιαφέροντος στα ναυτιλιακά επαγγέλματα, ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου και υπογραφή της σύμβασης της UNESCO για την προστασία της υποβρύχιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

Σημειώνεται πως η επίτευξη των στόχων της Πράσινης Βίβλου αποκτά κομβική σημασία εάν αναλογιστεί κανείς το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται

πρώτη στην παγκόσμια κατάταξη όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, τον παράκτιο τουρισμό, την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοιχτή θάλασσα, την τεχνολογία ναυπηγίας και τις έτερες θαλάσσιες δραστηριότητες (Θεοδωρόπουλος και συν., 2006).

2.2 Η Μπλε Βίβλος

Όπως αναφέρθηκε και στα πλαίσια προηγούμενων ενοτήτων της παρούσας εργασίας, η ευρωπαϊκή οικονομία βασίζεται σε μεγάλο ποσοστό στις θαλάσσιες δραστηριότητες. Ωστόσο, με την πάροδο των χρόνων καταγράφεται διαρκής ένταση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα, ως αποτέλεσμα της διαρκούς προόδου της σχετικής τεχνολογίας, καθώς και συρροή των Ευρωπαίων πολιτών στις παραθαλάσσιες περιοχές. Ως συνέπεια των προαναφερθεισών εξελίξεων, καταγράφονται και δύο αρνητικά φαινόμενα, ένα εκ των οποίων αφορά στην αύξηση των συγκρούσεων που σχετίζονται με τις χρήσεις των θαλάσσιων περιοχών και στην υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Με στόχο την επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων, η πολιτική αρχή της Ε.Ε. θέσπισε μία ευρεία διαβούλευση με αντικείμενο τη σχέση ανθρώπων και ωκεανών, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ένας σημαντικός αριθμός φορέων ανταποκρίθηκαν στη συγκεκριμένη πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διατυπώνοντας ιδέες και προτάσεις για μία υγιή και βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Αποτέλεσμα αυτής της διαβούλευσης υπήρξε η δημοσίευση, στις 10 Οκτωβρίου 2007 τη «Μπλε Βίβλο: Μία Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση», ως συνέχεια της Πράσινης Βίβλου που είχε δημοσιευτεί λίγα χρόνια νωρίτερα. Η βασική ιδέα που διέπει το κείμενο της Μπλε Βίβλου αναφέρει πως το σύνολο των ζητημάτων που αφορούν τις ευρωπαϊκές θάλασσες είναι άρρηκτα συνδεδεμένα και, ως εκ τούτου, πρέπει να αντιμετωπιστούν συνολικά ώστε να επιτευχθεί η ενίσχυση της ικανότητας της Ε.Ε. να διαχειριστεί αποτελεσματικά τα προβλήματα που απορρέουν από την παγκοσμιοποίηση, την κλιματική αλλαγή, την υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας και της προάσπισης της ασφάλειας του ναυτιλιακού τομέα. Όπως αναφέρεται στα πλαίσια της Μπλε Βίβλου, η Ε.Ε. καλείται να εφαρμόσει μία

ολοκληρωμένη πολιτική στη βάση της αξιοποίησης της θαλάσσιας έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομίας, των προβλέψεων της ατζέντας της Λισαβόνας για την απασχόληση και την ανάπτυξη και της ατζέντας του Gothenburg για την βιώσιμη ανάπτυξη.

Οι βασικοί στόχοι που θέτει η Μπλε Βίβλος περιλαμβάνουν:

- Τη μεγιστοποίηση της αειφόρου εκμετάλλευσης των ωκεανών και των θαλασσών μέσω της προώθησης μίας ασφαλούς και αξιόπιστης ναυτιλίας, της απλούστευσης των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων όσον αφορά τις ναυτιλιακές υπηρεσίες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της προώθησης μίας νέας ολοκληρωμένης πολιτικής για τους λιμένες, της διαχείρισης των αλιευτικών αποθεμάτων σε μέγιστη βιώσιμη απόδοση και της ανάπτυξης ενός περιβαλλοντικά ασφαλούς κλάδου υδατοκαλλιέργειας.
- Την ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής με γνώμονα τις αρχές της γνώσης και της καινοτομίας μέσω της έμφασης στη διεπιστημονική προσέγγιση της θαλάσσιας επιστήμης και ως μέσο πρόβλεψης και μετριασμού των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, της σύνδεσης των πολιτικών και ερευνητικών προτεραιοτήτων, της μεγιστοποίησης των συνεργειών μεταξύ των κρατών-μελών και της ενίσχυσης του διαλόγου μεταξύ των εμπλεκομένων. Επίσης, μέσω της διερεύνησης των τρόπων περισσότερο αποτελεσματικής μετατροπής της γνώσης και των δεξιοτήτων σε βιομηχανικά προϊόντα και υπηρεσίες και της θέσπισης μίας ευρωπαϊκής εταιρικής σχέσης για τη θαλάσσια επιστήμη που θα δίνει έμφαση στο γόνιμο διάλογο μεταξύ επιστημόνων, πολιτικών και βιομηχανίας
- Την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ποιότητας ζωής για τους κατοίκους των παράκτιων περιοχών της Ευρώπης μέσω της ανάπτυξης μίας βιώσιμης πολιτικής για τον τουρισμό, συμπεριλαμβανομένου του παράκτιου και του θαλάσσιου. Ιδιαίτερος στην περίπτωση των απομακρυσμένων ευρωπαϊκών περιφερειών και των νησιών επιδιώκεται η ανάπτυξη της θαλάσσιας δυναμικής τους και της συνεργασίας τους με τους περιφερειακούς τους γείτονες, η κατάρτιση μίας βάσης κοινωνικοοικονομικών δεδομένων για τους θαλάσσιους τομείς και τις παράκτιες περιφέρειες και η θέσπιση μίας κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη των καταστροφών

- Την προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ευρώπης στις διεθνείς θαλάσσιες υποθέσεις μέσω της διαβούλευσης με τους εταίρους της Ε.Ε. με προτεραιότητα την πρόσβαση των ευρωπαϊκών θαλάσσιων βιομηχανιών και υπηρεσιών σε παγκόσμιες αγορές, η βιώσιμη επιστημονική και εμπορική αξιοποίηση των βαθέων υδάτων, η προάσπιση της παγκόσμιας βιοποικιλότητας, η ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας στις θάλασσες, οι εργασιακές συνθήκες στα πλαίσια των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, ο περιορισμός της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τα πλοία και η αντιμετώπιση των έκνομων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια ύδατα.
- Την ενίσχυση της έμφασης σε μία θαλάσσια Ευρώπη με της προπαγάνδισης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων και των ναυτικών επαγγελματιών, της ανάδειξης της κοινής ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς των ευρωπαϊκών κρατών μέσω της ανάπτυξης ενός Ευρωπαϊκού Άτλαντα των θαλασσών, καθώς και της προστασίας της μέσω της ίδρυσης μουσείων φύλαξης της θαλάσσιας κληρονομιάς και ενυδρείων.

Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. που προτείνεται μέσω της Μπλε Βίβλου αποσκοπεί στην αλλαγή του τρόπου χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων καθώς απορρίπτεται οριστικά οποιαδήποτε προσπάθεια τμηματικής προσέγγισης και προωθείται η ανάπτυξη κοινών εργαλείων για τον εντοπισμό και την αξιοποίηση συνεργειών καθώς και για την αποφυγή ή επίλυση διαφορών. Επιπροσθέτως, στοχεύει στο σχεδιασμό και εφαρμογή ενός προγράμματος εργασίας εντός των πλαισίων ενός συνεκτικού πλαισίου πολιτικής, το οποίο δομείται από τα εξής στοιχεία (SEC (2007) 1278, Brussels, 10.10.2007 Action Plan):

- Ένας ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα
- Μία ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα
- Θέσπιση εθνικών ολοκληρωμένων θαλάσσιων πολιτικών από τα κράτη- μέλη
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο για την εποπτεία των θαλάσσιων δραστηριοτήτων
- Ένας οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών-μελών
- Μία στρατηγική για τον περιορισμό των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης

- Περιορισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα
- Αποτελεσματική αντιμετώπιση της παράνομης αλιείας και αλιευτικών πρακτικών που έχουν συνδεθεί με καταστροφικές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον, όπως η αλιεία με τράτες βυθού στην ανοιχτή θάλασσα
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters)
- Αναθεώρηση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στα πλαίσια του κοινοτικού εργατικού δικαίου αναφορικά με το ναυτιλιακό και αλιευτικό τομέα.

2.3 Ο ρόλος των κρατικών ενισχύσεων

Ο ρόλος της ναυτιλίας για την οικονομία της Ε.Ε. είναι ζωτικής σημασίας ωστόσο ο συγκεκριμένος τομέας αντιμετωπίζει ποικίλες προκλήσεις οι οποίες πηγάζουν, κυρίως, από τον υψηλό ανταγωνισμό που δέχονται από έτερα κράτη τα οποία χαρακτηρίζονται από ευνοϊκότερο φορολογικό καθεστώς και φθηνό εργατικό δυναμικό με αποτέλεσμα πολλοί Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες να επιδιώκουν τη νηολόγηση των πλοίων τους με σημαίες των προαναφερθέντων κρατών.

