

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ  
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ»**

**Κλαδάκη Παρασκευή**

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

Πειραιάς

Ιούνιος 2013

**ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του 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.

Κλαδάκη Παρασκευή

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ...ΠΕΛΑΓΙΔΗΣ Θ..... (Επιβλέπων)
- ...ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ Σ.
- ...ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ Κ. ....

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί προσπάθεια επισκόπησης, κριτικής ανάλυσης και διεξαγωγής συμπερασμάτων, αναφορικά με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την κατεύθυνση της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας αλλά και αναδιάρθρωσης της ναυτιλίας.

Επιλέχθηκαν οι σημαντικότερες πολιτικές που κρίθηκε πως επηρεάζουν άμεσα την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, οι οποίες παρατέθηκαν και αναλύθηκαν. Στη συνέχεια, έγινε μία κριτική ανάλυση αυτών και αναλύθηκαν συμπεράσματα σχετικά με το εάν αυτές οι πολιτικές έχουν ή όχι επιτύχει το στόχο τους, αν φαίνεται να αποτελούν συμπαγείς και σαφείς κατευθύνσεις προς την αναδιάρθρωση και ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, προσπάθησαν να εντοπισθούν οι ελλείψεις αυτών κι έγιναν προτάσεις με συγκεκριμένες κατευθύνσεις όπου αυτό ήταν εφικτό.

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θ. Πελαγίδη για τις σημαντικές κατευθύνσεις που μου προσέφερε αλλά και την υπομονή του και τους γονείς μου, Γιώργο και Αλεξάνδρα για την υποστήριξή τους σε όλα μου τα βήματα.

Στον Μανόλη

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>1</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
<b>Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ .....</b>	<b>5</b>
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ .....	7
1.2.1 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΔΙΕΥΡΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	8
1.2.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.....	9
1.2.3 ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ .....	11
1.3 ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ .....	13
1.3.1 ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2010: Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ .....	14
1.3.2 ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ: Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ...	16
1.3.3 ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	17
1.3.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018 .....	19
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΕΝΑΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ .....</b>	<b>21</b>
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	21
2.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	21
2.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....	24
2.4 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΥΤΗΣ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	28
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	
<b>ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ .....</b>	<b>31</b>
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	31

3.2 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟ ΤΟΥ 2001 .....	32
3.3 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟ 2003 .....	33
3.3.1 ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ .....	34
3.3.2 ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ .....	35
3.3.3 ΟΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ .....	36
3.4 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΝΑΪΑΔΕΣ».....	37
3.4.1 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΝΑΪΑΔΕΣ» .....	38
3.5 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ .....	40
3.6 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018 .....	43
3.7 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ.....	44
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b>	
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ : ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ .....</b>	<b>48</b>
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	48
4.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ .....	49
4.2.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	51
4.2.2 Η ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΣΟΤΙΜΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ.....	54
4.2.3 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	55
4.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ.....	57
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b>	
<b>ΆΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ .....</b>	<b>61</b>
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	61
5.2 Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΩΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ .....	61
5.2.1 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ ΤΟΥ 2006.....	62
5.2.2 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018 .....	63
5.2.3 Η ΕΙΔΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (TASK FORCE) ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	64
5.2.4 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ .....	66

5.3 ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΔΕΙΦΟΡΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ .....	67
5.4 Η ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	70

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>75</b>
6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	75
6.2 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	76
6.3 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΔΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ .....	82
6.4 ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	89

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1.1 Όγκος διερχόμενου φορτίου από λιμένες της Ε.Ε. ....	5
Πίνακας 1.2 Ευρωπαϊκός Εμπορικός Στόλος.....	6
Πίνακας 2.1 Τα 20 σημαντικότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως.....	22
Πίνακας 2.2 Παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος ανά Σημαία και Τύπο Πλοίου.....	23
Πίνακας 2.3 Ηγέτιδες χώρες κατοχής εμπορικού στόλου και σημαίες νηολόγησης ....	25
Πίνακας 2.4 Οι 35 μεγαλύτεροι στόλοι παγκοσμίως ανά χώρα ιδιοκτησίας .....	25
Πίνακας 2.5 Διάρθρωση παγκόσμιου στόλου ανά χώρα και τύπο πλοίου .....	27

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τον μεταφορικό τομέα και κατ' επέκταση τη ναυτιλία χαρακτηρίζονται από την καθυστερημένη τους εμφάνιση. Η αποτυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για χάραξη συγκεκριμένων πολιτικών με γνώμονα τη ναυτιλία οδήγησε σε πλήθος ζυμώσεων, με αποτέλεσμα το 2001, με αρκετά χρόνια καθυστέρηση, να δημοσιευθεί η Λευκή Βίβλος, με τίτλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών», το πρώτο ουσιαστικό βήμα. Από εκεί κι έπειτα, πολιτικές που συντάσσονται προς την κατεύθυνση της αναδιάρθρωσης και της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας αναπτύσσονται, με σημαντικότερες εκείνες που προωθούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τις θαλάσσιες λεωφόρους, πολιτικές που αφορούν την ανάπτυξη των λιμένων, τη ναυτική εργασία, αλλά και πολιτικές που διαμορφώνουν τα πλαίσια για μία αειφόρο ανάπτυξη του μεταφορικού συστήματος στην Ευρώπη. Κάποιες από αυτές έχουν χαρακτηριστεί από επιτυχία, ενώ κάποιες άλλες χρειάζονται ακόμη επεξεργασία και ανανέωση.

**Λέξεις κλειδιά:** πολιτικές, Ευρωπαϊκή Ένωση, ναυτιλία, ανταγωνιστικότητα.

## ABSTRACT

The European policies regarding the transport sector and thus the maritime sector, have not been formed in an adequate framework, but only in 2001, when the White Paper 'European transport policy for 2010: time to decide' made its appearance. Since then, policies for the restructuring and the competitiveness of the maritime sector have been formed and developed, such as policies for the short sea shipping sector, the motorways of the seas, the maritime employment, the ports and the sustainable development of the European transport system as a whole. Some of these policies have been really successful, though some others need to be reconsidered and reformed.

**Key words:** European policies, maritime sector, competitiveness.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Από την ίδρυσή της το 1958 ως Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τη μετεξέλιξή της το 1993, η Ευρωπαϊκή Ένωση μετρά περίπου έξι δεκαετίες ύπαρξης, ως ένας μοναδικός σχηματισμός οικονομικής και πολιτικής συνεργασίας 27 χωρών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως οργανισμός που δραστηριοποιείται σε πολλούς τομείς χαρακτηρίζεται από τη βασική αρχή της «ενιαίας αγοράς», μέσα στην οποία κυκλοφορούν ελεύθερα άνθρωποι, αγαθά, κεφάλαια και υπηρεσίες, αρχή που αποτελεί τον πυρήνα ανάπτυξης και κίνησης της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Η ναυτιλία και οι θαλάσσιες δραστηριότητες αποτελούν έναν από τους κυριότερους τομείς στους οποίους δραστηριοποιούνται και διαθέτουν υψηλή παγκόσμια κατάταξη πολλά από τα κράτη – μέλη της Ένωσης. Όπως αναφέρεται και στη συνθήκη της Λισσαβόνας, οι θαλάσσιες δραστηριότητες - ανάμεσά τους και η ναυτιλία – εκτιμάται πως συμβάλλουν σε ποσοστό περίπου 3-5% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς στον ναυτιλιακό τομέα.

Τα παραπάνω, αποτέλεσαν τον κεντρικό πυρήνα γύρω από τον οποίο κινήθηκε η συλλογιστική σχετικά με τη διατύπωση της επισκόπησης και της ανάλυσης που αναπτύσσεται στο παρόν πόνημα. Ήτοι, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως οργανισμού, στον άξονα της ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα, ποιες είναι – και πώς αυτές διαμορφώνονται και εξελίσσονται – οι αναδιαρθρωτικές δράσεις και πολιτικές που λειτουργούν ως προς μία συγκεκριμένη κατεύθυνση: την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Δεδομένου λοιπόν ότι το θαλάσσιο εμπόριο, οι λιμένες, το τεράστιο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών και το ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται σε αυτή την εξέχουσα παγκοσμίως σε διαστάσεις βιομηχανία αποτελούν κινητήριο μοχλό ανάπτυξης, θεωρήθηκε ενδιαφέρον να καταστεί μία ανάλυση και επισκόπηση για το πώς συμπεριφέρεται, λειτουργεί κι επεμβαίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση είτε ρυθμιστικά είτε με τη χάραξη στρατηγικών κατευθύνσεων και πολιτικών για να περιχαράξει τον τομέα της ναυτιλίας πίσω από ένα καλά διατηρημένο και προσεκτικά σχεδιασμένο πλαίσιο διεθνούς ανταγωνιστικότητας.

Στα κεφάλαια που ακολουθούν έγινε η προσπάθεια να σταχυολογηθεί και να παρουσιαστεί ένα εύρος πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με αποδέκτη τη ναυτιλία και την τόνωση της ανταγωνιστικότητας αυτής. Διενεργώντας μία επισκόπηση της ιστορικής αναδρομής σχετικά με τη χάραξη των πολιτικών αυτών, έγινε προσπάθεια κατανόησης σχετικά με το πόσο σημαντικές θεωρήθηκαν οι εν λόγω πολιτικές από τη δημιουργία της Ε.Ε. μέχρι και σήμερα, και πώς αυτές (κι εάν) κατέληξαν ή όχι να διατυπώνονται μέσα σε ένα συνεκτικό πλαίσιο. Παράλληλα με την ανάλυση, εξετάζεται με την συγκριτική παράθεση στοιχείων, η δυναμικότητα δύο πολύ βασικών τμημάτων της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας, του ευρωπαϊκού στόλου και των λιμένων, έτσι ώστε να διαπιστωθεί η σπουδαιότητα της καθιέρωσης συγκριτικών και ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Από την ιστορική αναδρομή που διενεργείται στο πρώτο Κεφάλαιο μέχρι σήμερα, θεωρήθηκε σημαντικό να επιλεγεί ένας πυρήνας πολιτικών γύρω από τις οποίες κινείται, προκύπτει κι εξελίσσεται ένα ευρύτερο πλαίσιο διατυπώσεων από πλευράς Ε.Ε. είτε μέσω κανονιστικών και ρυθμιστικών πλαισίων είτε όπως προαναφέρθηκε μέσω στρατηγικών κατευθύνσεων το οποίο αφορά τη ναυτιλία. Μέσα από την γενικότερη επισκόπηση και όχι κατ' ανάγκη από αυτή που επιλέχθηκε προς ανάλυση στο παρόν πόνημα, διαπιστώθηκε η ευρεία διάσταση της θαλάσσιας βιομηχανίας που επηρεάζεται διαχρονικά από τη χάραξη των εν λόγω πολιτικών. Έτσι λοιπόν, επιλέχθηκαν οι κυριότεροι τομείς που καταρχήν παρατηρήθηκε πως απασχόλησαν την Ε.Ε. αλλά και αφορούν άμεσα τον τομέα που περικλείει η ομπρέλα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο σκοπός της παράθεσης και επισκόπησης των κυριότερων αυτών πολιτικών ήταν η διεξαγωγή συμπερασμάτων, η κριτική ανάλυση και όπου αυτό ήταν δυνατόν η παροχή προτάσεων σχετικά με το εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση επιτυγχάνει να διατυπώνει πολιτικές οι οποίες στηρίζουν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας, εάν οι πολιτικές αυτές είναι συνεκτικές, συμπαγείς και οδηγούν σε αποτελέσματα, ποιοι είναι – κι εάν υπάρχουν – οι τομείς εκείνοι στους οποίους χρειάζεται περαιτέρω προσοχή, ενώ κρίθηκε αναγκαίο να αναφερθεί σε κάποια σημεία κατά πόσον οι εν λόγω πολιτικές μπορούν να υποστηριχθούν και να αποφέρουν αποτελέσματα στο συνεχώς μεταβαλλόμενο κι απαιτητικό περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης, μέσα στο οποίο αναπτύσσεται εν γένει η ναυτιλία.

Η συλλογή των στοιχείων σχετικά με τις πολιτικές έγινε κυρίως από τα επίσημα έγγραφα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις ανακοινώσεις της, η νομολογία – που θελήσαμε να παρουσιάσουμε σε περιορισμένο βαθμό για να μην ξεφύγουμε από τα πλαίσια της ανάλυσης που είναι οι πολιτικές και όχι το δίκαιο – συγκεντρώθηκε από τη βάση δεδομένων νομοθεσίας της Ε.Ε.. Η συλλογή αριθμητικών στοιχείων έγινε από επίσημες πηγές όπως η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία και ο Παγκόσμιος Οργανισμός για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη. Επικουρικά, χρησιμοποιήθηκαν και πολλά άρθρα αλλά και βιβλιογραφία ελληνική και ξενόγλωσση.

Στο *Κεφάλαιο 1*, μετά από μία σύντομη αναφορά σχετικά με τα μεγέθη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αλλά και του θαλάσσιου τομέα στην Ευρώπη, γίνεται μία ιστορική αναδρομή για να παρουσιαστεί διαχρονικά, από τη δημιουργία της Ένωσης μέχρι και σήμερα η πορεία διαμόρφωσης πολιτικών σχετικά με τη ναυτιλία. Στο τέλος του κεφαλαίου, παρατίθεται το σύγχρονο πλαίσιο πολιτικών το οποίο διέπει τον εν λόγω τομέα, και ο πυρήνας των τεσσάρων δεσμών πολιτικών γύρω από τις οποίες κινείται η εργασία.

Το *Κεφάλαιο 2*, δείχνει ποια είναι η σημασία, η δυναμικότητα και η θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας για να καταλήξει στο συμπέρασμα γιατί είναι αναγκαία η διατύπωση πολιτικών από μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την τόνωση της ανταγωνιστικότητας. Γίνεται μία παρουσίαση του Ευρωπαϊκού αλλά και του Ελληνικού στόλου, ενώ στο τέλος γίνεται μια σύντομη επισκόπηση της σύγχρονης παγκόσμιας γεωπολιτικής κατάστασης και ποιες συνιστώσες της επηρεάζουν τη ναυτιλία.

Στο *Κεφάλαιο 3*, αναπτύσσονται οι πολιτικές που αφορούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, το πώς προέκυψαν από τον κεντρικό πυρήνα δεσμών πολιτικών που αναπτύχθηκε στο *Κεφάλαιο 1*, πώς εξελίχθηκαν διαχρονικά και ποιες είναι οι διαστάσεις τους. Παρουσιάζονται οι επιχειρησιακές, τεχνικές, νομοθετικές δράσεις του προγράμματος για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων, οι τελευταίες αναγγελθείσες πολιτικές καθώς και μία επισκόπηση προόδου.

Στο *Κεφάλαιο 4*, αναπτύσσονται οι πολιτικές που αφορούν το δεύτερο σημαντικό κομμάτι της ναυτιλίας, τους λιμένες. Γίνεται λοιπόν επισκόπηση του πλαισίου που διέπει την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, αναπτύσσονται οι πολιτικές σχετικά με τον εκσυγχρονισμό, τις επιδόσεις, τη διασφάλιση ισότιμου ανταγωνισμού

αλλά και τις περιβαλλοντικές διαστάσεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμανιών, ενώ ακολουθεί μία επισκόπηση προόδου.

Στο *Κεφάλαιο 5*, αναπτύσσονται λοιπά θέματα που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον παράγοντα της απασχόλησης ως κεντρικό σημείο ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας στην Ευρώπη, και αναλύονται τα θέματα της αειφορίας και της ασφάλειας, αλλά και της ανάγκης για διεθνή συνεργασία της Ε.Ε. ως παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.

Το *Κεφάλαιο 6*, αφορά τη διεξαγωγή των συμπερασμάτων από την όλη ανάλυση και περιλαμβάνει τη σύνθεση και κριτική επισκόπηση των πολιτικών, τα συμπεράσματα σχετικά με τους στόχους που αναφέρθηκαν πρωτίτερα αλλά και προτάσεις όπου αυτό κρίθηκε αναγκαίο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

#### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εποχή της παγκοσμιοποίησης χαρακτηρίζεται από ανοικτά σύνορα και οικονομίες, έντονη κινητικότητα κεφαλαίου, αύξηση του όγκου του εμπορίου μεταξύ των χωρών και διάχυση της τεχνολογίας, της γνώσης και της πληροφορίας με ραγδαίους ρυθμούς. Σε αυτή την εποχή, όπου η γεωγραφική διασπορά των παραγωγικών κέντρων είναι τεράστια ενώ οι αγορές τοποθετούνται χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά από αυτά, η ανάγκη για παγκόσμιες μεταφορικές υπηρεσίες και δη για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών είναι επιτακτική.