Με στόχο να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέδειξε ως προτεραιότητα της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. την ανάληψη πρωτοβουλιών για την προνομίων, με τη μορφή δημοσιονομικών διευκολύνσεων και ενισχύσεων στα πλοία που νηολογούνται υπό ελληνική σημαία και στις θαλάσσιες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός των ευρωπαϊκών υδάτων.

Για να ενταχθεί ένα πλοίο σε καθεστώς φοροελαφρύνσεων θα πρέπει, κατά κανόνα, να αποδεικνύεται η διασύνδεσή του με κοινοτική σημαία. Κατ' εξαίρεση, υπάρχει η δυνατότητα έγκρισης καθεστώτος φορολογικής ελάφρυνσης σε περιπτώσεις που εφαρμόζονται για το σύνολο των πλοίων που εκμεταλλεύεται μία ναυτιλιακή εταιρεία που εδράζει στην επικράτεια κάποιου κράτους- μέλους και καταβάλλει φόρο εταιρειών υπό την προϋπόθεση ότι παρέχονται αποδείξεις αναφορικά με την πραγματική άσκηση της στρατηγικής και εμπορικής διαχείρισης του συνόλου των πλοίων της εν λόγω εταιρείας από την επικράτεια του κράτους μέλους καθώς και αναφορικά με το ότι η συγκεκριμένες δραστηριότητες έχουν σημαντική συμβολή στην τόνωση των

κοινοτικών τομέων της οικονομίας και της απασχόλησης. Επιπροσθέτως, προβλέπεται η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων αναφορικά με τη τήρηση των διεθνών και κοινοτικών προτύπων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων εργασιακής ασφάλειας, από το σύνολο του στόλου των επωφελούμενων εταιρειών. Σημειώνεται ότι επιλέξιμες για τη λήψη των φορολογικών ελαφρύνσεων είναι και κάποιες εταιρείες διαχείρισης πλοίων με έδρα στην Κοινότητα, υπό τους ίδιους όρους.

Τέλος, για τον περιορισμό του κόστους απασχόλησης, κρίνεται απαραίτητη η υιοθέτηση των παρακάτω μέτρων:

- Περιορισμός του ύψους των εισφορών για την κοινωνική προστασία των ναυτικών της Ε.Ε. που απασχολούνται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος- μέλος της Ε.Ε.
- Περιορισμός του φόρου εισοδήματος για τους ναυτικούς από την Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κάποιο κράτος- μέλος.

Τα μέτρα που λαμβάνονται με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία, είναι απαραίτητο να συμμορφώνονται με τους κανόνες της Ενιαίας Αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά τον αποκλειστικό φορέα που είναι υπεύθυνο για την έγκριση και εφαρμογή των εν λόγω μέτρων με την προϋπόθεση ότι ισχύουν οι παρακάτω συνθήκες:

- Δεν επιτρέπεται η έγκριση ενός μέτρου ή κανονισμού που λειτουργεί επιβαρυντικά προς τη ναυτιλία των έτερων κρατών- μελών
- Οι κανονισμοί οφείλουν να μην παραβιάζουν την Πολιτική Ανταγωνισμού που έχει θεσπίσει η Ε.Ε. καθώς και να λειτουργούν προς όφελος της ναυτιλίας όλων των κρατών- μελών
- Οι κανονισμοί οφείλουν να μην παραβιάζουν τη φιλοσοφία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής
- Οι κρατικές ενισχύσεις εμπεριέχουν το σύνολο των φορολογικών ή χρηματοοικονομικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από το σύνολο των δημοσίων αρχών
- Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε διάκριση μεταξύ των δικαιούχων των κρατικών ενισχύσεων.

- Το σύνολο των κρατικών ενισχύσεων και οι διαδικασίες χορήγησής τους πρέπει να χαρακτηρίζονται από απόλυτη διαφάνεια
- Η αρμόδια δημόσια αρχή οφείλει να λάβει υπόψιν της την έκταση και τις επιπτώσεις κάθε κρατικής ενίσχυσης που χορηγείται
- Δεν επιτρέπεται η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων που παραβιάζουν το ανώτατο οικονομικό όριο.

Σημειώνεται πως οι κρατικές ενισχύσεις για την προώθηση της απασχόλησης υπόκεινται στη γενική εξαίρεση που περιλαμβάνεται στον κοινοτικό κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2204/2002 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ για τις κρατικές ενισχύσεις στην απασχόληση (ΕΕ L 337 της 13.12.2002), ο οποίος καλύπτει και το ναυτιλιακό κλάδο.

2.4 Πολιτική για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Η πολιτική ανταγωνισμού της Ε.Ε. στον τομέα της ναυτιλίας αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και επιδιώκει την επίτευξη των εξής βασικών στόχων:

- Χάραξη και εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού
- Διατήρηση ανοιχτών διεθνών αγορών
- Διαφύλαξη του ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στη ναυτιλία και προάσπισή της απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό των κρατών που προσφέρουν τις λεγόμενες «σημαίες ευκαιρίας»
- Προάσπιση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής απέναντι σε υποθέσεις του ανταγωνισμού
- Διαχείριση ζητημάτων διακρίσεων εναντίον των ευρωπαϊκών σημαιών

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής ανταγωνισμού για τη ναυτιλία, έχουν θεσπιστεί μία σειρά από κανόνες, οι κυριότεροι εκ των οποίων περιλαμβάνουν:

- Κανονισμός 4055/86 «Εφαρμογή της αρχής για ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών- μελών και μεταξύ των κρατών-μελών και τρίτων κρατών». Αποτέλεσμα του κανόνα αυτού ήταν η άρση των υφιστάμενων περιορισμών για τους εφοπλιστές της Ε.Ε. μετά την πάροδο μίας μεταβατικής περιόδου
- Κανονισμός 4056/86 «Επιδίωξη της διασφάλισης των κανονισμών ανταγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 86 της Συνθήκης της Ρώμης για τις θαλάσσιες μεταφορές και για τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις Τακτικών Γραμμών». Στο πλαίσιο του εν λόγω κανονισμού, προσδιορίζονται οι λεπτομέρειες της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Ε.Ε. με στόχο να διασφαλιστεί η μη νόθευση του ανταγωνισμού μέσω συμφωνιών.
- Κανονισμός 4057/86 « Δημιουργία ενός πλαισίου με το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων (dumping) στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών».
- Κανονισμός 4058/86 « Καθορισμός του τρόπου και της διαδικασίας λήψης συντονισμένων μέτρων από τις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τρίτων χωρών, που προβαίνουν σε διακρίσεις εναντίον κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων ώστε να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων». Μέσω του κανονισμού αυτού, η Ε.Ε. έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει αντίμετρα για την αντιμετώπιση των πρακτικών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό στην ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές φορτίων.
- Κανονισμός 3577/92 «Για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ)". Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει τη θέσπιση της αρχής της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών με απαρχή την 1^η Ιανουαρίου 1993 για τους εφοπλιστές της Ε.Ε. που διαθέτουν πλοία που είναι ενταγμένα στο νηολόγιο κάποιου κράτους μέλους. Η προαναφερθείσα διαδικασία ολοκληρώθηκε μετά από έξι (6) έτη (1^η Ιανουαρίου 1999).
- Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12^{ης} Απριλίου 2005 με αντικείμενο τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μέσω του οποίου υποστηρίζεται η μέγιστη δυνατή υποστήριξη των εν λόγω μεταφορών, η

μέγιστη δυνατή μείωση των διοικητικών διατυπώσεων, η δημιουργία αρτηριών υψηλής ποιότητας μεταξύ των κρατών- μελών της Ε.Ε., η προτεραιότητα στις επενδύσεις σε υποδομές που στοχεύουν στη βελτίωση της πρόσβασης στους κοινοτικούς λιμένες.

- Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5^{ης} Μαΐου 2010 με αντικείμενο τους στρατηγικούς στόχους και τις συστάσεις πολιτικής της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, στα πλαίσια του οποίου προωθείται η ανάληψη περαιτέρω δράσης για την αντιμετώπιση του φαινομένου κατάχρησης των σημαιών ευκαιρίας και των κρατικών ενισχύσεων προς όφελος της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ουσιαστικότερη ενσωμάτωση της των συμφερόντων της ναυτιλίας στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T), η ενίσχυση της βιωσιμότητας των θαλάσσιων μεταφορών μέσω του περιορισμού των εκπεμπόμενων ρύπων, ο εσωεπιχειρησιακός καταλογισμός του εξωτερικού κόστους και η θέσπιση προτύπων που ισχύουν σε παγκόσμιο επίπεδο στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

2.5 Πολιτική για την Ασφάλεια της Θάλασσας

2.5.1 Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε το 2002 στην ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency-EMSA) μέσω του κανονισμού ΕΚ 1406/2002 (45). Ο εν λόγω οργανισμός εδρεύει στην πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, τη Λισαβόνα και δραστηριοποιείται στους εξής τομείς (emsa.europa.eu):

- Βιωσιμότητα: Το έργο του αποσκοπεί στην προσφορά τεχνογνωσίας στον τομέα της περιβαλλοντικής προστασίας λειτουργώντας επικουρικά τόσο προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και προς τα κράτη μέλη της Ε.Ε. σε περιπτώσεις που βρίσκονται αντιμέτωπα με ένα μεγάλο εύρος ζητημάτων ρύπανσης που έχει προκληθεί ως αποτέλεσμα της ναυσιπλοΐας. Ο EMSA διαθέτει υπηρεσίες αντιμετώπισης της ρύπανσης οι οποίες περιλαμβάνουν ένα δίκτυο ναυλωμένων εμπορικών πλοίων που επιτελούν εργασίες καθαρισμού, βρίσκονται σε διαρκή ετοιμότητα και βρίσκονται τοποθετημένα κατά μήκος της ευρωπαϊκής ακτογραμμής.