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες τροφοδοτείται από την παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και σε αυτές αντιστοιχεί το 80% του παγκόσμιου εμπορίου το οποίο μεταφέρεται δια θαλάσσης.

Η θέση της Ευρώπης στην παροχή θαλάσσιων μεταφορών είναι εξέχουσα. Κατέχει το 41% του παγκόσμιου στόλου, ενώ στα πλοία της απασχολούνται περίπου 300.000 εργαζόμενοι και άλλοι περίπου 3 εκατ. σε σχετικές θέσεις στην ξηρά. Το ένα τέταρτο των φορτίων που διακινούνται παγκοσμίως διέρχεται από λιμάνια κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Πίνακας 1.1).

**Πίνακας 1. 2 Όγκος διερχόμενου φορτίου από λιμένες της Ε.Ε.**

(σε εκατ. τόνους)

	2006	2007	2008	2009	2010	(τόνοι ανά κάτοικο) 2010
<b>ΕU-27</b>						
<b>Σύνολο</b>	<b>3.836</b>	<b>3.938</b>	<b>3.919</b>	<b>3.446</b>	<b>3.641</b>	<b>7,3</b>
Εισερχόμενο	2.437	2.503	2.500	21.135	2.250	4,5
Εξερχόμενο	1.399	1.434	1.419	1.311	1.391	2,8
<b>Παγκοσμίως</b>						
Φορτώσεις και Εκφορτώσεις φορτίου	15.579	16.174	16.516	15.690	16.786	2,4

(Eurostat, 2012)

Ο Ευρωπαϊκός Εμπορικός Στόλος, όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.2 συγκροτείται από έναν τεράστιο αριθμό πλοίων, ενώ εξέχουσα θέση κατέχει η Ελλάδα με στόλο που αγγίζει τη χωρητικότητα των 187,538 mio dwt.

**Πίνακας 1.3 Ευρωπαϊκός Εμπορικός Στόλος**

Σύνολο ελεγχόμενου στόλου			Εθνικής Σημαίας		Ξένης Σημαίας		Συμμετοχή ξένων σημαίων στο σύνολο του στόλου %	
	Αριθμός	<i>mio dwt</i>	Αριθμός	<i>mio dwt</i>	Αριθμός	<i>mio dwt</i>	Αριθμός	<i>mio dwt</i>
<b>EU27</b>	<b>11.614</b>	<b>432,246</b>	<b>3.509</b>	<b>132,200</b>	<b>8.105</b>	<b>300,046</b>		
<b>BE</b>	167	11,947	59	5,373	108	6,574	64,7%	55,0%
<b>BG</b>	30	0,396	1	0,003	29	0,393	96,7%	99,2%
<b>CZ</b>	1	0,004			1	0,004		
<b>DK</b>	843	32,203	301	12,467	542	19,736	64,3%	61,3%
<b>DE</b>	3.567	104,129	433	17,154	3.134	86,975	87,9%	83,5%
<b>EE</b>	103	0,403	20	0,069	83	0,334	80,6%	82,9%
<b>IE</b>	39	0,178	18	0,092	21	0,086	53,8%	48,3%
<b>EL</b>	3.120	187,538	740	58,753	2.380	128,785	76,3%	68,7%
<b>ES</b>	256	4,874	114	1,360	142	3,514	55,5%	72,1%
<b>FR</b>	244	6,877	117	2,798	127	4,079	52,0%	59,3%
<b>IT</b>	755	21,038	536	14,754	219	6,284	29,0%	29,9%
<b>CY</b>	322	7,952	128	3,548	194	4,404	60,2%	55,4%
<b>LV</b>	101	1,537	7	0,047	94	1,490	93,1%	96,9%
<b>LT</b>	64	0,384	36	0,275	28	0,109	43,8%	28,4%
<b>LU</b>	4	0,096			4	0,096		
<b>HU</b>								
<b>MT</b>	16	0,056	14	0,050	2	0,006	12,5%	10,7%
<b>NL</b>	622	6,866	462	4,301	160	2,565	25,7%	37,4%
<b>AT</b>	5	0,028	2	0,012	3	0,016	60,0%	57,1%
<b>PL</b>	111	2,448	13	0,038	98	2,410	88,3%	98,4%
<b>PT</b>	39	0,862	23	0,071	16	0,791	41,0%	91,8%
<b>RO</b>	45	0,715	9	0,105	36	0,610	80,0%	85,3%
<b>SI</b>	27	0,735			27	0,735	100,0%	100,0%
<b>SK</b>	1	0,006	1	0,006			0,0%	0,0%
<b>FI</b>	130	1,923	82	0,833	48	1,090	36,9%	56,7%
<b>SE</b>	341	6,971	124	1,445	217	5,526	63,6%	79,3%
<b>UK</b>	661	32,080	269	8,646	392	23,434	59,3%	73,0%
<b>HR</b>	109	3,318	72	2,240	37	1,078	33,9%	32,5%
<b>MK</b>	6	0,013	1	0,002	5	0,011	83,3%	84,6%
<b>TR</b>	1.225	17,200	560	7,246	665	9,954	54,3%	57,9%
<b>IS</b>	19	0,100	2	0,001	17	0,099	89,5%	99,0%
<b>NO</b>	1.461	37,742	502	13,006	959	24,736	65,6%	65,5%
<b>CH</b>	138	3,555	35	1,023	103	2,532	74,6%	71,2%

(Eurostat, 2012)



Παράλληλα, αξίζει να ληφθούν υπ' όψιν τα παρακάτω<sup>1</sup>:

- 22 από τα 27 κράτη μέλη της Ε.Ε. διαθέτουν ακτές.
- Οι ακτές της Ε.Ε. έχουν 7 φορές μεγαλύτερο μήκος από τις ακτές των ΗΠΑ και 4 φορές μεγαλύτερο από τις ακτές της Ρωσίας.
- Στις παραθαλάσσιες περιοχές της Ε.Ε. κατοικεί ο μισός σχεδόν πληθυσμός της και αντιστοιχεί το ήμισυ σχεδόν του ΑΕΠ.
- Από πλευράς έκτασης, στη δικαιοδοσία των χωρών της Ε.Ε. υπάγεται περισσότερη θάλασσα από στεριά.

Αν στα παραπάνω συνυπολογιστούν και οι απομακρυσμένες της περιοχές, η Ε.Ε. έχει τη μεγαλύτερη θαλάσσια επικράτεια στον κόσμο, ενώ τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη από τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, τους λιμένες και το ναυτιλιακό πλέγμα υπηρεσιών (cluster) είναι τεράστια, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα πως η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να λαμβάνει πολύ σοβαρά υπ' όψιν της τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών κατά τη διαμόρφωση κι εφαρμογή των πολιτικών της.

## 1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Από την έναρξη ισχύος της συνθήκης της Ρώμης το 1958 μέχρι και την πρώτη διεύρυνση το 1973, η περίοδος χαρακτηρίζεται δυστυχώς από παντελή έλλειψη πρωτοβουλίας από πλευράς της Ε.Ε. για τη συγκεκριμενοποίηση πολιτικών που να σχετίζονται άμεσα με τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι κοινοτικές πολιτικές που διαμορφώθηκαν στην περίοδο 1958 – 1973 αγνοούσαν ουσιαστικά τον τομέα της ναυτιλίας, παρόλο που ο τομέας των μεταφορών με την ευρύτερή του έννοια θεωρήθηκε από τη σύσταση της Ε.Ε. ως τομέας στον οποίο η αναληφθείσα δράση ήταν αναγκαία. Ειδικότερα, Στο Άρθρο 3 της Συνθήκης περιλαμβανόταν η πρόβλεψη για «μία κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών».

<sup>1</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012)

Παρόλη τη διάθεση λοιπόν των έξι ιδρυτικών κρατών – μελών να συμπεριλάβουν στους τομείς δράσης της Ε.Ε. τη μεταφορική πολιτική, η διατύπωση που έγινε στα άρθρα της συνθήκης στηριζόταν σε πολύ γενικούς άξονες<sup>2</sup>. Το Άρθρο 71 της Συνθήκης της Ρώμης αναφερόταν μόνο στην ανάγκη «μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές» και «οποιαδήποτε άλλα αναγκαία μέτρα», ενώ το Άρθρο 84 παρ. 2 ανέφερε «Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές».

### 1.2.1 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΔΙΕΥΡΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το 1973, η πρώτη διεύρυνση και η προσχώρηση στους κόλπους της Ε.Ε. της Δανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας, καθώς και η προσχώρηση της Ελλάδας το 1981, κράτη με παράδοση στη ναυτιλία, έδωσαν νέα όψη στον μεταφορικό χάρτη εντός της Ένωσης. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ενώ μεταξύ των έξι ιδρυτικών κρατών – μελών μόλις το 8% του μεταξύ τους εμπορίου μεταφερόταν δια θαλάσσης, το 1974, το ποσοστό αυτό άγγιξε το 25% στην Ευρώπη των εννιά<sup>3</sup>.

Σημείο σταθμός στη χάραξη πολιτικής αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, αποτέλεσε η απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) το 1974<sup>4</sup>. Το ΔΕΚ, έπειτα από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έλαβε απόφαση σύμφωνα με την οποία η Ε.Ε. μπορούσε – και υποχρεούνταν – να αναλάβει δράση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς αυτές επιβεβαιωνόταν με την απόφαση πως ανήκαν και συμπεριλαμβάνονταν στις διατάξεις της ιδρυτικής Συνθήκης. Συνέπεια της απόφασης αυτής ήταν πολλά κράτη κατά την προεδρία τους στην Ε.Ε. να παρουσιάσουν προτάσεις πολιτικών σχετικών με την ναυτιλία στους κόλπους της Ε.Ε. (Γαλλική Προεδρία 1975, Ολλανδική Προεδρία 1976).

Μετά την απόφαση του ΔΕΚ το 1974 οι εξελίξεις είναι άμεσες και όλα οδηγούν προς περισσότερο συγκροτημένες κινήσεις σχετικά με την προσπάθεια υιοθέτησης και χάραξης πολιτικών σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές από μέρος της Ε.Ε.. Έτσι

<sup>2</sup> (Butcher, 2010)

<sup>3</sup> (Θεοδωρόπουλος, et al., 2006)

<sup>4</sup> Υπόθεση 167/73, Ευρωπαϊκή Επιτροπή ,Γαλλία (1974) ECR 359

λοιπόν, το 1979, με τον Κανονισμό 954/79 επικυρώνεται ο κώδικας της UNCTAD (Code of Conduct for Liner Conferences - Κώδικας Συμπεριφοράς για τα Πλοία Γραμμών) για τις ναυτιλιακές διασκέψεις (conferences) και υποχρεώνονται τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. για την εφαρμογή του<sup>5</sup>. Η επικύρωση του κώδικα της UNCTAD αποτέλεσε ένα πολύ σημαντικό βήμα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, καθώς δόθηκε στην ευρωπαϊκή ναυτιλία γραμμών η δυνατότητα συμμετοχής στο διεθνές εμπόριο εξασφαλίζοντας ένα ουσιαστικό μερίδιο.

Άλλο ένα κομβικό σημείο σχετικά με την κοινή θαλάσσια πολιτική εντός της Ε.Ε. αποτέλεσε ακόμη μία απόφαση του ΔΕΚ, εκείνη της 22 Μαΐου 1985. Η απόφαση αυτή, αφορούσε προσφυγή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά του Συμβουλίου, για παράβαση της Συνθήκης της Ρώμης και αποτυχίας εφαρμογής των διατάξεων σχετικά με την κοινή πολιτική μεταφορών όπως προέβλεπε η Συνθήκη<sup>6</sup>. Η υπόθεση εξετάστηκε από το ΔΕΚ και η απόφαση που εξέδωσε έθετε ως υποχρέωση όλων των θεσμικών οργάνων εντός της Ε.Ε. να προχωρήσουν εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος στη διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία κοινή πολιτική μεταφορών.

Η απόφαση αυτή είχε ως συνέπεια την άμεση ανάληψη δράσης από μέρους της Επιτροπής, η οποία το 1985 εξέδωσε Υπόμνημα με τίτλο «Προς μία πολιτική μεταφορών - θαλάσσιες μεταφορές»<sup>7</sup>.

### *1.2.2 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.*

Στην περίοδο που ακολούθησε και συγκεκριμένα από το 1985 μέχρι και το 1991, οι ευρωπαϊκές πολιτικές για τη ναυτιλία διαχωρίζονται σε δύο Φάσεις:

Στην πρώτη Φάση, η Ένωση, θέτοντας ως στόχους την εφαρμογή στον τομέα των θαλασσών της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών<sup>8</sup> αλλά και την εξασφάλιση δίκαιων όρων ανταγωνισμού όπως εγγραφόταν στην ιδρυτική Συνθήκη κι ενστερνιζόμενη την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των κρατών – μελών έναντι

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) no. 1954/79, 15 Μαΐου 1979

<sup>6</sup> Υπόθεση 13/83 Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Συμβούλιο Υπουργών (1985) ECR 1513

<sup>7</sup> COM (85) 90 τελικό

<sup>8</sup> Άρθρο 3 Συνθήκης

πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού από στόλους τρίτων χωρών, προχώρησε το 1986 στην υπογραφή ενός πακέτου τεσσάρων Κανονισμών γνωστού και ως «Brussels Package» σχετικά με:

**α. Την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (Κανονισμοί 4055/86 και 4058/86):**

**Κανονισμός 4055/86:** « Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών – μελών<sup>9</sup>».

**Κανονισμός 4058/86:** «Συντονισμένη δράση εν όψει της διατήρησης της ελεύθερης πρόσβασης στις υπερωκεάνιες μεταφορές<sup>14</sup>».

**β. Το καθεστώς ανταγωνισμού (Κανονισμοί 4056/86 και 4057/86):**

**Κανονισμός 4056/86:** Με τον κανονισμό αυτό καθορίζονται «τρόποι εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές ή από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Ένωσης» έτσι ώστε να μην στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός από περιοριστικές πρακτικές<sup>10</sup>.

**Κανονισμός 4057/86:** Ο εν λόγω κανονισμός αφορούσε τις «αθέμιτες δασμολογικές πρακτικές» και πρότεινε μία σειρά δράσεων που επέτρεπε την προσφυγή ενώπιον της Ένωσης σε όποιους εφοπλιστές απειλούνταν από αθέμιτες δασμολογικές πρακτικές.

Το πακέτο των τεσσάρων κανονισμών ήταν επικεντρωμένο ειδικότερα στις ενδεχόμενες απειλές της Ένωσης από πρακτικές και πολιτικές προστατευτισμού τρίτων χωρών. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύτηκε να παρέχει προτάσεις σε μία δεύτερη φάση, σχετικές με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, οι οποίες θα προσανατολιζόνταν στον εναρμονισμό των συνθηκών και της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου.

Παρόλες τις δράσεις με τις οποίες δεσμεύτηκε η Ε.Ε. να υλοποιήσει τα όσα όριζαν οι Κανονισμοί του 1986, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε προς το τέλος της δεκαετίας του '80 την αποτυχία της για επίτευξη των στόχων που τέθηκαν.

Το 1989 χαρακτηρίζει την εκκίνηση της δεύτερης Φάσης, όπου υποβλήθηκε από την Επιτροπή μία σειρά μέτρων που σκοπό είχαν να αντιμετωπίσουν τα συνεχώς αυξανόμενα προβλήματα που εγείρονταν στο χώρο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας<sup>11</sup>. Τα μέτρα επικεντρώνονταν κυρίως στην αντιμετώπιση των εξής προβλημάτων: της

<sup>9</sup> Διαδικασία διαβούλευσης: CSA2109

<sup>10</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, 22 Δεκεμβρίου 1986

<sup>11</sup> COM (89) 266 τελικό

συνεχής γήρανσης του ευρωπαϊκού στόλου, της συνεχόμενης από το 1980 μείωσης του τονάζ του ευρωπαϊκού στόλου και κατ' επέκταση της μείωσης του μεριδίου συμμετοχής αυτού στην παγκόσμια χωρητικότητα καθώς και το εντεινόμενο πρόβλημα του flagging out<sup>12</sup>.

Η κυριότερη απόφαση που λήφθηκε σε αυτή τη φάση ήταν η δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Νηολογίου, του EUROS (European Registry of Shipping) το οποίο θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια των κρατών – μελών προσφέροντας οικονομικά οφέλη. Κάποια κράτη ενθάρρυναν την ιδέα για τη δημιουργία του EUROS ενώ κάποια άλλα ήταν αντίθετα. Τελικά, το EUROS και ειδικότερα οι απαιτήσεις επάνδρωσης που αυτό εμπεριείχε, αποδείχθηκε μία ιδιαίτερα φιλόδοξη ιδέα με μικρή υποστήριξη<sup>13</sup>. Το 1996 η πρόταση αποσύρθηκε, στα πλαίσια της αναθεώρησης της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Ναυτιλία.

Άλλα μέτρα που προτάθηκαν από την Επιτροπή σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία σχετίζονταν με την απελευθέρωση των περιορισμών του cabotage, τα τυπικά προσόντα των ναυτικών και την εναρμόνιση των ευρωπαϊκών πολιτικών με τα διεθνή πρότυπα του IMO.

### 1.2.3 ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Το 1991, ήρθε στο προσκήνιο κείμενο της Επιτροπής με τίτλο «Νέες Προκλήσεις για τις Βιομηχανίες Θαλάσσης»<sup>14</sup>. Η ανακοίνωση αυτή της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο χαρακτηριζόταν από μία νέα προσέγγιση: ξέφευγε από τις προηγούμενες τομεακές προσεγγίσεις και αποτελούσε μία γενική και οριζόντια προσέγγιση, αφού απευθυνόταν στο συνολικό φάσμα των σχετικών με τη θάλασσα προβλημάτων, ενώ για πρώτη φορά, γινόταν λόγος για θαλάσσια ζητήματα στα πλαίσια της κοινοτικής βιομηχανικής πολιτικής.

Σε γενικές γραμμές, ο σκοπός της ανακοίνωσης ήταν να αναλυθούν τα συμφέροντα της Ένωσης τα σχετικά με τα θαλάσσια ζητήματα, τα οποία κρινόταν απαραίτητο να είναι κατάλληλα ενημερωμένα και προσαρμοσμένα έτσι ώστε να σχετίζονται με τις διεθνείς εξελίξεις. Παράλληλα δε, κύριος σκοπός της ανακοίνωσης

<sup>12</sup> Μεταπήδηση σε σημαίες ευκαιρίας.

<sup>13</sup> (Θεοδωρόπουλος, et al., 2006)

<sup>14</sup> COM (91) 335 τελικό

ήταν να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών βιομηχανιών θαλάσσης μέσω μίας οριζόντιας προσέγγισης.

Για πρώτη φορά λοιπόν τονίστηκαν και εισήχθησαν ειδικότερα θέματα που σχετίζονταν με το ευρύτερο φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ανακοίνωση περιελάμβανε τη χάραξη δράσεων στους τομείς της απασχόλησης στη ναυτιλιακή βιομηχανία, το περιβάλλον (κοινοτικές περιβαλλοντικές ρυθμίσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών), την αλιευτική βιομηχανία, τη θαλάσσια επιστήμη και τεχνολογία, το ναυπηγικό τομέα, αλλά και πολιτικές για την ώθηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου.

Παρατηρούμε λοιπόν, πως για πρώτη φορά το 1991 τα διάφορα ναυτιλιακά θέματα και προβλήματα αλλά και οι συνεχώς εντεινόμενες προκλήσεις αναγνωρίζονται και διατυπώνονται ως στοιχεία μίας ευρύτερης θεώρησης. Μία νέα σφαιρική και οριζόντια διάσταση υιοθετείται, και τα κοινοτικά συμφέροντα στη θάλασσα αρχίζουν να εξυπηρετούνται πλέον πιο συγκεκριμένα.

Η οριζόντια προσέγγιση και οι επιμέρους στρατηγικές που αυτή υιοθετούσε αποτέλεσαν σημείο αναφοράς για μία περεταίρω διαμόρφωση τομεακών πολιτικών και στρατηγικών μέχρι και σήμερα σε όλους τους επιμέρους τομείς που αυτή συμπεριλαμβάνει.

Το 1996, στη βάση της τομεακής προσέγγισης, η Επιτροπή προχώρησε ένα βήμα πιο πέρα, με την Ανακοίνωση «Προς μία νέα Ναυτιλιακή Στρατηγική»<sup>15</sup> η οποία αναφερόταν σε τρεις τομείς – κλειδιά:

- i. Την ασφάλεια και τον θεμιτό ανταγωνισμό
- ii. Τη διατήρηση ανοικτών αγορών
- iii. Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

Παράλληλα με τα παραπάνω η Επιτροπή το ίδιο έτος εξέδωσε και μία νέα ανακοίνωση σχετικά με τη «Συμβολή στην Ανταγωνιστικότητα των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών»<sup>16</sup>. Εδώ, εξετάστηκε για πρώτη φορά κι έγινε μία προσπάθεια σύγκλισης της βιομηχανικής πολιτικής της Ένωσης με τους τομείς στους οποίους επεκτείνεται η

<sup>15</sup> COM (96) 81 τελικό

<sup>16</sup> COM (96) 84 τελικό

ναυτιλιακή βιομηχανία όπως είναι για παράδειγμα τα λιμάνια, η ναυπηγική βιομηχανία κ.α..

Η Ε.Ε. προσανατολίζεται πλέον στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας και τονίζει τη σημασία αυτής για τη συμβολή της στην οικονομική και κατ' επέκταση κοινωνική ευημερία των κρατών – μελών της.

Η ανακοίνωση περιελάμβανε τέσσερις συγκεκριμένους τομείς δράσης<sup>17</sup> και διαμόρφωσης στρατηγικών :

- i. Προώθηση επενδύσεων άυλων πόρων
- ii. Ανάπτυξη της βιομηχανικής συνεργασίας
- iii. Εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού
- iv. Εκσυγχρονισμός του ρόλου των δημόσιων αρχών

Ο πρώτος τομέας επικεντρώνεται στις τεχνολογίες πληροφοριών ως μέσο συντονισμού έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και στην ανάπτυξη της κατάρτισης. Ο δεύτερος τομέας αφορά την επίτευξη καλύτερης συνεργασίας με τις βιομηχανίες τρίτων χωρών αλλά και την ενδυνάμωση της βιομηχανικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών – μελών εντός της Ένωσης. Στον τρίτο τομέα επανεξετάζονται οι κρατικές ενισχύσεις για τις ναυπηγικές βιομηχανίες, η οικονομική προώθηση των θαλάσσιων προγραμμάτων καθώς και η ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων και προτύπων. Τέλος, ο τέταρτος τομέας ασχολείται με την περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών, την ανάγκη για μια ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, την μείωση διοικητικού φόρτου, αλλά και την προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.

### 1.3 ΤΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

Καθώς η διαμόρφωση μεταφορικών πολιτικών της Ένωσης εξελίσσεται συνεχώς από το 1996 κι έπειτα, οι προτάσεις και οι στρατηγικές που διατυπώνονται και συγκεκριμένα εκείνες που αφορούν τη ναυτιλία γίνονται πλέον πιο μεστές και

---

<sup>17</sup> (Θεοδωρόπουλος, et al., 2006, σελ.44)

συγκεκριμένες, ενώ διαφαίνεται συνεχώς κατά τη διατύπωσή τους η ανάγκη για έναν ανταγωνιστικό τομέα ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών.

Οι πολιτικές που παρουσιάζονται παρακάτω αποτελούν τον πυρήνα γύρω από τον οποίο κινείται κι εξελίσσεται η χάραξη των στρατηγικών της Ένωσης. Στη συνέχεια, θα αναλυθούν ανάλογα με τον τομέα που αυτές αγγίζουν αλλά και τις πολιτικές που διαμορφώθηκαν περαιτέρω με βάση το σύνολο των κατευθυντήριων που αυτές έδωσαν, έτσι ώστε να παρουσιαστεί η σημασία και η συμβουλή τους στις προσπάθειες της προώθησης της ναυτιλίας μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### *1.3.1 ΧΑΡΑΞΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2010: Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ*

Το 2001, παρουσιάζεται από την Επιτροπή η Λευκή Βίβλος με τίτλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>18</sup>. Στη Λευκή Βίβλο γίνεται κριτική στον αντιφατικό τρόπο με τον οποίο έχει αντιμετωπισθεί η μεταφορική πολιτική της Ένωσης από την έναρξη της Συνθήκης της Ρώμης και για πολλές μετέπειτα δεκαετίες, τονίζοντας παράλληλα την αποτυχία ουσιαστικής μετατροπής σε δράση των τότε προτεινόμενων πολιτικών.

Αναγνωρίζοντας λοιπόν τη σημασία των μεταφορών σε μία σύγχρονη οικονομία, στη Λευκή Βίβλο τονίζεται η ανάγκη για περαιτέρω εξέλιξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ως προς τις υποδομές, τους τρόπους χρήσης, την ποιότητα αυτού και την ασφάλεια, με τρόπο τέτοιο ώστε να συνάδει με την οικονομική ανάπτυξη. Ειδικότερα, παρουσιάζεται έντονο το ενδιαφέρον για να αντιμετωπισθούν σοβαρά προβλήματα όπως η ανισόρροπη ανάπτυξη των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, οι συμφορήσεις σε οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, καθώς και οι επιπτώσεις που παρατηρούνταν από την ανάπτυξη των μεταφορών όχι μόνο στο περιβάλλον αλλά και στην ανθρώπινη υγεία.

Στόχος της Λευκής Βίβλου είναι η ίση ανάπτυξη των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και η εξάλειψη των συμφορήσεων ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας, η βελτίωση της ποιότητας αλλά και η ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος προσαρμόζοντας το με τις επιταγές της αειφόρου

---

<sup>18</sup> COM (2001) 370 τελικό



ανάπτυξης. Προτείνονται λοιπόν εξήντα μέτρα κι ένα πρόγραμμα δράσης αυτών, αλλά και δικλίδες ενδιάμεσης ανατροφοδότησης με χρονικό ορίζοντα δράσης και εξέλιξης των μέτρων έως το 2010.

Όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Λευκή Βίβλος ασχολείται ιδιαίτερα με τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και τις ποτάμιες μεταφορές, των οποίων την αξιοποίηση χαρακτηρίζει ως ανεπαρκή. Για την ανάπτυξή τους θεωρεί αναγκαία τη σύνδεση της θάλασσας με τις εσωτερικές πλωτές οδούς και κατ' επέκταση τη δημιουργία και ανάπτυξη «θαλάσσιων λεωφόρων», θαλάσσιων δηλαδή συνδέσεων οι οποίες θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο.

Η αξιοποίηση των ποτάμιων μεταφορών και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων προτείνεται ως ο έξυπνος αλλά μέχρι πρότινος αγνοημένος τρόπος που θα συμβάλλει στη διασύνδεση μεταξύ λιμένων, σιδηροδρομικών και οδικών αρτηριών έτσι ώστε να δημιουργηθούν νέοι εμπορικοί δρόμοι συνδυάζοντας τη μεταφορική ικανότητα της θάλασσας με την ευελιξία των υπόλοιπων τρόπων μεταφοράς, προσδίδοντας παράλληλα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα κόστους.

Ως εκ τούτου, προτείνεται η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και η καθιέρωση κανονιστικού πλαισίου τέτοιου ώστε να βοηθάει στη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών αλλά και η απλοποίηση του ισχύοντος ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τη λειτουργία των λιμένων.

Μέσα στα πλαίσια των μέτρων που αναπτύσσονται στη Λευκή Βίβλο, προτείνεται από την Επιτροπή και ένα πρόγραμμα ανάπτυξης της διατροφικότητας των μεταφορών, το «Marco Polo»<sup>19</sup> που αποτελεί ουσιαστικά έναν δημοσιονομικό προγραμματισμό χρηματοδότησης. Το πρόγραμμα Marco Polo αφορά τη χορήγηση χρηματοδότησης σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη περιβαλλοντική επίδοση του ευρωπαϊκού εμπορευματικού συστήματος μεταφορών, ενώ γίνεται ιδιαίτερη μνεία στην προσπάθεια ανάδειξης με αυτό τον τρόπο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ως έναν περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς.

---

<sup>19</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003, 23 Ιουλίου 2003

*1.3.2 ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΝΙΑΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ: Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ*

Το 2006, η Ένωση εκδίδει προς διαβούλευση την Πράσινη Βίβλο με τίτλο «Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες»<sup>20</sup>. Στην Πράσινη αυτή Βίβλο κρίνεται αναγκαία η διαμόρφωση μιας ενοποιημένης, διατομεακής και πολυεπιστημονικής πολιτικής και στρατηγικής. Τονίζεται το γεγονός πως οι κατακερματισμένες πολιτικές σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, τις παράκτιες ζώνες και τις ναυτιλιακές βιομηχανίες δεν εξυπηρετούν τους σκοπούς ανταγωνιστικότητας που η Ένωση έχει θέσει και υπογραμμίζεται η ανάγκη ενοποίησης αυτών των πολιτικών σε ένα ενιαίο και συνεκτικό πλαίσιο, όχι μόνο σε Ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο αλλά και σε διεθνές. Παράλληλα, οι όποιες στρατηγικές είναι επίσης αναγκαίο να συνάδουν με τις επιταγές της αειφόρου ανάπτυξης, η οποία και βρίσκεται στο επίκεντρο όλων των πολιτικών της Ένωσης.

Στόχοι της Πράσινης Βίβλου είναι η διαμόρφωση μιας ολιστικής προσέγγισης σε όλους τους τομείς που αφορούν το θαλάσσιο περιβάλλον είτε πρόκειται για θαλάσσιες δραστηριότητες είτε πρόκειται για το ίδιο το θαλάσσιο περιβάλλον, ήτοι τους ωκεανούς, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα κλίμα περισσότερο πρόσφορο για επενδύσεις, να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα και να αναπτυχθούν περισσότερο βιώσιμες οικονομικές δραστηριότητες.

Για την υλοποίηση των στόχων προτείνεται ένα σύστημα στήριξης δύο πυλώνων: Ο πρώτος πυλώνας αφορά στην πλήρη ένταξη του προγράμματος των προτεινόμενων πολιτικών στη στρατηγική της Λισσαβόνας σχετικά με την ανάπτυξη και τη δημιουργία και διατήρηση περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας.

Ο δεύτερος πυλώνας αφορά στους θαλάσσιους πόρους εν γένει, σχετικά με τους οποίους κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας η προστασία και η διατήρησή τους ως στοιχείου άρρηκτα συνδεδεμένου με τις προερχόμενες από αυτό θαλάσσιες δραστηριότητες.

Στην Πράσινη Βίβλο τονίζεται ιδιαίτερα η σημασία της ανταγωνιστικότητας αλλά και της αναδιάρθρωσης του θαλάσσιου τομέα με ό,τι αυτός περιλαμβάνει, ενώ σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο τονίζει πως υπάρχει πολύς ακόμη δρόμος για να

---

<sup>20</sup> COM (2006) 275 τελικό

διανυθεί έτσι ώστε να επιτευχθεί μία παγιωμένη και απλουστευμένη νομοθεσία. Επιπλέον, δίνεται μεγάλη έμφαση στην τόνωση και διατήρηση της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Κοινότητας ως απαραίτητης προϋπόθεσης για τη διατήρηση της βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου.

Προτείνονται νέα εργαλεία και τρόποι για την ανάπτυξη διεπιστημονικής έρευνας και καινοτομίας, για τη συμβολή του ναυτιλιακού πλέγματος (cluster) στην αειφόρο ανάπτυξη, την κάλυψη των αναγκών για εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό με έμφαση στην τεχνογνωσία αλλά και για την βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός των παράκτιων περιοχών οι οποίες θεωρούνται πλέον βασικές για μία βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Κύριοι τρόποι για την επίτευξη των στόχων που τίθενται με την Πράσινη Βίβλο είναι οι διατομεακές πολιτικές, οι οποίες θα διαχέονται σε ευρωπαϊκό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Η διαδικασία διαβούλευσης που τέθηκε με την Πράσινη Βίβλο του 2006 έτυχε ευρείας αποδοχής και ανταπόκρισης από τα διάφορα εμπλεκόμενα μέρη. Η μεγαλύτερη αποδοχή ήταν η παραδοχή πως ο ναυτιλιακός τομέας και οι λιμένες είναι εξέχουσας σημασίας για την εδραίωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως της ισχυρότερης εμπορικής ένωσης παγκοσμίως<sup>21</sup>.