- **Ασφάλεια και προστασία:** Οι δράσεις του EMSA στον τομέα αυτό περιλαμβάνουν τη διερεύνηση ατυχημάτων που σχετίζονται με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τη θέσπιση των προτύπων ασφάλειας των πλοίων, την παροχή καταφυγίου σε πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο, θέσπιση των προτύπων του θαλάσσιου εξοπλισμού προστασίας, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας έναντι όλων των ενδεχόμενων κινδύνων και τη λειτουργία του συστήματος Equasis, το οποίο σήμερα συνιστά την πλέον αξιόπιστη πηγή πληροφοριών αναφορικά με δεδομένα που σχετίζονται με την ποιότητα και την ασφάλεια του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.
- **Ψηφιοποίηση:** Περιλαμβάνει την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών σε περισσότερες από 150 εθνικές αρχές των κρατών- μελών της Ε.Ε. καθώς και σε πλήθος ευρωπαϊκών θεσμών.
- **Απλοποίηση:** Παροχή λεπτομερούς και αξιόπιστης πληροφόρησης για ό,τι συμβαίνει στη θάλασσα σε πραγματικό χρόνο σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. ώστε αυτά να είναι σε θέση να εφαρμόσουν τις θαλάσσιες πολιτικές με αποτελεσματικό τρόπο.
- **Εποπτεία:** Οι δράσεις του EMSA στον τομέα αυτό βασίζονται στη λειτουργία δύο βασικών υπηρεσιών δορυφορικής παρατήρησης της Γης (CleanSeaNet, Copernicus Maritime Surveillance), της υπηρεσίας συστημάτων τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών (Remotely Piloted Aircraft Systems Services- RPAS) και του Κοινού Περιβάλλοντος Ανταλλαγής Πληροφοριών (Common Information Sharing Environment- CISE)
- **Τεχνική υποστήριξη προς τα κράτη- μέλη.**

Τέλος, το θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα καλύπτει ποικίλους τομείς της ναυτιλίας και παρουσιάζεται στη συνέχεια.

Θεσμικό πλαίσιο για τους νηογνώμονες:

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 αναφορικά με τους κανόνες και τα πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης των πλοίων
- Οδηγία 2009/14/ΕΚ αναφορικά με τους κοινούς κανόνες και τα πρότυπα για τη σχέση των κρατών- μελών με οργανισμούς επιφορτισμένους με την επιθεώρηση πλοίων

Θεσμικό πλαίσιο για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και τις διατυπώσεις υποβολής αναφορών:

- Οδηγία 2002/ 59/ ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινοτικής παρακολούθησης της κυκλοφορίας των σκαφών και την κατάργηση της παλαιότερης Οδηγίας 93/75/ ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2010/ 65/ ΕΕ αναφορικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά την άφιξη ή/ και την αναχώρησή τους από λιμένες των κρατών-μελών και την κατάργηση της Οδηγίας 2002/ 6 / ΕΚ

Για τον κρατικό έλεγχο του λιμένα:

- Οδηγία 2009/ 16/ ΕΚ για τον κρατικό έλεγχο του λιμένα, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Κανονισμός (ΕΕ), αριθ. 428/2010 σχετικά με 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 παρ. 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, παρ. 3 και του άρθρου 27 της Οδηγίας 2009/ 16/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων

- Οδηγία 2009/ 18/ ΕΚ για τον προσδιορισμό των βασικών 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.

Θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλιση των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις

- Οδηγία 2009/ 20/ ΕΚ αναφορικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις

Θεσμικό πλαίσιο για τον εξοπλισμό των πλοίων

- Οδηγία 2014/ 90/ ΕΕ που αφορά στην εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας σχετικά με τον εξοπλισμό των πλοίων με σημαία της Ε.Ε. μέσω της ομοιόμορφης εφαρμογής των διεθνών νομοθετημάτων

Θεσμικό πλαίσιο για την περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία

- Οδηγία 2000/ 59/ ΕΚ αναφορικά με τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου στους λιμένες, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 2005/ 35/ ΕΚ αναφορικά με την περιβαλλοντική ρύπανση από τα πλοία και την εφαρμογή κυρώσεων για σχετικές παραβάσεις, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει

Θεσμικό πλαίσιο για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων

- Οδηγία 2009/ 45/ ΕΚ αναφορικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 1999/35 / ΕΚ αναφορικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών ερευνών για την ασφαλή λειτουργία των τακτικών οχηματαγωγών go-go και των ταχύπλοων επιβατικών σκαφών όπως τροποποιήθηκε και ισχύει
- Οδηγία 98/41 / ΕΚ αναφορικά 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 αναφορικά με την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών δια θαλάσσης σε περίπτωση ατυχημάτων
- Απόφαση 2012/22 / ΕΕ του Συμβουλίου αναφορικά 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 του ίδιου Πρωτοκόλλου

2.5.2 Στρατηγική της Ε.Ε. για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EUMSS)

Η Στρατηγική της Ε.Ε. για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EUMSS), η οποία αναπτύχθηκε στη βάση της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Ασφάλειας (ESS) επικυρώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 24 Ιουνίου 2014, συνδυάζοντας σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο τις ισχύουσες ευρωπαϊκές πολιτικές για μία «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (IMP) και τη «Στρατηγική Εσωτερικής Ασφάλειας» (ISS).

Όπως ορίζεται στο κείμενο της επικυρωμένης Στρατηγικής της Ε.Ε. για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, οι βασικές κατευθυντήριες αρχές της εν λόγω στρατηγικής περιλαμβάνουν:

- Διατομεακή προσέγγιση: Κρίνεται απαραίτητη η καλή συνεργασία μεταξύ του συνόλου των εταίρων από στρατιωτικές και μη στρατιωτικές αρχές και φορείς με αντικείμενο την επιβολή του νόμου, το συνοριακό έλεγχο, τον τελωνειακό έλεγχο και τον έλεγχο της αλιείας, οι περιβαλλοντικές αρχές, οι ναυτικές διοικήσεις, οι φορείς έρευνας και τεχνολογίας, το πολεμικό ναυτικό ή άλλες λιμενικές αρχές, η ακτοφυλακή ή άλλες υπηρεσίες πληροφοριών, οι οργανισμοί της Ε.Ε. καθώς και οι φορείς της βιομηχανίας, με αμοιβαίο σεβασμό στην εσωτερική οργάνωση των υπολοίπων
- Λειτουργική ακεραιότητα: Η Στρατηγική δεν έχει ως στόχο την παραβίαση των αρμοδιοτήτων της Κοινότητας και των κρατών μελών στους τομείς που καλύπτει ενώ δεν παρεμβαίνει στις αρμοδιότητες, τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία των κρατών μελών σε ζητήματα θαλάσσιων ζωνών σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης και της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Τα καθήκοντα, οι αρμοδιότητες και τα συμφέροντα των κρατών- μελών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη βάση των ισχυουσών πολιτικών με στόχο να επιτευχθεί η βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των υφιστάμενων ικανοτήτων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο χωρίς να παραστεί ανάγκη για νέες δομές, νομοθετικές ρυθμίσεις, επιπλέον διοικητική επιβάρυνση και πρόσθετη χρηματοδότηση.
- Σεβασμός κανόνων και αρχών: Θεμελιώδεις αρχές της Στρατηγικής αποτελούν ο απόλυτος σεβασμός του διεθνούς δικαίου, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των δημοκρατικών αρχών καθώς και η πλήρης συμμόρφωση με τις αρχές της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και τις προβλέψεις των υφιστάμενων διμερών συνθηκών. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ε.Ε.

και τα κράτη μέλη της προάγουν την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν από τις διαφορετικές ερμηνείες της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας μέσω της καταφυγής στα αρμόδια διεθνή δικαστήρια.

- Πολυμερής προσέγγιση της θάλασσας: Δίνεται έμφαση στην κομβική σημασία της συνεργασίας με όλους τους εμπλεκόμενους διεθνείς εταίρους και οργανισμούς, ιδιαιτέρως το NATO και τον ΟΗΕ, καθώς και του συντονισμού με τις υφιστάμενες διεθνείς και περιφερειακές επιτροπές του θαλάσσιου τομέα.