### *1.3.3 ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ*

Τα θεαματικά αποτελέσματα της διαβούλευσης που έφερε στο προσκήνιο η Πράσινη Βίβλος, οδήγησαν στην έκδοση Γαλάζιας Βίβλου το 2007 από την Επιτροπή, με τίτλο: «Μία Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση»<sup>22</sup>.

Καθώς γίνεται πλέον αποδεκτό από τα κράτη – μέλη, τους εμπλεκόμενους φορείς και την κοινωνία των πολιτών η ανάγκη της προτεινόμενης διατομεακής προσέγγισης σε ό,τι αφορά την θαλάσσια πολιτική, καθίσταται πιο σαφής από ποτέ η πλεονεκτική θέση της Ευρώπης στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία. Ως εκ τούτου, για την εδραίωση του ανταγωνιστικού αυτού πλεονεκτήματος προτείνεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης, το οποίο αφορά μία δέσμη οριζόντιων μέτρων τα οποία

---

<sup>21</sup> COM (2007) 574 τελικό

<sup>22</sup> COM (2007) 575 τελικό

εφαρμόζονται εγκάρσια σε κάθε τομεακή πολιτική της θαλάσσιας οικονομίας και συνάδουν με τις αρχές της επικουρικότητας και της ανταγωνιστικότητας.

Συγκεκριμένα, προτείνεται ένα πλάνο εργασίας το οποίο θέτει 65 στόχους, με κυριότερα τα εξής προς υλοποίηση σχέδια<sup>23</sup>:

- « - Έναν Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα.
- Μία Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα.
- Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη.
- Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία.
- Έναν οδικό χάρτη για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών.
- Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές.
- Μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα.
- Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού.
- Ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών (maritime clusters).
- Αναθεώρηση των παρεκκλίσεων που προβλέπει το κοινοτικό εργατικό δίκαιο όσον αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας. »

Στα πλαίσια των παραπάνω, η Επιτροπή δεσμεύεται να καλέσει τα κράτη – μέλη να συνεργαστούν με τους παράκτιους φορείς για την ανάπτυξη εθνικών θαλάσσιων πολιτικών, αλλά και να υποβάλλει το 2008 ένα πρόγραμμα με κατευθυντήριες για να προωθήσει έτσι την ανάπτυξη των παραπάνω προτεινόμενων πολιτικών. Δεσμεύεται παράλληλα για την υποβολή ετήσιων εκθέσεων με τα εκάστοτε προτεινόμενα μέτρα.

Αξιίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο, πως η υλοποίηση της Ενιαίας Θαλάσσιας πολιτικής συνέπεσε με τα αρχικά στάδια του δυσμενούς οικονομικού περιβάλλοντος που άρχισε να εκτυλίσσεται στον Ευρωπαϊκό χώρο ήδη από το έτος

---

<sup>23</sup> (Επιτροπή Ευρωπαϊκή, 2007, σελ. 3)

2008. Στις περαιτέρω Εκθέσεις Προόδου του σχεδίου οι οποίες και θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια, γίνεται ιδιαίτερη μνεία για την ανάγκη της στόχευσης των πολιτικών στην ανάκαμψη των τομέων εκείνων της θαλάσσιας οικονομίας που επηρεάστηκαν από την οικονομική κρίση.

#### *1.3.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018*

Ακολουθώντας τις επιταγές της Γαλάζιας Βίβλου για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, η Επιτροπή εξέδωσε το 2009 Ανακοίνωση με τίτλο «Στρατηγικοί Στόχοι και Συστάσεις Πολιτικής της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες Μεταφορές μέχρι το 2018»<sup>24</sup>. Στην Ανακοίνωση, εκτίθεται το πρόβλημα της αντιμετώπισης της απώλειας μεριδίου ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα μέσα στα νέα προβληματικά οικονομικά δεδομένα της κρίσης, συμπεριλαμβανομένων και των κυκλικών χαρακτηριστικών που διέπουν εκ φύσεως τον τομέα.

Σκοπός είναι η χάραξη κύριας στρατηγικής με ορίζοντα το έτος 2018 αλλά και η επισήμανση τομέων δράσης όπου η Ευρώπη θα πρέπει να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητάς της. Σκοπός είναι καταπολεμηθούν καίρια προβλήματα όπως: Η ένταση του ανταγωνισμού που ενισχύεται από ναυτιλιακές χώρες παγκοσμίως οι οποίες διαθέτουν περισσότερο «συμφέρουσες» σημαίες καθώς το ρυθμιστικό τους πλαίσιο είναι περισσότερο χαλαρό ενώ παράλληλα χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα χαμηλό κόστος εργασίας – γεγονός που εγείρει το φόβο μετεγκατάστασης των κύριων ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κέντρων σε άλλες χώρες – , την καταπολέμηση της υπερπροσφοράς χωρητικότητας αλλά και την έλλειψη ικανού κι εξειδικευμένου προσωπικού.

Σκοπός των στρατηγικών είναι η ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Ευρώπης έναντι των υπολοίπων ανταγωνιστών και ειδικότερα στους τομείς όπου παρατηρούνται προβλήματα ανταγωνιστικότητας. Τα πλαίσια στα οποία κινείται η διαμόρφωση αυτών των κατευθυντηρίων είναι οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία, η ποιοτική ναυτιλία υπό το πρίσμα του περιβαλλοντικού αποτυπώματος αλλά και της ασφάλειας, τονίζεται η ιδιαίτερη σημασία της ναυτιλίας

---

<sup>24</sup> COM (2009) 8 τελικό

μικρών αποστάσεων, η ανάγκη για την ανάπτυξη της θαλάσσιας έρευνας και καινοτομίας, ενώ παράλληλα κρίνεται αναγκαία η διεθνής συνεργασία.

Η πλέον πρόσφατη λοιπόν δέσμη προτάσεων και στρατηγικών σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλία, οδηγεί στο συμπέρασμα πως πλέον η Ευρώπη αποσκοπεί σε μία μακροπρόθεσμη στήριξη της ανάπτυξης αυτού του τόσο σημαντικού οικονομικά και όχι μόνον τομέα. Παράλληλα, άξιο αναφοράς είναι το γεγονός πως πρώτη φορά συντάσσονται στρατηγικοί στόχοι και όχι απλά πολιτικές και κατευθύνσεις.

Η χάραξη των παραπάνω βασικότερων πολιτικών κατά τα τελευταία έτη, αποτέλεσε ακρογωνιαίο λίθο για επιμέρους δράσεις και πολιτικές. Έτσι, μέχρι σήμερα, επιμέρους τομεακές πολιτικές προέκυψαν έχοντας ως κατευθυντήρια γραμμή τη Λευκή Βίβλο του 2001, τη διαδικασία διαβούλευσης της Πράσινης Βίβλου του 2006 κ.ο.κ.. Στη συνέχεια της ανάλυσης, θα αναλυθούν οι συγκεκριμένες τομεακές κατευθυντήριες στρατηγικές και δέσμες μέτρων και δράσεων που επαφίενται στον πυρήνα που περικλείουν οι τρεις προαναφερθείσες γενικότερες πολιτικές, με έμφαση στην αναδιάρθρωση και ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ: ΕΝΑΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

#### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αποτελεί γενική παραδοχή πως η κατοχή ναυτιλιακής δυναμικής και συγκεκριμένα η κατοχή ικανού τονάζ αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για τη στήριξη και προώθηση του εμπορίου μιας χώρας. Για το έτος 2012, προβλέπεται μία αύξηση της τάξεως του 4,3% στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο<sup>25</sup>. Παρόλα αυτά, ελλοχεύουν αρκετοί κίνδυνοι που εμποδίζουν μία δυναμική επάνοδο του ναυτιλιακού τομέα παγκοσμίως, κίνδυνοι που συμπεριλαμβάνουν βασικά τους παγκόσμιους οικονομικούς κραδασμούς και την ανασφάλεια που αυτοί συνεπάγονται στο οικονομικό τοπίο, το έντονο πρόβλημα της θαλάσσιας πειρατείας που εγείρει ερωτήματα σχετικά με την θαλάσσια ασφάλεια, όπως και οι διάφορες γεωπολιτικές εντάσεις.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία, και κυρίως τα δύο κυριότερα μέρη που την απαρτίζουν, ήτοι ο στόλος και οι λιμένες κατέχουν όπως έχει προαναφερθεί εξέχουσα θέση παγκοσμίως με δυναμική που θα μπορέσει να προσδώσει μεγάλα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Δεν θα πρέπει να λησμονηθεί πως η Ευρώπη είναι παγκόσμια ηγέτιδα στις θαλάσσιες μεταφορές, τη ναυπηγική τεχνολογία, τον παραθαλάσσιο τουρισμό και την προμήθεια ενεργειακών πόρων στην ανοικτή θάλασσα<sup>26</sup>. Η «Γαλάζια Οικονομία»<sup>27</sup> επομένως, παραμένοντας στην αιχμή των στρατηγικών που χαράσσονται από την Ε.Ε. των 27 αναμένεται να προσδώσει στο μέλλον τεράστια οικονομικά οφέλη στη Γηραιά ήπειρο.

#### 2.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

---

<sup>25</sup> (Clarksons, 2012)

<sup>26</sup> (Eurostat, 2012)

<sup>27</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2012)

Ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος τα τελευταία έτη αυξάνεται συνεχώς. Από 822 εκατ. dwt το 2002 έφτασε τα 1.534 εκατ. dwt το 2012, αγγίζοντας ποσοστό αύξησης περίπου κατά 6,4% κατ' έτος. Στα πλαίσια αυτά, ο Ευρωπαϊκός εμπορικός στόλος σημείωσε ετήσια αύξηση κατά 4,5% μέσα στα δέκα τελευταία έτη, παραμένοντας ο μεγαλύτερος ανάμεσα στους εμπορικούς στόλους των G20 μελών τη χρονιά του 2012<sup>28</sup>.

Ανάμεσα στις 35 ηγέτιδες πλοιοκτήτριες χώρες παγκοσμίως οι 17 εντοπίζονται στην Ασία, οι 14 στην Ευρώπη και 4 στην Αμερική. Παράλληλα τα λιμάνια του Ρότερνταμ, του Αμβούργου και της Αμβέρσας βρίσκονται στη λίστα με τα 20 κορυφαία λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων για τα έτη 2009, 2010 και 2011 όπως φαίνεται και στον Πίνακα που ακολουθεί.

**Πίνακας 2.1 Τα 20 σημαντικότερα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως**  
(σε TEU's και ποσοστιαία μεταβολή)

Λιμάνι	2009	2010	Υπολογισμός για το 2011	Μεταβολή % 2010-2009	Μεταβολή% 2011-2010
Shanghai	25.002.000	29.069.000	31.700.000	16,27	9,05
Singapore	25.866.400	28.431.100	29.937.700	9,92	5,30
Hong Kong	21.040.096	23.699.242	24.404.000	12,64	2,97
Shenzhen	18.250.100	22.509.700	22.569.800	23,34	0,27
Busan	11.954.861	14.194.334	16.184.706	18,73	14,02
Ningbo	10.502.800	13.144.000	14.686.200	25,15	11,73
Guangzhou	11.190.000	12.550.000	14.400.000	12,15	14,74
Qingdao	10.260.000	12.012.000	13.020.000	17,08	8,39
Dubai	11.124.082	11.600.000	13.000.000	4,28	12,07
Rotterdam	9.743.290	11.145.804	11.900.000	14,39	6,77
Tianjin	8.700.000	10.080.000	11.500.000	15,86	14,09
Kaohsiung	8.581.273	9.181.211	9.636.289	6,99	4,96
Port Klang	7.309.639	8.871.745	9.377.434	21,37	5,70
Hamburg	7.007.704	7.900.000	9.021.800	12,73	14,20
Antwerp	7.309.639	8.468.475	8.664.243	15,85	2,31
Los Angeles	6.748.994	7.831.902	7.940.511	16,05	1,39

<sup>28</sup> (Eurostat, 2012)



Λιμάνι	2009	2010	Υπολογισμός για το 2011	Μεταβολή % 2010-2000	Μεταβολή% 2011-2010
Tanjung Pelepas	6.016.452	6.530.000	7.500.000	8,54	14,85
Xiamen	4.680.355	5.820.000	6.460.700	24,35	11,01
Dalian	4.552.000	5.242.000	6.400.000	15,16	22,09
Long Beach	5.067.597	6.263.399	6.061.085	23,60	-3,23
<b>Σύνολο</b>	<b>220.907.422</b>	<b>254.543.912</b>	<b>274.364.468</b>	<b>15,23</b>	<b>7,79</b>

(UNCTAD, 2012)

Πέρα όμως από τα τερματικά εμπορευματοκιβωτίων, τα γενικά μεγέθη υποδεικνύουν πως οι ευρωπαϊκοί λιμένες διαχειρίζονται ετησίως 3,5 δις τόνων φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ η εργασία που σχετίζεται με τους λιμένες και τις υπόλοιπες συναφείς υπηρεσίες προσδίδουν προστιθέμενη αξία περίπου 20 δις €<sup>29</sup>.

Το μέγεθος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας γίνεται διακριτό και από τον ακόλουθο πίνακα, όπου παρουσιάζεται ο όγκος σε dwt καθώς και η διάρθρωση αυτού ανά τύπο πλοίου.

**Πίνακας 2.2 Παγκόσμιος Εμπορικός Στόλος ανά Σημαία και Τύπο Πλοίου**  
(σε χιλ. dwt)

	Τύπος Πλοίου	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>ΚΟΣΜΟΣ</b>	<b>Σύνολο Στόλου</b>	965.006	1.042.38	1.117.779	1.192.317	1.276.137	1.395.743	1.534.019
	<b>Δεξαμενόπλοια</b>	356.109	382.975	407.881	418.266	450.053	474.846	507.454
	<b>Χύδην Φορτίου</b>	349.721	367.542	391.127	418.356	456.623	532.039	622.536
	<b>Γενικού Φορτίου*</b>	96.392	100.934	105.492	108.881	108.232	108.971	106.385
	<b>Container ships</b>	112.702	128.321	144.655	161.919	169.158	183.859	198.002
	<b>Άλλοι τύποι</b>	52.249	62.554	68.624	84.895	92.072	96.027	99.642
<b>EU 27</b>	<b>Σύνολο Στόλου</b>	238.744	247.878	262.260	280.097	295.628	308.716	328.243
	<b>Δεξαμενόπλοια</b>	87.311	96.043	103.673	112.269	121.345	125.000	131.551
	<b>Χύδην Φορτίου</b>	82.904	77.716	78.531	80.149	84.876	93.494	104.516
	<b>Γενικού Φορτίου*</b>	21.193	20.460	21.000	21.615	21.350	20.968	20.718
	<b>Container ships</b>	35.336	37.878	42.260	46.758	48.046	49.169	51.050
	<b>Άλλοι τύποι</b>	14.168	15.780	16.795	19.306	20.011	20.085	20.408

\*Συμπεριλαμβάνονται και τα επιβατηγά

(UNCTAD, 2012)

<sup>29</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2006)

Η παραπάνω παρουσίαση της δυναμικής των βασικότερων τομέων της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας επιβεβαιώνει το προβάδισμά της στον θαλάσσιο τομέα, συμπληρώνοντας παράλληλα την ανάπτυξη και άλλων δραστηριοτήτων που συμπεριλαμβάνονται στο ναυτιλιακό πλέγμα. Ναυπηγεία, ναυτιλιακός εξοπλισμός, ασφάλειες, τράπεζες, ναυλομεσίτες, νηογνώμονες αλλά και ένα μεγάλο συναφές εύρος παραναυτιλιακών επαγγελματιών συγκροτούν τομείς άμεσα συνδεδεμένους με τη ναυτιλία, καθώς και τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματά της. Το ναυτιλιακό πλέγμα ανήκει και αυτό στις αναφορές των σύγχρονων πολιτικών της Ε.Ε. για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας ως αναπόσπαστο επηρεαζόμενο κομμάτι.

### 2.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Ελληνική ναυτιλία διαδραματίζει ηγετικό ρόλο όχι μόνον στους ευρωπαϊκούς ναυτιλιακούς κόλπους αλλά και παγκοσμίως. Πρακτικά, το 49,7% του παγκόσμιου τονάζ ανήκει σε πλοιοκτήτριες εταιρείες από μόνον τέσσερις χώρες: Ελλάδα, Ιαπωνία, Γερμανία και Κίνα<sup>30</sup>.