Από την άλλη πλευρά, οι στρατηγικοί στόχοι της εξεταζόμενης στρατηγικής περιλαμβάνουν:

- Σύνδεση των εσωτερικών και εξωτερικών πτυχών της ασφάλειας στις θάλασσες της Ε.Ε. και προώθηση μίας ευρύτερης προσέγγισης για τη διαχείριση των προκλήσεων που συνιστούν η ασφάλεια στη θάλασσα και τα θαλάσσια συμφέροντα
- Έμφαση στη χρηστή θαλάσσια διακυβέρνηση στη βάση των ισχυόντων κανόνων στα ύδατα που βρίσκονται υπό την κυριαρχία της Ε.Ε., τα κυριαρχικά δικαιώματα και τη δικαιοδοσία των κρατών- μελών καθώς και στην ανοιχτή θάλασσα
- Θεσμοθέτηση ενός βελτιωμένου και διαρκούς συντονισμού των σχεδίων/ προγραμμάτων και των δραστηριοτήτων όλων των αρμόδιων φορέων σε ευρωπαϊκό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των σχετικών μακροπεριφερειακών στρατηγικών της Ε.Ε., όπου αυτό ενδείκνυται.
- Προώθηση σε διεθνές επίπεδο ίσων όρων ανταγωνισμού και της ανταγωνιστικότητας των κρατών- μελών
- Βελτίωση της ανάπτυξης και των δυνατοτήτων απασχόλησης σε θαλάσσια επαγγέλματα, σύμφωνα με τις προβλέψεις της Στρατηγικής της Ε.Ε. για την ανάπτυξη- «Ευρώπη 2020»
- Προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα
- Προώθηση της περιφερειακής ασφάλειας σε κάθε θαλάσσια λεκάνη στα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. με έμφαση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής

- Προώθηση του συντονισμού και της ανάπτυξης περαιτέρω συνεργειών με τα κράτη- μέλη και μεταξύ αυτών, καθώς και σε περιφερειακό επίπεδο και της συνεργασίας με περιφερειακούς και διεθνείς εταίρους και οργανισμούς
- Προώθηση της αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών- μελών και της αμοιβαίας υποστήριξης στα πλαίσια της αντιμετώπισης των προκλήσεων που συνδέονται με την ασφάλεια στη θάλασσα
- Προώθηση μίας ενισχυμένης κοινής επίγνωσης της κατάστασης και μία βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών, επιχειρησιακών σχεδίων, μεθόδων διεξαγωγής επιχειρήσεων και εμπειριών
- Ενίσχυση του ρόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως βασικού παράγοντα και εγγυητή της ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο με ικανότητα ανάληψης των ευθυνών του στους τομείς πρόληψης των συγκρούσεων, αντιμετώπισης και διαχείρισης των κρίσεων καθώς και στην ικανότητά του να αναλαμβάνει δράση για την εδραίωση της σταθερότητας και της ειρήνης μέσω ολοκληρωμένων και μακροπρόθεσμων δράσεων της Ε.Ε.

2.6 Η διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. κατά τη διάρκεια της πανδημίας

Η πανδημία της νόσου Covid-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις σχεδόν στο σύνολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης και της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (2021), κατά τη διάρκεια του διαστήματος 2019-2020, καταγράφηκε μείωση του αριθμού των ελλιμενισμών για όλους τους τύπους πλοίων με τις σημαντικότερες μειώσεις να καταγράφονται στα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατηγά και τα οχηματαγωγά. Όσον αφορά στο θαλάσσιο εμπόριο σε επίπεδο Ε.Ε., αυτό κατέγραψε μεγαλύτερη μείωση σε σχέση με το παγκόσμιο εμπόριο, η οποία ανήλθε σε 9,3% ενώ οι σχετιζόμενες οικονομικές απώλειες ανήλθαν σε 226 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που δημιούργησε η πανδημία της νόσου Covid-19, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην έκδοση μίας επίσημης ανακοίνωσης (2020/C119/01) με αντικείμενο την παροχή κατευθυντήριων οδηγιών για την προστασία της υγείας των Ευρωπαίων ναυτικών, τις διαδικασίες

επαναπατρισμού τους και τις ρυθμίσεις μετακινήσεων ναυτικών και επιβατών. Οι βασικές ιδέες που διέπουν τις προαναφερθείσες οδηγίες περιλαμβάνουν:

- Τα μέτρα για τον περιορισμό της πανδημίας πρέπει να επιφέρουν τις μικρότερες δυνατές επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα των ευρωπαϊκών κρατών
- Είναι σημαντικό να παρασχεθεί δυνατότητα διακρατικής μετακίνησης στους ναυτικούς προκειμένου αυτοί να είναι σε θέση να αναλάβουν τα καθήκοντά τους στα πλοία ή να επαναπατριστούν. Στο πλαίσιο αυτό, οι απαραίτητοι υγειονομικοί έλεγχοι είναι σημαντικό να διενεργούνται με τρόπους που να μην προκύπτουν σημαντικές χρονικές καθυστερήσεις για τους ναυτικούς
- Είναι απαραίτητο να ληφθούν όλα τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα στα πλαίσια των ευρωπαϊκών λιμένων προκειμένου να διασφαλιστεί η υγεία των λιμενεργατών, των πληρωμάτων και των επιβατών
- Στο πλαίσιο της εφαρμογής των προαναφερθεισών οδηγιών, απαιτείται η διαβούλευση των κρατών- μελών με οργανώσεις εκπροσώπησης εργαζομένων και εργοδοτών στους τομείς της ναυτιλίας και των λιμένων.

Κεφάλαιο 3

Στόχοι και ρόλος της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.

3.1 Βασικοί στόχοι και επιτεύγματα της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) της Ε.Ε. συνιστά μία ολιστική προσέγγιση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας που ρυθμίζουν ένα ευρύ φάσμα ζητημάτων που σχετίζονται με τη θάλασσα. Θεμελιώδης θεωρητική βάση που οδήγησε στην ανάπτυξη της εν λόγω πολιτικής υπήρξε η ιδέα ότι ο συντονισμός των επιμέρους αλληλένδετων θαλάσσιων δραστηριοτήτων που αναπτύσσει η Ε.Ε. είναι

δυνατό να επιφέρει ενίσχυση των κερδών με παράλληλο περιορισμό του περιβαλλοντικού αντίκτυπου μέσω της έμφασης στην προώθηση της «γαλάζιας οικονομίας».

3.1.1 Στόχοι της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής

Οι βασικοί στόχοι της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε. περιλαμβάνουν (COM(2007)0575):

- Μεγιστοποίηση της αειφόρου εκμετάλλευσης των ωκεανών και των θαλασσών με στόχο να επιτευχθεί η ανάπτυξη των θαλάσσιων περιφερειών και των παράκτιων περιοχών στους τομείς της ναυσιπλοΐας, των θαλάσσιων λιμένων, της διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αλιείας καθώς και της απασχόλησης σε επαγγέλματα που σχετίζονται με τη θάλασσα
- Ανάπτυξη δεδομένων γνώσεων και καινοτομίας σε ζητήματα που άπτονται της θαλάσσιας πολιτικής μέσω της εφαρμογής μίας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη θάλασσα και τη ναυτιλιακή έρευνα και το πρόγραμμα «Ορίζων 2020»
- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των παράκτιων περιοχών της Ευρώπης μέσω της προώθησης του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, της χάραξης κοινοτικής στρατηγικής για την πρόληψη και διαχείριση καταστροφών και την ανάπτυξη του θαλάσσιου δυναμικού των αποκεντρωμένων περιοχών και νήσων της Ε.Ε.
- Προώθηση του ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στη διαχείριση των διεθνών θαλάσσιων υποθέσεων μέσω της αναβάθμισης των υφιστάμενων συνεργασιών τόσο σε διεθνές επίπεδο διακυβέρνησης των ωκεανών, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας (ΕΠΓ) και της Βόρειας Διάστασης.
- ενίσχυση της προβολής της θαλάσσιας Ευρώπης μέσω της ανάπτυξης της διαδικτυακής εφαρμογής «Ευρωπαϊκός Άτλας των Θαλασσών» που λειτουργεί ως εργαλείο ανάδειξης της κοινής ευρωπαϊκής θαλάσσιας κληρονομιάς καθώς και μέσω της καθιέρωσης της 20ής Μαΐου κάθε έτους ως Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα

3.1.2 Τομείς εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής

Η εφαρμογή της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε. έχει συμβάλει καθοριστικά στην προσέγγιση του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας. Οι βασικοί τομείς στους οποίους εφαρμόζεται σήμερα η εν λόγω πολιτική περιλαμβάνουν (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο):

A. Γαλάζια ανάπτυξη

Πρόκειται για μία μακροπρόθεσμη στρατηγική που έλαβε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 2012 (COM(2012)0494) και έχει ως διακηρυγμένο στόχο την απελευθέρωση του δυναμικού της γαλάζιας οικονομίας και την ενίσχυση της ανάπτυξης αιεφόρων θαλάσσιων και ναυτιλιακών οικονομικών δραστηριοτήτων. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, δίνεται έμφαση στους τομείς της υδατοκαλλιέργειας, του παράκτιου τουρισμού, της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας, της ωκεάνιας ενέργειας και των δραστηριοτήτων εξόρυξης στο βυθό των θαλασσών.

Δύο χρόνια μετά την έγκριση της στρατηγικής για τη γαλάζια ανάπτυξη, έλαβε χώρα η έκδοση μίας ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM(2014)0254) με θέμα τη συμβολή της καινοτομίας στη γαλάζια οικονομία. Επιπροσθέτως, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπήρξε καθοριστικός στην ανάληψη ορισμένων βασικών πρωτοβουλιών ενίσχυσης της γαλάζιας ανάπτυξης της Ε.Ε.:

- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αντικείμενο την υπεράκτια αιολική ενέργεια και την ανάγκη ανάληψης δράσης για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται από την ενεργειακή πολιτική με απαρχή το έτος 2020 (COM(2008)0768)
- Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές αναφορικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας στην περιφέρεια της ΕΕ (COM(2013)0229)
- Ανακοίνωση με αντικείμενο τη γαλάζια ενέργεια (COM(2014)0008), η οποία προβλέπει τη χάραξη ενός σχεδίου δράσης για την αξιοποίηση του δυναμικού της ωκεάνιας ενέργειας στις ευρωπαϊκές θάλασσες και τους ωκεανούς με απαρχή το 2020

- Ευρωπαϊκή στρατηγική για την ενίσχυση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στους τομείς του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού (COM(2014)0086).
- Έκδοση του στρατηγικού χάρτη πορείας με τίτλο «Οικοδόμηση ωκεάνιας ενέργειας για την Ευρώπη» ως προϊόν διαβούλευσης στα πλαίσια του «Φόρουμ για την ωκεάνια ενέργεια» το 2016, στο οποίο έλαβαν μέρος ποικίλοι εμπλεκόμενοι φορείς και οργανώσεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων του κλάδου της ωκεάνιας ενέργειας, εκπροσώπων των κρατών- μελών και των περιφερειών, χρηματοδοτών και ΜΚΟ

B. Δεδομένα και γνώσεις σε σχέση με το θαλάσσιο περιβάλλον

Το 2008, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναλογιζόμενη την κομβική σημασία της ανάπτυξης ολοκληρωμένης θαλάσσιας έρευνας και της συστηματικής συλλογής και ενσωμάτωσης δεδομένων για τη θάλασσα, για την επίτευξη μίας αειφόρου ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, προχώρησε στη θέσπιση μίας ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα (COM(2008)0534) με στόχο την αναβάθμισή της. Δύο (2) χρόνια αργότερα, η ίδια επιτροπή ενέκρινε άλλη μία σχετική στρατηγική με αντικείμενο «Γνώσεις για τη θάλασσα 2020» (COM(2010)0461), μέσω της οποίας επιδιώκεται η αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της υφιστάμενης επιστημονικής γνώσης σχετικά με τις θάλασσες και τους ωκεανούς της Ε.Ε. με εργαλείο την εφαρμογή συστηματικών μεθόδων συλλογής και συγκέντρωσης δεδομένων. Επιπροσθέτως, στον εν λόγω τομέα εντάσσεται και η δημοσίευση το 2014 του χάρτη πορείας για την ευρωπαϊκή στρατηγικής «Γνώσεις για τη θάλασσα το 2020» (SWD(2014)0149), ως προϊόν σχετικών διαβουλεύσεων για την Πράσινη Βίβλο.

Γ. Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός

Λαμβάνοντας υπόψη την επείγουσα ανάγκη για την εφαρμογή μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής διαχείρισης των ωκεανών στα πλαίσια των αυξανόμενων ανθρώπινων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτούς, τα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου προχώρησαν το 2014 στην έγκριση της οδηγίας 2014/89/ ΕΕ αναφορικά με τη θέσπιση ενός πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό (ΘΧΣ) μέσω της οποίας επιδιώκεται η προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομιών και της βιώσιμης εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων μέσω της αποτελεσματικότερης διαχείρισης των συγκρούσεων και της ενίσχυσης της συνέργειας μεταξύ των ποικίλων θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

Δ. Ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση

Αναμφίβολα, η επίτευξη μίας βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από την ύπαρξη και διαφύλαξη ενός ασφαλούς και προστατευμένου θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος πλαισίου, κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή μίας στρατηγικής ολοκληρωμένης θαλάσσιας εποπτείας που στοχεύει στην παροχή κοινών τρόπων για την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων θεσμών. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε το 2009 στην έκδοση κατευθυντήριων αρχών αναφορικά με την ανάπτυξη ενός κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών (ΚΠΑΠ) για το θαλάσσιο τομέα της Ε.Ε. (COM(2009)0538) και, την επόμενη χρονιά, δημοσίευσε τον χάρτη πορείας για τη δημιουργία του (COM(2010)0584).

Στη συνέχεια, το 2014 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση με αντικείμενο τα επικείμενα βήματα για τον ΚΠΑΠ (COM(2014)0451), που, επί του παρόντος, εφαρμόζει από κοινού με τα κράτη- μέλη της ΕΕ ή/και του ΕΟΧ. Στόχο του ΚΠΑΠ αποτελεί η ενίσχυση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας επιτήρησης, η οποία επιτυγχάνεται μέσω της προώθησης της κατάλληλης, σύννομης, ασφαλούς και αποδοτικής ανταλλαγής δεδομένων σε διατομεακό και διασυνοριακό επίπεδο σε ολόκληρη την Ε.Ε. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως το ΚΠΑΠ για το θαλάσσιο τομέα συνιστά θεμελιώδες και αναπόσπαστο στοιχείο της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Ασφάλεια των Θαλασσών (EUMSS) μέσω της ενθάρρυνσης της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της θαλάσσιας επιτήρησης.

Ε. Στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες

Στα πλαίσια της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής και με στόχο τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση των ειδικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών των θαλάσσιων υδάτων της Ε.Ε., η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναπτύξει στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες για το σύνολο των θαλασσών και των ωκεανών της Ε.Ε. Οι εν λόγω στρατηγικές αναπτύσσονται σε περιφερειακό επίπεδο και προβλέπουν τη συνεργασία μεταξύ των κρατών- μελών που βρίσκονται εντός της ίδιας θαλάσσιας λεκάνης με στόχο να επιτευχθεί η πλέον αποδοτική διαχείριση των προκλήσεων και εμποδίων που προκύπτουν στα πλαίσια της επιδίωξης της βιώσιμης ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας με παράλληλη προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων.

Η πρώτη εφαρμογή της στρατηγικής για τις θαλάσσιες λεκάνες υπήρξε η στρατηγική για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας (COM(2009)0248), ενώ μέχρι σήμερα έχουν εγκριθεί και μία σειρά άλλων στρατηγικών σε επίπεδο μακροπεριφέρειας, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας λεκάνης του Εύξεινου Πόντου (COM(2007)0160), του Ατλαντικού Ωκεανού (COM(2011)0782), της Αδριατικής Θάλασσας και του Ιονίου Πελάγους (COM(2014)0357), της Αρκτικής Θάλασσας (JOIN(2016)0021) και τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες της ΕΕ (COM(2017)0623). Επιπροσθέτως, όσον αφορά στη λεκάνη της Μεσογείου, ήδη υλοποιούνται δύο (2) σχετικές στρατηγικές (COM(2009)0466) και (COM(2017)0183).

Σημειώνεται πως η εφαρμογή των προαναφερθεισών στρατηγικών που χαράσσονται και εφαρμόζονται στα πλαίσια της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής βασίζεται σε μία διακρατική συνεργασία, η οποία επεκτείνεται και εκτός των κόλπων της Ε.Ε./ ΕΟΧ. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει μία ανακοίνωση αναφορικά με τη διεθνή διάσταση της ΟΘΠ (COM(2009)0536) με αντικείμενο την αναβάθμιση του ρόλου της Ε.Ε. στα διεθνή φόρουμ. Επιπροσθέτως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ύπατη Εκπρόσωπος δημοσίευσαν, από κοινού, μία κοινή ανακοίνωση με αντικείμενο μία σειρά ζητημάτων που άπτονται της διεθνούς διακυβέρνησης των ωκεανών και του μέλλοντος των ωκεάνιων οικοσυστημάτων (JOIN(2016)0049) και περιλαμβάνουν μία σειρά πενήντα (50) δράσεων που στοχεύουν στην προάσπιση της ασφάλειας και της καθαρότητας των ωκεανών και η υλοποίηση των οποίων προϋποθέτει διεθνή συνεργασία.

3.2 Ο ρόλος της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. στην παγκόσμια ναυτιλία

Η παγκόσμια ναυτιλία συνιστά έναν από τους τέσσερις κύριους πυλώνες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, μαζί με τις τηλεπικοινωνίες, τη φιλελευθεροποίηση του εμπορίου και τη διεθνή τυποποίηση (Kumar & Hoffman, 2002). Διακρίνονται τέσσερις (4) χρονικές περίοδοι στα πλαίσια της ιστορικής εξέλιξης της παγκόσμιας ναυτιλίας: η μακρά περίοδος που προηγείται της Βιομηχανικής Επανάστασης, η περίοδος της ναυτιλιακής εμπορικής ηγεμονίας, η περίοδος απόκτησης της τεχνογνωσίας του πλοιοκτήτη, κυρίως, από τα κράτη του αναπτυσσόμενου κόσμου και, τέλος, η περίοδος μετάβασης από τη διεθνή στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία (Sletmo & Holste, 1993).