Στον πίνακες που ακολουθούν μπορούμε να διακρίνουμε την δυναμική του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου σε σχέση με τις μεγαλύτερες παγκόσμιες ναυτιλιακές δυνάμεις, αλλά και σε συνδυασμό με τα νηολόγια που επιλέγονται σε κάθε χώρα. Η Ελλάδα κατατάσσεται στην πρώτη θέση από πλευράς κατοχής στόλου παγκοσμίως.

Ακολουθεί η παράθεση των κυριότερων στόλων παγκοσμίως με πρώτη την Ελλάδα σε τονάζ αλλά και σε αριθμό πλοίων:

Στον Πίνακα 2.3 παρατίθεται η χωρητικότητα και οι επιλεγόμενες σημαίες των έξι μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων.

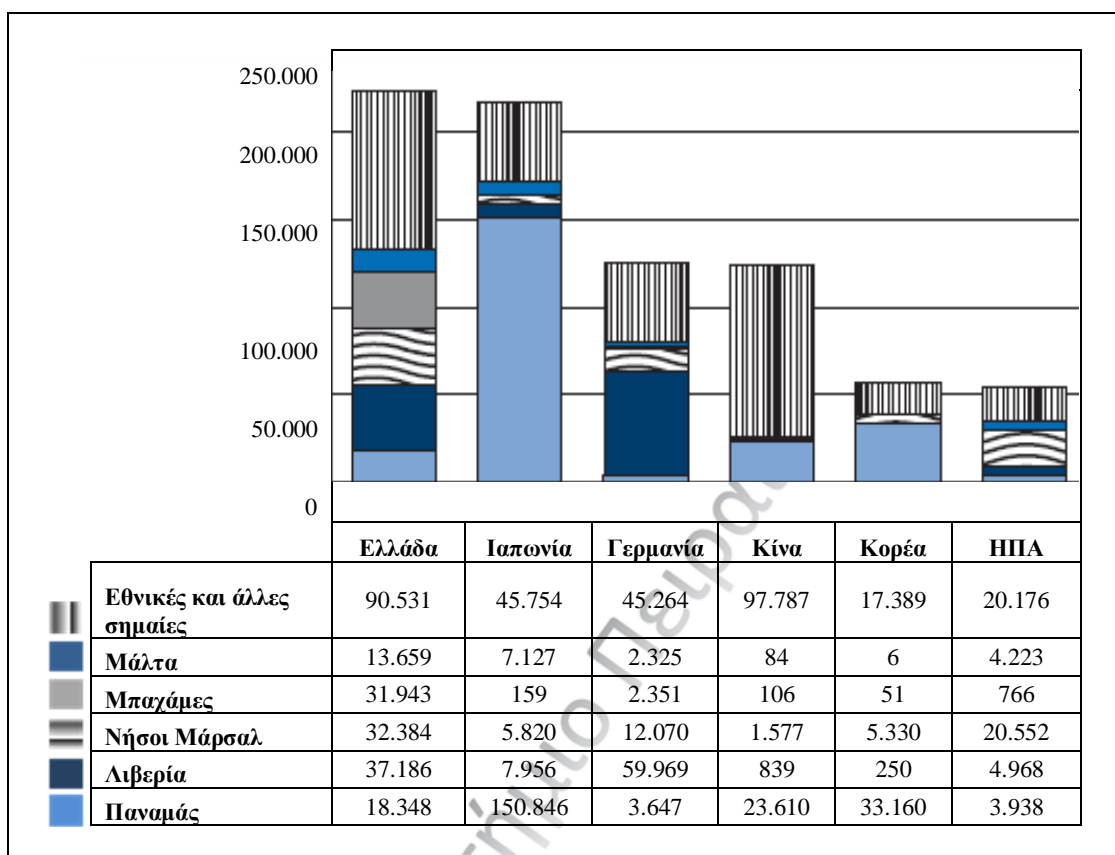
Παράλληλα, στον Πίνακα 2.4 παρατίθεται η δυναμική της Ελληνικής ναυτιλίας σε αριθμό πλοίων στην πρώτη θέση ανάμεσα στις 35 χώρες με τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως.

---

<sup>30</sup> (UNCTAD, 2012)

**Πίνακας 2.3** Ηγέτιδες χώρες κατοχής εμπορικού στόλου και σημαίες νηολόγησης (2012)

(σε χιλ. dwt)



(UNCTAD, 2012)

**Πίνακας 2.4** Οι 35 μεγαλύτεροι στόλοι παγκοσμίως ανά χώρα ιδιοκτησίας  
1η Ιανουαρίου 2012

Πλοιοκτήτρια χώρα	Σύνολο πλοίων			
	Εθνική σημαία	Ξένη Σημαία	Σύνολο	% ξένης σημαίας
Ελλάδα	738	2.583	3.321	77,78
Ιαπωνία	717	3.243	3.960	81,89
Γερμανία	422	3.567	3.989	89,42
Κίνα	2.060	1.569	3.629	43,24
Κορέα	740	496	1.236	40,13
ΗΠΑ	741	1.314	2.055	63,94
Ταϊβάν (Κίνα)	470	383	853	44,90
Πλοιοκτήτρια χώρα	Εθνική σημαία	Ξένη Σημαία	Σύνολο	% ξένης σημαίας

Νορβηγία	851	1.141	1.992	57,28
Λανία	394	649	1.043	62,22
Ταϊπέι (Κίνα)	102	601	703	85,49
Σιγκαπούρη	712	398	1.110	35,86
Βερμούδα	17	251	268	93,66
Ιταλία	608	226	834	27,10
Τουρκία	527	647	1.174	55,11
Καναδάς	205	251	456	55,04
Ινδία	455	105	560	18,75
Ρωσική Ομοσπονδία	1.336	451	1.787	25,24
Ηνωμένο Βασίλειο	230	480	710	67,61
Βέλγιο	97	180	277	64,98
Μαλαισία	432	107	539	19,85
Βραζιλία	113	59	172	34,30
Σαουδική Αραβία	75	117	192	60,94
Ολλανδία	576	386	962	40,12
Ινδονησία	951	91	1.042	8,73
Ιράν	67	71	138	51,45
Γαλλία	188	297	485	61,24
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	65	365	430	84,88
Κύπρος	62	152	214	71,03
Βιετνάμ	477	79	556	14,21
Κουβέιτ	44	42	86	48,84
Σουηδία	99	208	307	67,75
Νήσος του Μαν	6	38	44	86,36
Ταϊλάνδη	277	67	344	19,48
Ελβετία	39	142	181	78,45
Κατάρ	48	37	85	43,53
<b>Σύνολο 35 ηγέτηδων πλοιοκτητριών</b>	<b>14.941</b>	<b>20.793</b>	<b>35.734</b>	<b>58,19</b>
Άλλες πλοιοκτήτριες χώρες	2.172	1.816	3.988	45,54
<b>Σύνολο γνωστών πλοιοκτητριών οικονομιών</b>	<b>17.113</b>	<b>22.609</b>	<b>39.722</b>	<b>56,92</b>
Άλλες άγνωστες πλοιοκτήτριες οικονομίες			7.179	
<b>Παγκόσμιο Σύνολο</b>			<b>46.901</b>	

(UNCTAD, 2012)

Σημαντικός παράγοντας για την ανταγωνιστικότητα του στόλου είναι και η διάρθρωση αυτού. Στον Πίνακα 2.5 παρουσιάζεται η διάρθρωση των κυριότερων εμπορικών στόλων παγκοσμίως σε προσέγγιση για το έτος 2012 ανάμεσά τους και η Ελλάδα. Παρατηρείται η ξεκάθαρη στρατηγική επιλογή των ελλήνων εφοπλιστών για

επένδυση στη διακίνηση χύδην φορτίων και πετρελαίου, σε αντίθεση για παράδειγμα με την Γερμανία της οποίας ο στόλος απαρτίζεται κατά κόρον από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

**Πίνακας 2.5 Διάρθρωση παγκόσμιου στόλου ανά χώρα και τύπο πλοίου**

(dwt και usd σε ποσοστά, εκτιμήσεις για το 2012)

	Εκτιμώμενο μερίδιο στον παγκόσμιο στόλο (dwt) ανά τύπο πλοίου	Containers	Χύδην Φορτίου	Λεξαιμενόπλοια	Γενικού Φορτίου	Εκτιμώμενο μερίδιο παγκόσμιοι θαλάσσιοι εμπορικοί (usd), ανά τύπο πλοίου και χώρα ιδιοκτησίας	Containers	Χύδην Φορτίου	Λεξαιμενόπλοια	Γενικού Φορτίου	Σύνολο
Γερμανία		37,0	4,8	4,6	13,3		19,2	0,3	1,0	2,7	<b>23,2</b>
Ιαπωνία		8,8	22,7	12,5	12,4		4,6	1,4	2,7	2,5	<b>11,2</b>
Ελλάδα		6,8	19,9	20,8	2,4		3,5	1,2	4,6	0,5	<b>9,8</b>
Κίνα		6,3	14,0	5,2	11,0		3,3	0,8	1,1	2,2	<b>7,4</b>
Δανία		8,8	1,1	3,4	1,1		4,6	0,1	0,7	0,2	<b>5,6</b>
Ταϊβάν (Κίνα)		4,8	3,4	1,7	1,6		2,5	0,2	0,4	0,3	<b>3,4</b>
Νορβηγία		0,3	1,4	3,4	12,0		0,2	0,1	0,7	2,4	<b>3,4</b>
Κορέα		3,2	6,3	2,8	2,3		1,7	0,4	0,6	0,5	<b>3,2</b>
Σιγκαπούρη		3,3	2,0	3,9	1,4		1,7	0,3	0,7	0,4	<b>3,1</b>
Κίνα - Honk Kong SAR		2,2	4,5	3,0	1,8		1,1	0,3	0,7	0,4	<b>2,5</b>
ΗΠΑ		1,5	3,1	5,0	1,0		0,8	0,2	1,1	0,2	<b>2,3</b>
Καναδάς		2,3	0,4	1,8	0,2		1,2	0,0	0,4	0,0	<b>1,6</b>
Ρωσική Ομοσπονδία		0,2	0,3	2,8	3,7		0,1	0,0	0,6	0,7	<b>1,4</b>
Τουρκία		0,6	2,1	1,6	3,4		0,3	0,1	0,4	0,7	<b>1,5</b>
Ολλανδία		0,4	0,2	0,8	4,5		0,2	0,0	0,2	0,9	<b>1,3</b>
Ιταλία		0,1	1,5	2,7	2,2		0,0	0,1	0,6	0,4	<b>1,1</b>
Ηνωμένο Βασίλειο		0,4	0,9	2,2	2,0		0,2	0,1	0,5	0,4	<b>1,2</b>
Υπόλοιπες χώρες		13,1	11,3	21,7	23,7		6,8	0,7	4,8	4,7	<b>17,0</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>		<b>52</b>	<b>6</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>100</b>

(UNCTAD, 2012)

Όσον αφορά τη δυναμική της Ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν θα πρέπει να παραλειφθεί εδώ η στρατηγική σημασία του κυριότερου λιμένα της χώρας, του Πειραιά. Αποτελώντας ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και το

μοναδικό ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο, ο Πειραιάς διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές και φυσικά βυθίσματα που τον καθιστούν ικανό να δεχθεί και να εξυπηρετήσει πλοία κάθε τύπου. Στο λιμένα του Πειραιά κάθε χρόνο εξυπηρετούνται πάνω από 24.000 πλοία και απασχολούνται περίπου 1.400 εργαζόμενοι<sup>31</sup>. Παράλληλα, η πλεονεκτική γεωγραφική του θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης του προσδίδουν έξτρα στρατηγική σημασία. Γύρω από το λιμάνι έχει αναπτυχθεί ένα πλέγμα ναυτιλιακών συναφών δραστηριοτήτων το οποίο παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και απασχολεί ένα μεγάλο αριθμό εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.

#### 2.4 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΥΤΗΣ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πέρα από τα μεγέθη σχετικά με το παγκόσμιο εμπόριο και το τονάζ που ακολουθούν σταθερά ανοδική πορεία τα τελευταία έτη είναι αναγκαίο σε αυτό το σημείο να γίνει ένας παραλληλισμός με το γενικότερο οικονομικό και γεωπολιτικό στίγμα και πώς αυτό επηρεάζει τα μεγέθη του εμπορίου και κατ' επέκταση της ναυτιλίας. Χωρίς να ληφθούν υπόψη οι σημαντικότεροι παγκόσμιοι παράγοντες που επηρεάζουν όχι μόνο τον όγκο των διακινούμενων φορτίων αλλά και το κόστος και τις θαλάσσιες διαδρομές, από μόνο του το μέγεθος του τονάζ για παράδειγμα, υποδεικνύει μια εν γένει δυναμική για την πλοιοκτήτρια χώρα αλλά δεν δίνει περισσότερες πληροφορίες. Και οι πληροφορίες αυτές είναι απαραίτητες, ειδικότερα όταν πρόκειται για τη διερεύνηση της ανταγωνιστικότητας μιας βιομηχανίας όπως είναι η ναυτιλία στην Ευρώπη, όχι μόνο κατά τη χάραξη των κατάλληλων πολιτικών αλλά και κατά την εφαρμογή αυτών και την ανατροφοδότηση ώστε να λαμβάνονται οι κατάλληλες με τις εκάστοτε περιστάσεις διορθωτικές δράσεις.

Για να επιτευχθεί μία βιώσιμη και ανταγωνιστική ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου στην Ευρώπη σε συνδυασμό και με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι αναγκαίες συγκεκριμένες δράσεις και κατευθύνσεις. Οι δράσεις αυτές θα πρέπει να έχουν στη βάση τους την ενσωμάτωση παραγόντων που δρουν κι ως

---

<sup>31</sup> (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., 2013)

εκ τούτου την επηρεάζουν μακροπρόθεσμα. Οι κυριότεροι παράγοντες που αναμένεται να επηρεάσουν μακροπρόθεσμα τη ναυτιλιακή βιομηχανία συνοψίζονται ως εξής<sup>32</sup>:

- Πολιτικές και οικονομικές αλλαγές.
- Παγκοσμιοποίηση.
- Αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού και δημογραφικές ανακατατάξεις.
- Η προσφορά και ζήτηση Ενέργειας αλλά και οι τιμές αυτής.
- Ανησυχία για το Περιβάλλον και ανταπόκριση σε αυτή την ανησυχία.
- Απειλές σχετιζόμενες με την παγκόσμια τρομοκρατία και ανταπόκριση σε αυτές τις απειλές.

Σχετικά με τα παραπάνω, το παράδειγμα της Κίνας μπορεί να συνοψίσει τις κινητήριες δυνάμεις πολλών από τους παραπάνω παράγοντες. Τα τελευταία χρόνια, η ανάπτυξη της Κινεζικής οικονομίας – αλλά και άλλων αναπτυσσόμενων οικονομιών – είχε ως αποτέλεσμα αξιοσημείωτη αύξηση στη ζήτηση της χώρας για αγαθά αλλά και στις εξαγωγές αυτής. Ο αντίκτυπος στον ναυτιλιακό κλάδο ήταν μία άνευ προηγουμένου ζήτηση για νέα πλοία που οδήγησε σε παραγγελίες ενός υπερβολικού όγκου τονάζ. Το ερώτημα για το μέλλον όμως δεν είχε ακόμη απαντηθεί – Η ζήτηση αυτή θα προκαλούσε τελικά ή όχι υπερπροσφορά τονάζ στην αγορά με αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων; Η απάντηση ήρθε μερικά χρόνια αργότερα, καθώς τελικά η υπερβολική προσφορά τονάζ στην αγορά απέβη μοιραία για τους ναύλους ιδιαίτερα κατά το έτος 2011 και στις αρχές του 2012.

Σε συνάρτηση με τα παραπάνω, το θέμα των οικονομικών κραδασμών και της παγκόσμιας οικονομικής ανασφάλειας που αυτό συνεπάγεται αποτελεί σήμερα έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες, μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, αναμένεται μία περαιτέρω επιβράδυνση της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης. Αυτή η μελλοντική κατάσταση θα επιφέρει αδιαμφισβήτητα αβεβαιότητα σε μεγάλο βαθμό. Μία πιθανή κλιμάκωση της κρίσης χρέους στην Ευρωζώνη παραμένει πηγή έντονης ανησυχίας παρά τις συνεχείς προσπάθειες για συγκράτηση και αποφυγή εξάπλωσης.

Πέρα από τις οικονομικές ανησυχίες, προβλήματα σχετικά με την ενέργεια και ιδιαίτερα όσον αφορά το πετρέλαιο παραμένουν ως μείζον παράγοντας μελλοντικής ανησυχίας. Καταρχήν, κύριο πρόβλημα αποτελεί η συνεχής αύξηση της τιμής του

---

<sup>32</sup> (Douglas Westwood Limited, 2005)

πετρελαίου. Το 2011, η τιμή του αυξήθηκε κατά 40%, κι έφτασε κατά μέσο όρο τα 112 δολάρια ανά βαρέλι. Οι εξωφρενικές τιμές σε συνδυασμό και με τους οικονομικούς κραδασμούς οδήγησαν σε μείωση της ζήτησης πετρελαίου. Οι διαδρομές περιορίστηκαν, ενώ αυξήθηκε το κόστος μεταφοράς. Ως εκ τούτου, οι ναύλοι παρέμειναν επίπεδοι<sup>33</sup>.

Παράλληλα όμως με το κόστος σημαντικό ρόλο παίζουν και οι πολιτικές συνθήκες που επηρεάζουν την πρόσβαση στις ενεργειακές πηγές και τον ανεφοδιασμό και ως εκ τούτου άμεσα τις τιμές αλλά και τις θαλάσσιες διαδρομές. Παράδειγμα τέτοιων πολιτικών γεγονότων ήταν η αναστάτωση και οι διακοπές στην παροχή πετρελαίου από τη Λιβύη το 2011, καθώς και οι κυρώσεις που επιβάλλονταν κατά του Ιράν (και) από την Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με τη μεταφορά πετρελαίου που προκάλεσαν κραδασμούς στην αγορά και εγείρουν την αβεβαιότητα για το μέλλον.

Ένας παράγοντας όμως που απασχολεί τελευταία σε μεγάλο βαθμό παγκοσμίως είναι το περιβάλλον και οι σχετικές με τις θαλάσσιες δραστηριότητες – και όχι μόνον – επιβαρύνσεις που προκαλούνται. Οι κυβερνήσεις και οι βιομηχανίες παγκοσμίως, ανάμεσά τους και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν αρχίσει να ενσωματώνουν στις πολιτικές τους κριτήρια για τη διατήρηση της αειφορίας. Παρόλα αυτά, είναι γεγονός πως για να επιτευχθούν εις το ακέραιο όλοι οι στόχοι που τίθενται από τα προγράμματα και τις πολιτικές χρειάζεται ακόμη πολύς χρόνος. Σε συνδυασμό με τα δύο παραπάνω, δεν θα πρέπει σε αυτό το σημείο να παραληφθεί πως τα προγνωστικά για το μέλλον δεν αποκλείουν τη μεγάλη πιθανότητα για μελλοντικές περιβαλλοντικές και ενεργειακές κρίσεις.

Η λίστα με την ανάλυση των παραγόντων που μπορούν να επηρεάσουν άμεσα κι έμμεσα τη ναυτιλιακή βιομηχανία είτε σε παγκόσμιο και κατά συνέπεια σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε να είναι ανεξάντλητη. Παρόλα αυτά, παραπάνω αναφέρθηκαν οι παράγοντες – κλειδιά που διαφαίνεται πως θα παίξουν σημαντικό ρόλο στο μέλλον και σχετικά με τους οποίους θα φανεί στη συνέχεια κατά πόσο έχει συμπεριλάβει ή όχι στις πολιτικές της η Ευρωπαϊκή Ένωση κατάλληλα προγράμματα και κατευθυντήριες και εάν ναι, κατά πόσο αυτές οι κατευθύνσεις ακολουθούνται και τί απομένει να γίνει ακόμη στο μέλλον.

---

<sup>33</sup> (UNCTAD, 2012)



### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

## ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ

### ΛΕΩΦΟΡΟΙ

#### 3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων έχει μια ιστορία χιλιετιών όπως μαρτυρούν τα χιλιάδες ναύαγια της ρωμαϊκής εποχής που βρίσκονται διάσπαρτα στον πυθμένα της Μεσογείου. Παράλληλα, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καλύπτουν μεγάλο ποσοστό των ενδοκοινοτικών μεταφορών εμπορευμάτων. Είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων με ποσοστό ανάπτυξης που προσεγγίζει αυτό των οδικών μεταφορών. Υπάρχουν παραδείγματα αποτελεσματικών υπηρεσιών μεταξύ της νότιας Σουηδίας και του Αμβούργου, μεταξύ των λιμένων της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ καθώς και μεταξύ της νοτιοανατολικής Αγγλίας και του εσωτερικού λιμένα του Duisburg. Πράγματι, οι θαλάσσιες μεταφορές δεν αποτελούν μόνον διηπειρωτικό τρόπο μεταφορών εμπορευμάτων, αλλά συνιστούν μια πραγματική ανταγωνιστική εναλλακτική λύση στα χερσαία δίκτυα.

Η Λευκή Βίβλος έθεσε τους στόχους της οικονομικής ανταγωνιστικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας. Η Επιτροπή πιστεύει πως η εσωτερική ναυσιπλοΐα μπορεί να συμβάλει ενεργά στη δημιουργία ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών. Τα τελευταία έτη, η εσωτερική ναυσιπλοΐα έχει γνωρίσει αξιοσημείωτη ανάπτυξη, ενώ παράλληλα θεωρείται ο περισσότερο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς.

Οι προβληματικές πλευρές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι πως ο τομέας αυτός της αγοράς είναι κατακερματισμένος, γεμάτος επιχειρήσεις μικρού ή μεσαίου μεγέθους, όπου ο σκληρός ανταγωνισμός καθιστά την ικανότητα επανεπένδυσης απαγορευτική. Έντονη είναι όμως και η έλλειψη ικανού ανθρώπινου δυναμικού ενώ διαπιστώνεται η θέση πως οι εταιρείες μεταφορών και εφοδιαστικής αγνοούν τα μεγάλα πλεονεκτήματα του τομέα. Όσον αφορά το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο κι αυτό με τη σειρά του χαρακτηρίζεται από κατακερματισμό και αναποτελεσματικότητα όσον αφορά στην επαρκή προσοχή σε πολιτικό επίπεδο αλλά και τη χρήση των διοικητικών πόρων δημιουργώντας έτσι ένα πολύπλοκο και αφιλόξενο περιβάλλον για τις επιχειρήσεις.

### 3.2 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟ ΤΟΥ 2001

Το 2001, παρουσιάζεται από την Επιτροπή η Λευκή Βίβλος με τίτλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών»<sup>34</sup>. Όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Λευκή Βίβλος ασχολείται ιδιαίτερα με τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και τις ποτάμιες μεταφορές, των οποίων την αξιοποίηση χαρακτηρίζει μέχρι τότε ανεπαρκή. Η Λευκή Βίβλος θέτει τις βάσεις για τη διατροφικότητα και τις συνδυασμένες μεταφορές, βασικό στοιχείο στις οποίες είναι οι θαλάσσιες και οι ποτάμιες μεταφορές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συμβολή τους στην αποφυγή συμφορήσεων στα σύνορα μεταξύ Ισπανίας και Γαλλίας στα Πυρηναία, μεταξύ μεγάλης Βρετανίας και Γαλλίας, μεταξύ Ιταλίας και υπόλοιπης Ευρώπης στις Άλπεις. Για την ανάπτυξή τους θεωρεί αναγκαία τη σύνδεση της θάλασσας με τις εσωτερικές πλωτές οδούς και κατ' επέκταση τη δημιουργία και ανάπτυξη «θαλάσσιων λεωφόρων», θαλάσσιων δηλαδή συνδέσεων οι οποίες θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο.

Η συλλογιστική που ακολουθείται στη Λευκή Βίβλο είναι βασισμένη στην παραδοχή πως η πραγματική ανταγωνιστική εναλλακτική λύση βρίσκεται στις θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές καθώς αυτές αποτελούν λιγότερο θορυβώδεις και ρυπογόνους, περισσότερο οικονομικούς αλλά και αξιόπιστους τρόπους μεταφοράς. Για την τόνωση της ανταγωνιστικότητας όμως είναι απαραίτητη μία καλύτερη χρήση αυτών καθώς και άρση των εμποδίων στις υποδομές (σημεία συμφόρησης, ακατάλληλες διαστάσεις, ύψος των γεφυρών, λειτουργία των βυθοφραγμάτων, έλλειψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης κλπ). Τίθενται λοιπόν ως βασικότεροι στόχοι η ανάπτυξη υποδομών και η απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου έτσι ώστε «να δημιουργηθούν πραγματικές θαλάσσιες αρτηρίες». Έτσι, το 2001 η Επιτροπή προτείνει ένα πλαίσιο για την αναπροσαρμογή της θαλάσσιας και ποτάμιας ναυσιπλοΐας το οποίο συνοψίζεται στα εξής:

- Απλούστερο ρυθμιστικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές.
- Ανάπτυξη υποδομών απαραίτητων για τη δημιουργία θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας.

---

<sup>34</sup> COM (2001) 370 τελικό

- Εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών για το σύνολο του κοινοτικού δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών μέχρι το 2002.
- Πληρέστερη εναρμόνιση των πιστοποιητικών πλοήγησης για το σύνολο του κοινοτικού δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένου του Ρήνου.
- Ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.
- Εναρμόνιση των συνθηκών όσον αφορά το χρόνο ανάπαυσης των μελών του πληρώματος, τη σύνθεση του πληρώματος και τον χρόνο ναυσιπλοΐας των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η Επιτροπή θα υποβάλλει πρόταση προς την κατεύθυνση αυτή εντός του 2002.
- Δημιουργία μέχρι το 2003 ενός νέου προγράμματος προώθησης εναλλακτικών λύσεων έναντι των οδικών μεταφορών (Marco Polo) το οποίο θα μπορούσε να διαθέτει προϋπολογισμό της τάξης των 30 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως προκειμένου να ξεκινήσει η υλοποίηση εμπορικών σχεδίων.

Οι πλωτές μεταφορές, από τη φύση τους εμπίπτουν στις διατροφικές μεταφορές. Θεωρείται σκόπιμη η ενίσχυση της θέσης τους με τη δημιουργία ποτάμιων διακλαδώσεων και την εγκατάσταση εξοπλισμού μεταφόρτωσης προκειμένου να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διέλευση πλοίων σε όλη τη διάρκεια του έτους. Η επιδίωξη μιας πιο ολοκληρωμένης εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων, των πιστοποιητικών οδήγησης, και των κοινωνικών όρων για τα πληρώματα θα δώσουν επίσης ώθηση στον συγκεκριμένο τομέα

### 3.3 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟ 2003

Στα πλαίσια της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και στην αναγκαιότητα για τόνωση της ανταγωνιστικότητας του εν λόγω τομέα που θεμελιώθηκε στη Λευκή Βίβλο το 2001, η «επόμενη ημέρα» έφερε την πρόταση της Επιτροπής τρία

χρόνια αργότερα, το 2003, σε ένα «Πρόγραμμα για την προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων»<sup>35</sup>.

Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί το επόμενο και συγκεκριμένο βήμα της Ένωσης στο δρόμο που χάραξε η Λευκή Βίβλος. Αποτελείται από 14 δράσεις υποδιαιρούμενες σε μέτρα, ενώ για κάθε μέτρο αναφέρεται το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης καθώς και οι εκτελεστικοί φορείς για την περίοδο 2003 – 2010. Το πρόγραμμα αυτό περιγράφει τις νομοθετικές, τεχνικές και επιχειρησιακές πρωτοβουλίες προκειμένου να αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε επίπεδο Ε.Ε., και σε εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο.

### 3.3.1 ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η επιχειρησιακή όψη του προγράμματος για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει και αναπτύσσει πέντε δράσεις:

Καταρχήν τονίζει τη **σημασία δημιουργίας «ενιαίων διοικητικών θυρίδων»** για τους λιμένες με τις οποίες να διευκολύνεται ο είσπλους, απόπλους και οι άδειες των πλοίων. Η δράση αυτή στοχεύει στον περιορισμό των διοικητικών αρχών που επιβιβάζονται για έλεγχο στα πλοία δημιουργώντας παράλληλα μία κεντρική μονάδα επαφής και οργάνωσης για όλες τις απαραίτητες διοικητικές εργασίες και διατυπώσεις.

Η **διασφάλιση του ζωτικού ρόλου των Εστιακών Σημείων**<sup>36</sup> για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι η δεύτερη επιχειρησιακή δράση του προγράμματος. Έγκειται στην εξασφάλιση συνεχούς συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των Εστιακών Σημείων μέσω διαύλων όπως συνεδριάσεις και τακτική διοργάνωση συνεδρίων, καθώς και συνεχή ροή πληροφορίας από και προς τα δύο αυτά μέρη μέσω του διαδικτυακού διοικητικού κέντρου "CIRCA" (Communication and Information Resource Centre Administrator). Σε αυτή τη δράση τονίζεται η συμμετοχή και των υπό ένταξη χωρών στις συνεδριάσεις έτσι ώστε να δοθεί χρονικό αβαντάζ στην

<sup>35</sup> COM (2003) 155

<sup>36</sup> Όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία έχουν ορίσει τα αποκαλούμενα Εστιακά Σημεία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα οποία συντίθεται από κυβερνητικούς αξιωματούχους με την ειδική αρμοδιότητα να προωθήσουν και να αναπτύξουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στα κράτη μέλη τους. Από το 1999 έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να καταγράφονται οι ανάγκες και να δίδονται ιδέες και λύσεις στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα Εστιακά Σημεία έχουν τακτικές συναντήσεις, όπου προεδρεύει η Επιτροπή.

κατανόηση της σημασίας προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων από μέρους τους.

Η τρίτη δράση αναφέρεται στην **εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των κέντρων προαγωγής της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων**. Σε κάθε ναυτιλιακό κράτος – μέλος έχουν αναπτυχθεί ανεξάρτητες ομάδες ειδικών συμφερόντων αποτελώντας ουσιαστικά κέντρα τα οποία ασχολούνται με την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (ομάδες πλοιοκτητών, λιμένες κ.α.). Τα κέντρα αυτά είναι ενταγμένα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (ESN) το οποίο αποτελεί εξαιρετικό δίαυλο διοχέτευσης αλλά και ανταλλαγής πληροφορίας σχετικής με καλές πρακτικές και παροχής συμβουλών.

Σίγουρα από την επιχειρησιακή στρατηγική προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν θα μπορούσε να **απουσιάζει δράση προβολής αυτών ως ικανοποιητικής εναλλακτικής λύσης έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς**. Η τέταρτη αυτή δράση στοχεύει στην ανάπτυξη τρόπων και δυναμικής τέτοιας ώστε να προσδοθεί στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων μία δυναμική και σύγχρονη εικόνα με την προβολή των μοναδικών της χαρακτηριστικών ήτοι της ασφάλειας, της αξιοπιστίας, της ευελιξίας αλλά και του υψηλού επιπέδου ασφάλειας που τη διακρίνει.

Τέλος, πέμπτη δράση αποτελεί η ανάγκη της **συλλογής στατιστικών στοιχείων** σε επίπεδο Ε.Ε. σχετικά με το θαλάσσιο εμπόριο μικρών αποστάσεων τα οποία τονίζεται πως δεν είναι επαρκή. Στόχος είναι να εξασφαλισθεί πληροφόρηση η οποία θα παρέχεται από την Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) μέχρι η εν λόγω οδγία να οδηγήσει στην εξασφάλιση επαρκέστερης και συγκρίσιμης στατιστικής πληροφόρησης.

### 3.3.2 ΟΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Τέσσερις δράσεις αναπτύσσονται στο πρόγραμμα προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε τεχνικό επίπεδο. Σε αυτές, περιλαμβάνονται δράσεις για τις τελωνειακές διαδικασίες, για την άρση των εμποδίων αλλά και για τη χρήση της τεχνολογίας της πληροφορίας στην έρευνα και την ανάπτυξη.

Σχετικά με τις **τελωνειακές διαδικασίες** συγκεκριμένα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, δημοσιεύτηκε ένας οδηγός στον οποίο περιγράφονταν όλες οι εν λόγω διαδικασίες, με σκοπό να επισημανθεί η ανάγκη υιοθέτησης πιο απλουστευμένων διαδικασιών αλλά και να εντοπισθούν περαιτέρω συγκεκριμένες ανάγκες.