Σήμερα, η συντριπτική πλειοψηφία εμπορευμάτων, σε ποσοστό που ανέρχεται σε 90%, διακινείται, σε παγκόσμιο επίπεδο, μέσω θαλάσσης, ενώ το εμπόριο μέσω θαλάσσιων οδών αντιπροσωπεύει το 72% του συνολικού διεθνούς εμπορίου που διεξάγει η Ε.Ε. Ειδικότερα, το εμπόδιο χύδην ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων αντιπροσωπεύει περισσότερο από τα $\frac{3}{4}$ του συνολικού όγκου του θαλάσσιου εμπορίου που διεξάγεται παγκοσμίως το οποίο, για το έτος 2020, υπολογίζεται ότι ανήλθε σε 10.648 εκατομμύρια τόνους εμπορεύματος. Επιπροσθέτως, ο τομέας της bulk/tramp ναυτιλίας αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου που διεξάγουν τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. (Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών).

Στα πλαίσια της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης ναυτιλίας, η Ε.Ε. καταλαμβάνει κεντρικό ρόλο δεδομένου ότι οι εταιρείες ευρωπαϊκών συμφερόντων αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 41% του συνόλου του παγκόσμιου στόλου, σε όρους ικανότητας μεταφοράς, dwt. Στα πλαίσια της επιδίωξης της προσαρμογής της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στις σύγχρονες απαιτήσεις της παγκοσμιοποιημένης θαλάσσιας οικονομίας, η πρώτη έχει υποστεί δομικές αλλαγές ενώ σημαντική υπήρξε και η ενίσχυση του ανταγωνισμού που αυτή δέχεται από τη ναυτιλιακές βιομηχανίες έτερων κρατών (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009).

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω στοιχεία, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι μέσω θαλάσσης διακινείται το μεγαλύτερο μέρος βασικών πρώτων υλών, ενέργειας, τροφίμων και άλλων θεμελιωδών αγαθών, γίνεται κατανοητός ο κομβικός ρόλος του

ναυτιλιακού τομέα για την ευρωπαϊκή οικονομία και, κατ' επέκταση, την ευημερία των πολιτών. Αξίζει να σημειωθεί ότι στις περιπτώσεις αρκετών αγαθών, το θαλάσσιο εμπόριο είναι υπεύθυνο για τη διακίνηση της συντριπτικής πλειοψηφίας του όγκου τους. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μέσω θαλάσσης μεταφέρεται το 93% των δημητριακών, το 86% των φυτικών και ζωικών λιπών, το 93% των μη σιδηρούχων μεταλλευμάτων, το 97% των μεταλλευμάτων χαλκού, καθώς και το 90% του συνολικού όγκου των Κρίσιμων Πρώτων Υλών που είναι απαραίτητες για τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών). Επιπροσθέτως, οι θαλάσσιες μεταφορές χρησιμοποιούνται για τη διεξαγωγή σημαντικού ποσοστού του εμπορίου μεταξύ των κρατών- μελών της Ε.Ε. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2021).

Όπως αναφέρθηκε και στα πλαίσια των προηγούμενων ενοτήτων της παρούσας εργασίας, προκειμένου να αντιμετωπίσουν τον αυξημένο και, σε πολλές περιπτώσεις αθέμιτο, ανταγωνισμό που δέχονται στον τομέα της ναυτιλίας, τα κράτη- μέλη της Ε.Ε. έχουν προχωρήσει στην εφαρμογή μίας σειράς μέτρων, στα πλαίσια που ορίζονται από τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ε.Ε. σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα. Ως συνέπεια των εν λόγω μέτρων, έχει επιτευχθεί η διατήρηση της εγγραφής ενός σημαντικού τμήματος του ευρωπαϊκού στόλου στα κοινοτικά νηολόγια, καθώς και η διατήρηση και δημιουργία εργασιακών θέσεων στον τομέα της ναυτιλίας. Παρόλα αυτά, ο υψηλός ανταγωνισμός που δέχονται οι ευρωπαϊκές σημαίες δεν είναι εύκολο να αντιμετωπιστεί πλήρως, δεδομένου ότι ορισμένα έτερα ανταγωνιστικά κράτη που δραστηριοποιούνται στο ναυτιλιακό τομέα έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν σημαντικά οικονομικά πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες, δεδομένου ότι, συχνά, διαθέτουν ισχυρή στήριξη σε κυβερνητικό επίπεδο, δυνατότητα πρόσβασης σε φθηνά κεφάλαια και άφθονο και φθινό εργατικό δυναμικό και δυνατότητα ευέλικτης υλοποίησης των διεθνώς ισχυόντων ναυτιλιακών προτύπων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009).

Επιπροσθέτως, η μείζονα παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση που επηρέασε τον πλανήτη κατά τις δύο πρώτες δεκαετίες του 21^{ου} αιώνα, ανέδειξε μία σειρά επιπλέον ζητημάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία, τα οποία εντείνουν τα προβλήματα ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή ναυτιλία, και τα οποία περιλαμβάνουν τους κινδύνους πλεονάσματος χωρητικότητας σε ορισμένα τμήματα της αγοράς, τα μέτρα προστατευτισμού του εμπορίου που εφαρμόζονται από έτερα κράτη, τη συνεχιζόμενη αστάθεια στις παγκόσμιες αγορές ενέργειας και την απώλεια της

τεχνογνωσίας ως συνέπεια της έλλειψης εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού στην Ευρώπη (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009).

Η διαβούλευση των μελών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με το ρόλο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στα πλαίσια της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης διεθνούς ναυτιλίας και τις στρατηγικές που πρέπει να εφαρμοστούν έχει παράγει τα ακόλουθα συμπεράσματα (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009):

- Η προώθηση και διατήρηση σταθερών και προβλέψιμων όρων ανταγωνισμού παγκοσμίως στη ναυτιλία και τους έτερους κλάδους θαλάσσιων δραστηριοτήτων αποτελεί μία ζωτικής σημασίας προτεραιότητα για την Ε.Ε. Η ανάπτυξη ενός πλαισίου με ελκυστικούς όρους σχετικά με την υψηλή ποιότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των Ευρωπαίων μεταφορέων, θα προάγει σημαντικά την επιτυχή εφαρμογή της Στρατηγικής της Λισσαβόνας στους τομείς της ανάπτυξης και της απασχόλησης μέσω της αύξησης της ανταγωνιστικότητας των λεγόμενων “maritime clusters”, δηλαδή των ευρωπαϊκών συμπλεγμάτων ναυτιλιακών φορέων. Επιπλέον, με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί η ανθεκτικότητα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε. έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης
- Η ανάπτυξη, διατήρηση ή αναβάθμιση ενός σαφούς και ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού πλαισίου σε επίπεδο Ε.Ε. αναφορικά με τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις, με παράλληλη αξιοποίηση της υπάρχουσας εμπειρίας που απορρέει από τις κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, κρίνεται απαραίτητη. Εντός του προαναφερθέντος πλαισίου, είναι σημαντικό να υπάρχει το περιθώριο λήψης θετικών μέτρων που θα στοχεύουν στη στήριξη των προσπαθειών για μία ναυτιλία περισσότερο φιλική προς το φυσικό περιβάλλον, για τεχνολογική καινοτομία και για ενίσχυση επαγγελματικών σταδιοδρομιών και δεξιοτήτων στα ναυτικά επαγγέλματα. Επιπροσθέτως, προκρίνεται η διερεύνηση της σκοπιμότητας ενισχυμένου δεσμού μεταξύ της απασχόλησης στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων και των προαναφερθεισών ενισχύσεων.
- Η ανάληψη αποφασιστικών πρωτοβουλιών με στόχο τη στήριξη των ισότιμων όρων στα πλαίσια των διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και της ισότιμης

πρόσβασης στις διεθνείς αγορές θεωρείται ζήτημα κομβικής σημασίας, ενώ το ίδιο ισχύει και για τη συνέχιση της απελευθέρωσης των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες σε όλα τα επίπεδα. Σημειώνεται πως οι διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organization-WTO) πρέπει να συνεχιστούν παράλληλα με τις διαβουλεύσεις και την υπογραφή διμερών συμφωνιών με μείζονες εμπορικούς και ναυτιλιακούς εταίρους, οι οποίες πρέπει να εντατικοποιηθούν.