Επόμενη δράση τεχνικής φύσεως είναι η **ανάγκη για άρση των εμποδίων στην πρόοδο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων με τη συστηματική καταγραφή τους**. Ενδεικτικά, τα βασικότερα προβλήματα που καταγράφηκαν από το 1999 ήταν τα εξής: η ακόμη πεπαλαιωμένη εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η μη επίτευξη ενσωμάτωσής τους στην διατροφική εφοδιαστική αλυσίδα, το πρόβλημα της συνθετότητας των διοικητικών διαδικασιών που τις διέπουν κ.α.. Σκοπός της δράσης είναι η συνεχής καταγραφή ακόμη περισσότερων εμποδίων και προβλημάτων τέτοιας φύσεως ώστε να διευκολύνεται η μετέπειτα αντιμετώπισή τους.

Η τρίτη δράση αγγίζει το πρόβλημα και κατ' επέκταση την ανάγκη **σύγκλισης των εθνικών πρακτικών και μηχανογράφησης σχετικά με τις τελωνειακές διαδικασίες της Ε.Ε.** Αφορά την πρωτοβουλία για την ηλεκτρονική μεταβίβαση τελωνειακών δεδομένων e-Customs και συγκεκριμένα την ανάπτυξη ενός ηλεκτρονικού συστήματος διαμετακόμισης, του NCTS (Νέο Μηχανογραφημένο Σύστημα Διαμετακόμισης) με σκοπό να εγκατασταθεί σε 3.000 περίπου τελωνεία 22 χωρών απλουστεύοντας και ουσιαστικά αντικαθιστώντας τις πολύπλοκες γραφειοκρατικές διαδικασίες που απαιτούνταν βάσει του ενιαίου διοικητικού εγγράφου SAD.

Τέλος, η τέταρτη δράση αφορά την προώθηση της **έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης** εξυπηρετώντας τη βελτίωση της ποιότητας, της ασφάλειας, των περιβαλλοντικών επιδόσεων κ.α..

### *3.3.3 ΟΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ*

Η νομοθετική διάσταση των δράσεων για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει πέντε δράσεις με ποικιλότροπες κατευθύνσεις:

Πρώτη στη λίστα δράσεων είναι η **εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου και απόπλου από τους λιμένες των χωρών της Ε.Ε. (IMO-FAL)**. Με την εφαρμογή της οδηγίας

αυτής απλοποιούνται οι διοικητικές διαδικασίες οι σχετικές με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σύμφωνα με τα πρότυπα έντυπα FAL του IMO<sup>37</sup>.

Η δεύτερη δράση συνιστά την **εφαρμογή των προγραμμάτων Marco Polo** (Marco Polo και Marco Polo II). Τα προγράμματα αυτά αφορούν πηγές χρηματοδότησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και αντικατέστησαν τον προκάτοχό τους, το πρόγραμμα PACT μετά την παρουσίαση της Λευκής Βίβλου. Με ετήσιο προϋπολογισμό 18,75 εκατ. ευρώ κατά μέσον όρο, θα επιτρέψουν την κατ' έτος μεταφορά 12 δισ. τόνων/χιλιομέτρων οδικών μεταφορών προς τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Η **εναρμόνιση των διατοπικών μονάδων φόρτωσης** αποτελεί την τρίτη δράση της νομοθετικής διάστασης και αφορά την τυποποίηση διαδικασιών έτσι ώστε να εξαλειφθούν εμπόδια και καθυστερήσεις στις φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων.

Η **ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών** βρίσκεται κι εδώ ανάμεσα στα μέτρα. Η έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων εγκαινιάστηκε με τη Λευκή Βίβλο το 2001 και κατοχυρώνεται στο παρόν πρόγραμμα δράσης με στόχο την εξάλειψη των συμφορήσεων στα προβληματικά χερσαία σημεία αλλά και την περαιτέρω ενδυνάμωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Τέλος, με την πέμπτη νομοθετική δράση του προγράμματος ολοκληρώνονται οι 14 κατευθυντήριες. Η δράση αυτή αφορά στην βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές είναι εκ φύσεως ο λιγότερο επιβλαβής για το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς κρίνεται αναγκαία η προώθηση των περιβαλλοντικών αυτών επιδόσεων ως βασικός παράγοντας επικύρωσης των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από το Πρωτόκολλο του Κιότο από πλευράς της Ε.Ε..

#### 3.4 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΝΑΪΑΔΕΣ»

Η Ε.Ε. υπογραμμίζοντας την ανάγκη υιοθέτησης μίας κοινής μεταφορικής πολιτικής που θα είναι ασφαλής, ανταγωνιστική, με συναίσθηση των κοινωνικών ανησυχιών και περιβαλλοντικά φιλικής, έθεσε τις βάσεις για την προώθηση της

<sup>37</sup> Η εν λόγω οδηγία για τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων έχει πλέον αντικατασταθεί από την οδηγία 2010/65/ΕΕ, με την οποία θεσπίζεται η πρότυπη ηλεκτρονική μεταβίβαση δεδομένων.

ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και η εσωτερική ναυσιπλοΐα όπως έχει προαναφερθεί και ιδιαίτερος τονιστεί στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε η Επιτροπή το 2001, διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ευρώπη. Έτσι λοιπόν, το 2006 η Επιτροπή εξέδωσε ένα ακόμη πρόγραμμα δράσης αυτή τη φορά συγκεκριμένα για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το πρόγραμμα ονομάζεται «ΝΑΪΑΔΕΣ : Ένα ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα<sup>38</sup>»

Με σκοπό την εξυπηρέτηση ποικίλων πολιτικών, εμπορικών, νομικών και περιβαλλοντικών σκοπών, η Επιτροπή εξέδωσε το πρόγραμμα δράσης Ναϊάδες για την ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το πρόγραμμα δράσης περιλαμβάνει διάφορους άξονες γύρω από τους οποίους αναπτύσσονται οι προτεινόμενες δράσεις και σκοποί. Το χρονικό εύρος του προγράμματος είναι η περίοδος 2006 – 2013 με ενδιάμεση ανατροφοδότηση και αναφορές προόδου. Αναπτύσσοντας το εν λόγω πρόγραμμα δράσης η Επιτροπή θεωρεί πως περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα αυτού θα οδηγήσει σε μειωμένα μεταφορικά έξοδα βοηθώντας όχι μόνο την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων αλλά και την απασχόληση

#### 3.4.1 ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΝΑΪΑΔΕΣ»

Το πρόγραμμα Ναϊάδες θεσπίστηκε για να υπηρετήσει μία σφαιρική πολιτική στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η δράσεις του εστιάζουν σε πέντε αλληλοεξαρτώμενους τομείς:

##### **α. Δράσεις σχετικά με τις αγορές**

Παρόλο που η σφαιρική πολιτική για την εσωτερική ναυσιπλοΐα αναπτύχθηκε κυρίως στη Δυτική Ευρώπη, σκοπός είναι η εξάπλωση της υπηρεσίας και σε άλλες αγορές, όπως η μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, οχημάτων, ακόμη και απορριμμάτων και ανακύκλωσης. Με το πρόγραμμα Ναϊάδες η Επιτροπή σκοπεύει να ενθαρρύνει νέες διατροφικές υπηρεσίες που θα προωθήσουν τη στενή συνεργασία επιχειρήσεων, ναυλομεσιτών και λιμένων. Εντούτοις, σε αυτό τον τομέα που χρήζει αυτής της ενθάρρυνσης, τα προβλήματα δεν λείπουν. Προβλήματα σχετικά με την πρόσβαση σε

<sup>38</sup> COM (2006) 6 τελικό



κεφάλαια περιορίζουν την ικανότητα χρηματοδότησης. Η πρόσβαση αυτή μπορεί να βελτιωθεί με φορολογικά κίνητρα, ιδιαίτερα για τις επιχειρήσεις που επηρεάζονται περισσότερο, ήτοι τις μικρές και μεσαίου μεγέθους. Για την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει επίσης να γίνουν προσπάθειες για να απλοποιηθεί το διοικητικό και ρυθμιστικό πλαίσιο.

#### **β. Δράσεις σχετικά με το στόλο**

Τα πλεονεκτήματα που προσφέρει ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας όσον αφορά τις μεταφορικές και περιβαλλοντικές επιδόσεις θα πρέπει να διοχετευθούν στο ζωτικό εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του τομέα. Η διατήρηση καλών περιβαλλοντικών επιδόσεων προϋποθέτει τη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών και ιδιαιτέρως τεχνολογιών σχετικών με εμπορικά βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές καυσίμων. Η ασφάλεια, που είναι ήδη υποδειγματική στις ποτάμιες μεταφορές εν γένει, μπορεί να εξελιχθεί περισσότερο, ενώ, τέλος, το νομικό πλαίσιο πρέπει να ενισχυθεί έτσι ώστε οι νέες τεχνολογίες να εφαρμόζονται γρηγορότερα.

#### **γ. Δράσεις σχετικά με την εργασία και τις δεξιότητες**

Η έντονη έλλειψη εργατικού δυναμικού πλήττει τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού προτείνεται με δράσεις βελτίωσης των συνθηκών εργασίας καθώς και των κοινωνικών συνθηκών διαμέσου εποικοδομητικού δημοσίου διαλόγου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Όσον αφορά την εγκυρότητα των διαπιστεύσεων των επαγγελματικών ικανοτήτων, το πρόγραμμα Ναϊάδες προτείνει την αμοιβαία αναγνώριση αυτών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Καθίσταται επίσης αναγκαία η ύπαρξη σχετικών με τον τομέα εκπαιδευτικών ιδρυμάτων τα οποία θα προσαρμοσθούν στις τρέχουσες ανάγκες.

#### **δ. Δράσεις σχετικά με την προώθηση της εικόνας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

Κρίνεται ιδιαίτερα χρήσιμο, όπως και στο πρόγραμμα δράσης για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η προώθηση της γενικής ενημέρωσης και γνώσης σχετικά με την εσωτερική ναυσιπλοΐα ειδικά πάνω στα θέματα της ποιότητας και της αξιοπιστίας. Το δίκτυο προώθησης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ήδη υφίσταται σε κάποια κράτη – μέλη, προσφέροντας στις επιχειρήσεις πολύτιμη και σύγχρονη πληροφόρηση. Η εισαγωγή κέντρων προώθησης και άλλων σημείων αναφοράς σε

εθνικό επίπεδο θα βοηθήσει στην εξάπλωση του δικτύου. Η διάχυση της πληροφόρησης είναι απαραίτητη για τις επιχειρήσεις, τα οικονομικά και πολιτικά κέντρα λήψης αποφάσεων αλλά και τις αρχές κατά την πρόβλεψη των τάσεων της αγοράς.

#### **ε. Δράσεις σχετικά με τις υποδομές**

Οι συχνές συμφορήσεις επηρεάζουν αρνητικά τις εσωτερικές πλωτές οδούς, περιορίζοντας τη χρήση τους και μειώνοντας κατά συνέπεια την ανταγωνιστικότητά τους. Το στοίχημα της αποσυμφόρησης αποτελεί προτεραιότητα για την καθιέρωση αποτελεσματικής και φιλικής προς το περιβάλλον εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Το πρόγραμμα Ναϊάδες δίνει έμφαση στην ανταλλαγή πληροφόρησης σχετικά με τη διαχείριση των συμφορήσεων και την παρακολούθηση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων από τις ρυθμιστικές αρχές. Συστήματα Παροχής Υπηρεσιών Ποτάμιας Πληροφόρησης<sup>39</sup> θα μπορούσαν να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας παρέχοντας διορθωτική δράση σε μειονεκτούντες τομείς όπως είναι αυτός των συμφορήσεων.

### **3.5 ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΙ**

Αρκεί να αναφέρουμε πως η Κοινότητα διαθέτει 41.000 χιλιόμετρα εσωτερικών πλωτών οδών<sup>40</sup> και εκατοντάδες θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες για να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως διαθέτει ένα τεράστιο δυναμικό σχεδόν απεριόριστων μεταφορικών δυνατοτήτων και συνδυασμών. Οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες μεταφορές μαζί με τις ποτάμιες αποτελούν βασικά στοιχεία της διατροφικότητας δίνοντας έτσι τη δυνατότητα μελλοντικά όχι μόνο για αποσυμφόρηση οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών αλλά και καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η ανάκαμψη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων εξαρτάται σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο από τη δημιουργία πραγματικών «θαλάσσιων λεωφόρων» στο πλαίσιο του ρυθμιστικού σχεδίου που προτείνεται σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο. Αυτό προϋποθέτει την καλύτερη σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό και ποτάμιο δίκτυο και τη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών.

<sup>39</sup> River Information Services

<sup>40</sup> (Eurostat, 2012)

Ορισμένες θαλάσσιες συνδέσεις (κυρίως εκείνες που θα συμβάλλουν στην παράκαμψη των σημείων συμφόρησης που αυτή τη στιγμή εντοπίζονται στις Άλπεις, στα Πυρηναία και στις χώρες της Μπενελούξ, ενώ μελλοντικά αναμένεται να πλήξουν τα σύνορα Πολωνίας-Γερμανίας) θα αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου όπως ακριβώς οι οδικές αρτηρίες και οι σιδηροδρομικές γραμμές.

Η έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων έχει ως σκοπό την εισαγωγή μιας νέας διατροφικής θαλάσσιας εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ευρώπη που θα οδηγήσει σε διαρθρωτικές αλλαγές την οργάνωση των μεταφορών μέσα στα επόμενα χρόνια. Οι αλυσίδες αυτές θα είναι πιο βιώσιμες και εμπορικά πιο αποδοτικές από τις οδικές μόνο μεταφορές. Εν κατακλείδι, οι θαλάσσιες λεωφόροι θα διευρύνουν την πρόσβαση στις αγορές σε ολόκληρη την Ευρώπη ενώ παράλληλα θα ανακουφίσουν το υπερφορτωμένο οδικό ευρωπαϊκό δίκτυο. Στο πρόγραμμα δράσης λοιπόν της Λευκής Βίβλου αποτυπώνεται η αναγκαιότητα να αναθεωρηθεί και να παρουσιασθεί το έτος 2004 το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στο οποίο θα περιλαμβάνεται αναλυτικά και παραστατικά η έννοια των θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας.

Το 2004, υλοποιείται το εν λόγω προτεινόμενο σχέδιο στο Άρθρο 12<sup>α</sup> της Απόφασης της σχετικά με τις κατευθυντήριες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών<sup>41</sup>, στο οποίο παρουσιάζεται το νομικό πλαίσιο της χρηματοδότησης των Λεωφόρων της Θάλασσας. Στο Άρθρο τίθενται τρεις βασικοί στόχοι:

- α. Η καθιέρωση συγκέντρωσης εμπορευμάτων σε εφοδιαστικές αλυσίδες που θα βασίζονται σε θαλάσσιες διαδρομές.
- β. Αύξηση συνοχής.
- γ. Επίτευξη μείωσης της συμφόρησης του οδικού συστήματος μετατοπίζοντας τα φορτία σε άλλα μεταφορικά μοντέλα.

Για την εγκαθίδρυση προγραμμάτων δράσης Ευρωπαϊκών συμφερόντων, ορίστηκαν τέσσερις θαλάσσιες λεωφόροι:

**1. Λεωφόρος της Βαλτικής θάλασσας**, η οποία συνδέει τα κράτη - μέλη της Βαλτικής με τα κράτη - μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης περιλαμβάνοντας τη διαδρομή μέσω του καναλιού Βόρειας/Βαλτικής θάλασσας (χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2010).

---

<sup>41</sup> (TEN-T, 2004)

**2. Λεωφόρος της Θάλασσας της Δυτικής Ευρώπης**, η οποία ξεκινά από την Πορτογαλία και την Ισπανία διαμέσω του Ατλαντικού τόξου προς τη Βόρεια θάλασσα και τη θάλασσα της Ιρλανδίας (χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2010).

**3. Λεωφόρος της Θάλασσας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης**, η οποία θα ενώνει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου (χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2010).