- Στις προαναφερθείσες πρωτοβουλίες είναι απαραίτητο να εντάσσεται και η δέσμευση για επιδίωξη ενός ναυτιλιακού τομέα υψηλής ποιότητας, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη συνεργασία για επίτευξη ισότιμων ανταγωνιστικών όρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια της τήρησης των διεθνώς επικυρωμένων και ισχυόντων κανόνων.
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην υφιστάμενη αντιμονοπωλιακή νομοθεσία και τον οικονομικό της αντίκτυπο και, αναλόγως, να επεμβαίνει αναθεωρώντας τους ειδικούς κανόνες ανταγωνισμού που εφαρμόζονται στον τομέα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από και προς τα κράτη μέλη της Ε.Ε. Επιπροσθέτως, προβλέπεται η ανάληψη πρωτοβουλίας, εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με την επιδίωξη της ευθυγράμμισης του συνόλου των 1 βασικών κανονισμών ανταγωνισμού που εφαρμόζονται σε διεθνές επίπεδο.
- Το υψηλό επίπεδο παγκοσμιοποίησης της διεθνούς ναυτιλίας έχει συμβάλει καθοριστικά στη διατάραξη της λεπτής ισορροπίας που ισχύει στο διεθνές πλαίσιο που διέπει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών ως κρατών σημαίας, κρατών λιμένα και παράκτιων κρατών. Στο πλαίσιο αυτό, οι προσπάθειες που καταβάλλονται σε διεθνές επίπεδο για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης είναι σημαντικό να δομούνται στην αρχή του «γνήσιου δεσμού», όπως αυτή προσδιορίζεται στα πλαίσια της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

3.2.1 Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας

Η Ελλάδα, ιστορικά, αποτελεί μία σημαντική ναυτική δύναμη αφού, ήδη από την αρχαιότητα, οι κάτοικοί της δραστηριοποιήθηκαν έντονα στους τομείς του θαλάσσιου

εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ, επιπλέον, η θάλασσα αποτελεί το βασικό στρατηγικό πλεονέκτημα της χώρας σε στρατιωτικό επίπεδο. Τα παραπάνω γίνονται εύκολα κατανοητά εάν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των ελληνικών νησιών, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 20% της ελληνικής επικράτειας, και το μήκος της ελληνικής ακτογραμμής το οποίο ανέρχεται σε 14.584 χιλιόμετρα και το οποίο κατατάσσει τη χώρα στην παγκόσμια λίστα με τα 15 κράτη με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών.

Οι βασικές ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας σχετίζονται με το πεδίο δραστηριοποίησής της, τον τρόπο και τις πηγές χρηματοδότησής της (Παπαγιαννούλης, 2002). Πιο αναλυτικά, βασικό τομέα δραστηριοποίησης της ελληνικής ναυτιλίας αποτελούν οι μεταφορές χύδην ξηρού φορτίου, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 95% του συνολικού όγκου μεταφορών. Επιπροσθέτως, δεδομένης της μη διάθεσης σημαντικού εθνικού φορτίου προς μεταφορά λόγω του μικρού ποσοστού των ελληνικών εξαγωγών, τα πλοία του ελληνικού στόλου χρησιμοποιούνται, κατά κύριο λόγο, για τη μεταφορά των εξαγωγικών προϊόντων τρίτων κρατών. Ως εκ τούτου, προκύπτει ότι η ελληνική ναυτιλία συνιστά ένα βασικό εξαγωγίμο προϊόν της ελληνικής οικονομίας το οποίο διαφέρει από τα έτερα εξαγωγίμα προϊόντα της ελληνικής οικονομίας, όσον αφορά στο γεγονός ότι η δραστηριοποίηση του και η διαδικασία παραγωγής του λαμβάνουν χώρα εκτός των ελληνικών συνόρων (Παπαγιαννούλης, 2002).

Από την άλλη πλευρά, η χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας βασίζεται, κατά κανόνα, σε αλλοδαπούς χρηματοδοτικούς οργανισμούς γεγονός που εξηγεί την αιτία της μη υπαγωγής της σε οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα, όπως οι κρατικές επιδοτήσεις και επιχορηγήσεις (Παπαγιαννούλης, 2002).

Ο στρατηγικός ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και οικονομία προκύπτει από την ανάλυση των παρακάτω στοιχείων. Όπως προκύπτει, η ελληνική ναυτιλία (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών):

- Επιτελεί κομβικό ρόλο στη μεταφορά ενέργειας και άλλων θεμελιωδών αγαθών για τον εφοδιασμό των κρατών- μελών της Ε.Ε.
- Εξυπηρετεί το εμπόριο της Ε.Ε., τόσο στον τομέα των εισαγωγών όσο και στον τομέα των εξαγωγών, συνιστώντας των βασικό βραχίονα μεταφοράς της

- Λαμβάνοντας υπόψη την ενεργειακή ανασφάλεια που προκύπτει ως απόρροια των διεθνών εξελίξεων, ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών, ιδιαιτέρως τα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά άνθρακα, πετρελαίου και παραγώγων του, και υγροποιημένων αέριων καυσίμων (LNG/LPG) επιτελεί κομβικό ρόλο όσον αφορά στη διασφάλιση των εισαγωγών ενέργειας και άλλων προϊόντων πρώτης ανάγκης από ποικίλα κράτη, τα οποία βρίσκονται σε μεγάλες αποστάσεις από την Ε.Ε., εξασφαλίζοντας, με τον τρόπο αυτό, νέες ενεργειακές αγορές για τις χώρες της Ε.Ε. και, ως εκ τούτου, περιορίζοντας την ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης.
- Το 97% των ενεργειακών αναγκών των κρατών μελών της Ε.Ε. σε πετρέλαιο και παράγωγα προϊόντα, το 83,6% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 35,8% των αναγκών της σε στερεά ορυκτά καύσιμα αποτελούν εισαγόμενα προϊόντα (Eurostat, 2022). Από αυτά, μέσω θαλάσσιου εμπορίου εξασφαλίζεται το 84% του αργού πετρελαίου, το 76% των προϊόντων πετρελαίου και το 39% των ποσοτήτων LNG/LPG (Eurostat, 2022).
- Τα πλοία που είναι νηολογημένα στον ελληνικό στόλο χαρακτηρίζονται από τη δυνατότητα άμεσης προσαρμογής στις συνεχείς μεταβολές που καταγράφονται στις παγκόσμιες εμπορικές ροές καθώς και στις αναβαθμίσεις στους σχεδιασμούς πλοίων αναφορικά με τα χαρακτηριστικά αποδοτικότητας, ασφάλειας και φιλικότητας προς το περιβάλλον

Σημειώνεται πως η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ε.Ε. επεκτείνεται και στη δυνατότητά της να διατηρεί την ανταγωνιστικότητά της απέναντι στις χώρες της Ασίας, πολλές από τις οποίες διαθέτουν ραγδαία αναπτυσσόμενους εμπορικούς στόλους (Ενωσις Ελλήνων Εφοπλιστών).

Φυσικά, το ίδιο κομβική είναι η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας και για την ελληνική οικονομία αφού ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών παράγει περισσότερο από το 3% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ελληνικού ΑΕΠ, δημιουργώντας περί τις 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας (Eurostat, 2022). Επιπροσθέτως, ο εν λόγω τομέας είναι υπεύθυνος για σημαντικό μέρος των καθαρών εισροών της ελληνικής οικονομίας από ποικίλες περιοχές του κόσμου.

Συμπεράσματα

Η ναυτιλία συνιστά έναν τομέα κομβικής σημασίας για την οικονομία της Ε.Ε., στον οποίο η Ένωση διατηρεί έναν ηγετικό ρόλο και ο οποίος της προσφέρει ποικίλα οικονομικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα ενώ αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς απασχόλησης για τους κατοίκους των ευρωπαϊκών κρατών. Μάλιστα, η κομβική σημασία του ναυτιλιακού κλάδου αναδεικνύεται περαιτέρω σε περιόδους όπου επικρατούν ιδιαίτερες συνθήκες, όπως η περίοδος της πανδημίας της νόσου Covid-19 και η περίοδος της εξελισσόμενης ενεργειακής κρίσης ως συνέπεια του ρωσο-ουκρανικού πολέμου και των οικονομικών κυρώσεων που έχουν επιβληθεί στη Ρωσία.

Η χάραξη μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής από τα κράτη- μέλη της Ε.Ε. εντάσσεται στο πλαίσιο της ευρύτερης Κοινής Πολιτικής Μεταφορών της Ε.Ε. και πραγματοποιήθηκε σε έξι (6) διακριτές φάσεις, με ιδιαίτερο χρονικό ορόσημο το έτος 1986 όταν εγκρίθηκαν οι τέσσερις βασικοί κανονισμοί που διέπουν την Ενιαία Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε.

Κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών, έλαβαν χώρας σημαντικές εξελίξεις στο θεσμικό και λειτουργικό πλαίσιο της ναυτιλιακής πολιτικής που εφαρμόζει η Ε.Ε., ενώ οι προαναφερθέντες κανονισμοί αναθεωρήθηκαν και εμπλουτίστηκαν με στόχο η ευρωπαϊκή ναυτιλία να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις της σύγχρονης διεθνούς ναυτιλίας, η οποία συνιστά βασικό πυλώνα της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Θεμελιώδη ιδέα πάνω στην οποία έχει δομηθεί η σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. αποτελεί η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας αφού έχει πλέον καταστεί σαφές πως η βέλτιστη δυνατή ανάπτυξη της οικονομίας που συνδέεται με τις θαλάσσιες δραστηριότητες δε μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η προστασία των θαλασσών και των ωκεανών. Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές της Ε.Ε. έχουν στρέψει τις προσπάθειές τους προς την επίτευξη και εφαρμογή μίας γαλάζιας οικονομίας με σεβασμό στο φυσικό περιβάλλον.

Άξονες εφαρμογής της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε.

Οι βασικοί άξονες γύρω από τους οποίους αναπτύσσεται η σύγχρονη ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε., όπως αυτοί προκύπτουν από τη μελέτη των στοιχείων που αναλύθηκαν στα πλαίσια της παρούσας εργασίας περιλαμβάνουν:

- Διασφάλιση του ηγετικού ρόλου της Ε.Ε. στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλίας
- Βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας με σεβασμό στο φυσικό θαλάσσιο περιβάλλον με στροφή στη «γαλάζια οικονομία»
- Αναβάθμιση και προάσπιση της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου της Ε.Ε. μέσω της εφαρμογής στοχευμένων παρεμβάσεων
- Ενίσχυση των μεταφορών μικρών αποστάσεων εντός της επικράτειας της Ε.Ε.
- Διασφάλιση της υψηλής ποιότητας των υπηρεσιών που σχετίζονται με την ευρωπαϊκή ναυτιλία

- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των παράκτιων περιοχών
- Ασφάλεια του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στο ναυτιλιακό τομέα
- Ασφάλεια των μεταφορών και των πλοίων
- Ενίσχυση των τομέων της έρευνας και καινοτομίας σε σχέση με ναυτιλιακά ζητήματα και την αειφόρο ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας
- Ανάπτυξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού
- Εφαρμογή ολοκληρωμένης θαλάσσιας εποπτείας
- Ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικών για τις θαλάσσιες λεκάνες

Ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της Ε.Ε.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που αναλύθηκαν στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, παρόλο που η Ε.Ε. κατέχει ένα ηγετικό ρόλο στα πλαίσια της παγκόσμιας ναυτιλίας, ωστόσο οι σύγχρονες εξελίξεις έχουν θέσει σε σημαντική δοκιμασία την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της Ε.Ε. Πιο αναλυτικά, οι βασικές προκλήσεις με τις οποίες είναι αντιμέτωπη η ευρωπαϊκή ναυτιλία αφορούν τον υψηλό, και σε κάποιες περιπτώσεις αθέμιτο, ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουν από έτερα κράτη εκτός Ε.Ε. τα οποία προσφέρουν οικονομικά πλεονεκτήματα, συνήθως με τη μορφή δημοσιονομικών και φορολογικών ελαφρύνσεων και φθηνού εργατικού δυναμικού στους πλοιοκτήτες που καταγράφουν τα πλοία τους στα νηολόγια τους.

Προκειμένου να αντιμετωπίσει τις προαναφερθείσες προκλήσεις, η Ε.Ε. έχει θεσπίσει μία σειρά από μέτρα που αφορούν την παροχή κινήτρων προς τους πλοιοκτήτες για την εγγραφή των πλοίων τους στα νηολόγια της Ε.Ε. Σημαντικό ρόλο σε αυτή την κατεύθυνση διαδραματίζουν οι κρατικές ενισχύσεις που παρέχονται προς τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές εταιρείες που αποδεικνύουν πως τα πλοία που εκμεταλλεύονται διασυνδέονται με τη σημαία κάποιου κράτους- μέλους της Ε.Ε. και πως η δραστηριότητα των εν λόγω πλοίων συμβάλλουν σημαντικά στην τόνωση των τομέων της οικονομίας και της απασχόλησης του εν λόγω κράτους- μέλους.

Επιπτώσεις των πολιτικών ανταγωνισμού της ευρωπαϊκής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία

Μέσα από τα στοιχεία που παρατέθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια της παρούσας εργασία αναδεικνύεται το γεγονός ότι ο τομέας της σύγχρονης ναυτιλίας αποτελεί έναν άκρως ανταγωνιστικό τομέα, ο οποίος έχει λάβει πλήρως παγκοσμιοποιημένα χαρακτηριστικά. Στο πλαίσιο αυτό, οι πολιτικές ανταγωνισμού που έχει αναπτύξει και εφαρμόζει η Ε.Ε. έχουν επιτύχει, σε ένα σημαντικό βαθμό, να διασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητά της έναντι του ναυτιλιακού κλάδου έτερων αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Κομβικό ρόλο στη διατήρηση της σημαντικής ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας διαδραματίζει ο ναυτιλιακός κλάδος της Ελλάδας ο οποίος επιτελεί ένα ρόλο στρατηγικής σημασίας λόγω μίας σειράς πλεονεκτημάτων που φέρουν τα πλοία του ελληνικού στόλου, όπως η άμεση προσαρμοστικότητα του στις νέες εξελίξεις στις εμπορικές ροές και στο σχεδιασμό των πλοίων. Επιπροσθέτως, το σημαντικότερο, ίσως, πλεονέκτημα του ελληνικού στόλου έναντι των πλοίων που είναι ενταγμένα σε νηολόγια εκτός Ε.Ε., σχετίζεται με τη δυνατότητα μεταφοράς ποικίλων μορφών ενέργειας, γεγονός που αποκτά τεράστια σημασία στα πλαίσια της εξελισσόμενης ενεργειακής κρίσης.

Συμπερασματικά, ο ναυτιλιακός τομέας συνιστά τομέα προτεραιότητα στην χάραξη και εφαρμογή νέων πολιτικών για τους ηγέτες της Ε.Ε., οι οποίοι δίνουν μεγάλη έμφαση στη συνεχή εποπτεία και αναθεώρηση των εφαρμοζόμενων στρατηγικών ώστε να διασφαλίζεται η αποδοτικότητά τους, καθώς και στην επίτευξη μίας βιώσιμης ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με σεβασμό στο θαλάσσιο περιβάλλον, ο οποίος θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη σημαντικών και μακροπρόθεσμων οικονομικών οφελών για τα κράτη- μέλη. Η έμφαση σε μία βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις σύγχρονες ανησυχίες αναφορικά με τις καταστροφικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και τις προσπάθειες που καταβάλλονται σε παγκόσμιο και διατομεακό επίπεδο για τη μέγιστη δυνατή ανατροπή της κατάστασης.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά στον τομέα της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, πρέπει να αναφερθεί ότι έχουν ληφθεί σημαντικές πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση αυτή και ότι οι αρχές της Ε.Ε., σε πολλές

περιπτώσεις, έχουν αναγκαστεί να αναθεωρήσουν βασικές ιδέες τους και να εφαρμόσουν δραστικά μέτρα. Ωστόσο οι προκλήσεις τις σύγχρονης εποχής θέτουν υπό διαρκή αμφισβήτηση τον ηγετικό ρόλο της Ε.Ε. στο ναυτιλιακό τομέα και κρίνεται απαραίτητο να συνεχισθούν και να ενταθούν οι προσπάθειες στην κατεύθυνση αυτή προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κράτη- μέλη της Ε.Ε. θα συνεχίσουν να απολαμβάνουν τα πολλαπλά οφέλη της ναυτιλίας, κυρίως σε επίπεδο οικονομίας και απασχόλησης.

Βιβλιογραφία:

Αλεξοπούλου, Α.Β., & Φουρναράκης, Ν.Γ. (2018). Διεθνείς κανονισμοί- Ναυτιλιακή πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας. Γ΄ έκδοση. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής (2010). Κριτική αποτίμηση των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μία μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. ΕΛΙΑΜΕΠ. <https://www.eliamep.gr/wp-content/uploads/2010/09/%CE%9C%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%84%CE%B7-%CE%A0%CF%81%CE%B1%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B7-%CE%92%CE%B9%CE%B2%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CE%95%CE%9B%CE%99%CE%91%CE%9C%CE%95%CE%A0.pdf>

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Η στρατηγική σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ελλάδα, την Ε.Ε. και τον κόσμο. <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/the-strategic-importance-of-greek-shipping-for-greece-the-eu-and-the-world/>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2001) Λευκή Βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών COM (2001) 370 τελικό, Βρυξέλλες, 12.09.2001

Επιτροπή Ευρωπαϊκή, (2007γ) Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, COM(2007) 575 τελικό, Βρυξέλλες, 10.10.2007

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2009). Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0008&from=RO>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2009α) Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018, COM(2009) 8 τελικό, Βρυξέλλες, 21.1.2009

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θεματολογικά Δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/121/%CE%B7-%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%BA%CE%BB%CE%B7%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%B7-%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B1->

[%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%B7-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%82-%CE%B5%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7%CF%82](#)

Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (2021). Αντίκτυπος της νόσου Covid-19 στον τομέα της ναυτιλίας στην Ε.Ε. Λισαβόνα: Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ.Β., & Πάλλης, Α.Α. (2006). Ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία. Αθήνα: Τυπωθήτω.

Παπαγιαννούλης, Κ.Ν. (2001). Σύγχρονες τάσεις της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και η σημασία τους για την ελληνική ναυτιλία. Διδακτορική διατριβή. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

EUR-Lex. Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:11957E/TXT>

European Maritime Safety Agency. What we do. <https://www.emsa.europa.eu/we-do.html>

Kumar, S., & Hoffman, J. (2002). Globalization: The maritime nexus. Handbook of Economics and Business. https://www.researchgate.net/publication/228713277_Globalisation_The_maritime_nexus

Sletmo, G.K. and Holste, S. (1993). Shipping and the Competitive Advantage of Nations: The Role of International Ship Registers. Maritime Policy & Management, 20, 243-255. <https://doi.org/10.1080/03088839300000016>