**4. Λεωφόρος της Θάλασσας της Νοτιοδυτικής Ευρώπης**, η οποία θα ενώνει τη δυτική Μεσόγειο με την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία – συμπεριλαμβανομένης της Μάλτας – και θα περιλαμβάνει συνδέσεις με τη Μαύρη Θάλασσα και τη Θαλάσσια Λεωφόρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2010).

Οι παραπάνω Θαλάσσιες Λεωφόροι σηματοδοτούν ένα σημαντικό σημείο του σχεδίου: τις επονομαζόμενες ως «πλωτές υποδομές» των Ευρωπαϊκών μας θαλασσών. Για την επιτυχία τους, τρεις προϋποθέσεις πρέπει να συνάδουν για το κάθε πρόγραμμα: Αρχικά, πρέπει να γίνουν επιλογές σχετικά με τους λιμένες και τις διατροφικές οδούς και υπηρεσίες έτσι ώστε να επιτευχθεί η απαραίτητη συγκέντρωση φορτίων. Επιπλέον, όλοι οι συμμετέχοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας θα πρέπει να είναι αφοσιωμένοι στο εκάστοτε πρόγραμμα και, τρίτον, οι Θαλάσσιες Λεωφόροι θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από την καλύτερη δυνατή ποιότητα κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας έτσι ώστε να είναι επιλέξιμες από τους χρήστες.

Σκοπός του προγράμματος είναι ένα πλήρως λειτουργικό δίκτυο θαλάσσιων λεωφόρων σε ολόκληρη την Ευρώπη μέχρι το 2010. Επιτυχία στην εφαρμογή του προγράμματος των Θαλάσσιων Αρτηριών σημαίνει επίτευξη δύο πολύ σημαντικών στόχων σχετικά με τη ευρωπαϊκή πολιτική θαλάσσιων μεταφορών και κατά συνέπεια την ανταγωνιστικότητά τους: Μείωση της οδικής συμφόρησης και μειωμένη περιβαλλοντική επίπτωση των εμπορικών μεταφορών. Εξάλλου, στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου<sup>42</sup> το 2006, τονίζεται το συνεχώς εντεινόμενο πρόβλημα της οδικής συμφόρησης (του οποίου το κόστος για την Κοινότητα ανέρχεται στο 1 % περίπου του ΑΕΠ ) και των εκπεμπόμενων κατά συνέπεια αερίων του θερμοκηπίου επανεπιβεβαιώνοντας έτσι τη σημασία των Θαλάσσιων Λεωφόρων.

---

<sup>42</sup> SEC(2006) 768 τελικό

Προάγοντας τη σημασία επίτευξης του προγράμματος, το 2005, η Επιτροπή διόρισε έξι ευρωπαίους συντονιστές<sup>43</sup> – οι οποίοι δύο χρόνια αργότερα αυξήθηκαν σε επτά – για να διευκολυνθεί η υλοποίηση ορισμένων έργων προτεραιότητας κατά συντονισμένο τρόπο μεταξύ κρατών μελών. Οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν καταστεί σημεία αναφοράς επηρεάζοντας θετικά με τις ενέργειές τους τα εν λόγω έργα.

### 3.6 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018

Το 2009, η Επιτροπή εξέδωσε τους «Στρατηγικούς στόχους και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018<sup>44</sup>». Η εν λόγω Ανακοίνωση στηρίζεται ειδικότερα στη διαπίστωση για την αναγκαιότητα επαγρύπνησης για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στο ναυτιλιακό τομέα, μέσα στα πλαίσια του διαρκώς μεταβαλλόμενου και σκληρού περιβάλλοντος της οικονομικής κρίσης. Τονίζεται η διασφάλιση της κατάλληλης πολιτικής προσέγγισης έτσι ώστε να εξασφαλιστούν οι επιδόσεις της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και η βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα των σύγχρονων και των μελλοντικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Ένας εκ των στρατηγικών στόχων που τίθενται στο επίκεντρο της προσοχής είναι η «Πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες στην Ευρώπη<sup>45</sup>». Σχετικά λοιπόν με αυτόν τον τομέα που τόσο έχει απασχολήσει την Ε.Ε. κατά τη διαμόρφωση των πολιτικών της, επισημαίνονται βασικοί τομείς δράσης σχετικά με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του. Όλες οι δράσεις με ορίζοντα το 2018 που ανακοινώθηκαν το 2009 στηρίζονται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής και βασίζονται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και των ανοικτών αγορών, με ισότιμο ανταγωνισμό και υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

Προτείνεται λοιπόν, η περαιτέρω ενίσχυση της στρατηγικής της Ε.Ε. έτσι ώστε να εξασφαλίσει την ακέραια ανάπτυξη των έργων που προαναφέρθηκαν σχετικά με τις

<sup>43</sup> Απόφαση 20 Ιουλίου 2005

<sup>44</sup> COM(2009) 8 τελικό

<sup>45</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009, σελ. 17)

Θαλάσσιες Λεωφόρους. Η πλήρης ανάπτυξη αυτών, θα βοηθήσει στην διευκόλυνση της επιλογής των διατροφικών μεταφορών. Ακόμη, τονίζεται ακόμη μία φορά το θέμα της απλούστευσης των διοικητικών απαιτήσεων αλλά και η υποστήριξη των πρωτοβουλιών της Ευρώπης στο πεδίο των οικολογικότερων μεταφορών.

Από την εν λόγω ανακοίνωση δεν λείπει και η έννοια της χρηματοδότησης μέσω κοινοτικού προγράμματος όπως και τα προηγούμενα έτη. Αναμένεται και τονίζεται εκ νέου λοιπόν η συνδρομή του προγράμματος Marco Polo το οποίο θεωρείται βασικό εργαλείο στη συνδρομή των παραπάνω εξελίξεων αλλά και στη μεταστροφή προς άλλους μεταφορικούς τρόπους. Ένα βήμα παρακάτω, μέσα στο οικονομικό πλαίσιο προτείνεται η εξέταση οικονομικών μέσων (όπως φόρων, τελών ή καθεστώτων εμπορίας εκπομπών) τα οποία θα λειτουργήσουν ενθαρρυντικά προς τους χρήστες στην χρήση της εναλλακτικής λύσης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και η έννοια της ανάπτυξης των Θαλάσσιων Λεωφόρων έχει απασχολήσει κι όπως φαίνεται θα απασχολήσει και στο μέλλον την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τη χάραξη των πολιτικών της, ειδικότερα ως ένας ιδιαίτερος τομέας του οποίου την ανταγωνιστικότητα βασίζεται και επιλέγει συνεχώς να προωθήσει και να φροντίσει. Στην Ανακοίνωση τονίζεται ιδιαίτερα η αναμενόμενη αύξηση μέχρι το 2018 της ενδοκοινοτικής ναυτιλίας. Κατ' επέκταση, οι νέες δομές που προτείνονται με τις εκάστοτε δέσμες μέτρων θα πρέπει να υλοποιηθούν με παράλληλη την τόνωση των ήδη υπαρχόντων.

### 3.7 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ

Στην ενδιάμεση αξιολόγηση της γενικότερης πολιτικής της Ένωσης όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, το συμπέρασμα σχετικά με την ανάπτυξη και την πρόοδο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καταλήγει στη διαπίστωση ενός σημαντικού προβλήματος. Σημαντικό εμπόδιο στην ανάπτυξή τους αποτελεί το γεγονός πως η εσωτερική ναυτιλιακή αγορά δεν χαρακτηρίζεται από πλήρη ενοποίηση. Αυτό, διότι εξ αιτίας των διεθνών κανονισμών, ταξίδια τα οποία πραγματοποιούνται μεταξύ κρατών – μελών χαρακτηρίζονται ως ταξίδια εξωτερικού. Κατά συνέπεια, η Ένωση δεν μπορεί να βελτιστοποιήσει και να απλουστεύσει το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Αυτό, οδηγεί στην παρεμπόδιση της πλήρους

ενσωμάτωσης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις εσωτερικές εμπορευματικές αλυσίδες. Προτείνεται λοιπόν η αξιοποίηση των περιθωρίων του διεθνούς δικαίου, έτσι ώστε το πρόβλημα να αντιμετωπισθεί<sup>46</sup>.

Πρόοδος έχει παρατηρηθεί σχετικά με τα συστήματα μηχανογράφησης και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Ενδεικτικά, τα Συστήματα Παροχής Υπηρεσιών Ποτάμιας Πληροφόρησης που προτάθηκαν με το πρόγραμμα ΝΑΪΑΔΕΣ έχουν εγκατασταθεί στους κύριους ευρωπαϊκούς ποτάμιους άξονες.

Όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα, η εξαιρετική σημασία που έδωσε σε αυτήν το πρόγραμμα ΝΑΪΑΔΕΣ, οδήγησε σε μία ακόμη δράση, την υιοθέτηση το 2008 του προγράμματος PLATINA, με κύριο σκοπό την στήριξη των κρατών – μελών στην εφαρμογή του προγράμματος δράσης ΝΑΪΑΔΕΣ. Η ιδιαιτερότητα του PLATINA είναι πως ουσιαστικά αποτελεί μία πλατφόρμα που παρέχει στήριξη και συγκεντρώνει τη συμμετοχή 22 συνεργατών από εννέα κράτη – μέλη. Το PLATINA έλαβε χρηματοδοτική στήριξη από το 7<sup>ο</sup> Πρόγραμμα – Πλαίσιο. Παρέχει τεχνική και διοικητική βοήθεια σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Μέσω της πλατφόρμας διοργανώνονται ημερίδες, συνέδρια και διεξάγονται ημερίδες σχετικά με την πραγμάτωση των δράσεων που προτείνονται με το πρόγραμμα ΝΑΪΑΔΕΣ.

Σχετικά με τις Θαλάσσιες Λεωφόρους, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση το έτος 2008 σχετικά με συμπληρωματικές χρηματοδοτικές ενισχύσεις για την προώθησή τους<sup>47</sup>. Με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo (Marco Polo II) το 2006, στοιχειοθετείται ένα ακόμη κοινοτικό πλαίσιο παροχής χρηματοδότησης για άμεση και αποκλειστική στήριξη στις Θαλάσσιες Λεωφόρους. Ετήσιες προσκλήσεις για την κατάθεση προτάσεων θα εξαγγέλλονται προς τις ενδιαφερόμενες βιομηχανίες. Η χρηματοδότηση σύμφωνα με την Ανακοίνωση θα μπορεί επίσης να συμπληρώνεται και μέσω της περιφερειακής πολιτικής. Το 2008, ανακοινώθηκε η χρηματοδότηση τριών έργων που αφορούν την ανάπτυξη του οράματος των θαλάσσιων λεωφόρων ύψους €5,3 €5,2 και €10,2 εκατομμυρίων και αφορούν κυρίως την ανάπτυξη συνδέσμων μεταξύ λιμανιών που λειτουργούν κατά μήκους των Θαλάσσιων Αρτηριών, ήτοι:

α. Στη Θαλάσσια Αρτηρία μεταξύ Δανίας και Βελγίου.

β. Στη Θαλάσσια Αρτηρία στη Βαλτική Θάλασσα, μεταξύ Λιθουανίας και Σουηδίας.

<sup>46</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2006)

<sup>47</sup> Ανακοίνωση 2008/C317/08

γ. Στην Θαλάσσια Αρτηρία του Σκανδιναβικού διαδρόμου Konigslinie.

Ολοκληρώνοντας, αξίζει να αναφερθούν τα πιο πρόσφατα έργα που θα λάβουν χρηματοδότηση από την Ε.Ε. για την υλοποίησή τους, στα πλαίσια των πολιτικών για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων:

**α. Συγχρηματοδότηση ύψους περίπου 5 εκατ. ευρώ τριών έργων με σκοπό τη βελτίωση της πλοήγησης σε συγκεκριμένα τμήματα του ποτάμιου δικτύου στο Βέλγιο:**

Το πρώτο έργο το οποίο θα λάβει €818,000, αφορά την ανακατασκευή δύο γεφυρών στη Βαλλωνική περιοχή του Βελγίου και την ανύψωση άλλης μίας υφιστάμενης πεζογέφυρας στα τουλάχιστον επτά μέτρα πάνω από το νερό. Οι δράσεις, θα επιτρέψουν το πέρασμα σε πλοία που διαθέτουν τρία στρώματα φορτίου εμπορευματοκιβωτίων από τη Γαλλία μέχρι τον ποταμό Μεύση στο Βέλγιο.

Το δεύτερο έργο, θα απορροφήσει πάνω από €2.2 εκατ. και αφορά τη διεξαγωγή αναπτυξιακών μελετών σχετικά με την προετοιμασία έργων υποδομών στο ποτάμιο δίκτυο της Βελγικής Φλάνδρας. Οι μελέτες θα έχουν ως στόχο να προτείνουν λύσεις στα προβλήματα συμφορήσεων, προτάσεις για αντιμετώπιση της προβλεπόμενης αυξανόμενης κυκλοφορίας αλλά και να χαράξουν νέες εναλλακτικές διαδρομές με σκοπό την τόνωση της αξιοπιστίας του δικτύου.

Το τρίτο και τελευταίο έργο του σχεδίου θα λάβει χρηματοδότηση περίπου €1.7 εκατ.. Σκοπός είναι ο εκσυγχρονισμός ενός μέρους του ποτάμιου καναλιού της Βελγικής Φλάνδρας. Συγκεκριμένα, του κομματιού ανάμεσα στις τοποθεσίες Wintam και Willebroek του ποταμού Scheldt. Το εν λόγω κανάλι αποτελεί μέρος του Διευρωπαϊκού Μεταφορικού Δικτύου και βρίσκεται στο σταυροδρόμι σημαντικών συνδέσεων με την ενδοχώρα (οδικών και σιδηροδρομικών αρτηριών). Σκοπός του προγράμματος είναι να επιτευχθεί ελάχιστο βάθος καναλιού 9,5 μέτρων και ελάχιστο πλάτος αυτού στα 55 μέτρα έτσι ώστε να καταστεί προσβάσιμο σε πλοία που μεταφέρουν μέχρι και 10.000 τόνους φορτίου και να τονώσει την εσωτερική ναυσιπλοΐα στην περιοχή.

Οι τρεις παραπάνω δράσεις αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2014.



**β. Συγχρηματοδότηση προπαρασκευαστικής μελέτης ύψους περίπου €4 εκατ. σχετικά έργο κατασκευής δεξαμενής ανύψωσης στην Ολλανδική πόλη Terneuzen για την εξάλειψη των προβλημάτων χωρητικότητας που αντιμετωπίζει το σημερινό πλέγμα δεξαμενών ανύψωσης στο Terneuzen:**

Σκοπός της μελέτης είναι να αναλυθούν όλες οι πλευρές του έργου, σχετικά με την κατασκευή, τη διαχείριση και τη διατήρηση μιας νέας δεξαμενής ανύψωσης στην πόλη του Terneuzen στην Ολλανδία. Το κανάλι που συνδέει την εν λόγω πόλη με την πόλη της Γάνδης στο Βέλγιο αποτελεί σημαντικότατο θαλάσσιο σύνδεσμο, ιδιαίτερα για τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Έχει συνολικό μήκος 32 χλμ. εκ των οποίων τα 15,4 χλμ. είναι σε Βελγικό έδαφος και τα 16,6 χλμ σε Ολλανδικό. Αποτελεί δε μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών όσον αφορά την εσωτερική ναυσιπλοΐα και συγκεκριμένα του δικτύου που ενώνει τις εσωτερικές πλωτές οδούς τη Γαλλία με εκείνες της Ολλανδίας και της Γερμανίας.

Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει το σημερινό πλέγμα των δεξαμενών ανύψωσης είναι η χωρητικότητα και θα μπορεί να ξεπεραστεί με τη δημιουργία μιας καινούργιας ανυψωτικής δεξαμενής. Οι συγχρηματοδοτούμενες μελέτες θα σκοπεύσουν στην παρουσίαση και εύρεση τεχνικών λύσεων και προτάσεων σχετικά με την κατασκευή του έργου, καθώς και νομικών θεμάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ : ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

#### 4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι εκάστοτε πολιτικές της Ε.Ε. σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία σημειώνουν συνεχώς την άρρηκτη σύνδεση της ευημερίας της Ευρώπης με τη θάλασσα. Οι λιμένες αποτελούν έναν από τους καίριες σημασίας τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας ανά την Ευρώπη, αν λάβουμε υπόψη πως περισσότερα από 1.200 εμπορικά λιμάνια αναπτύσσονται και λειτουργούν διαμήκους των ακτών της. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελούν σημεία – κλειδιά στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων αλλά και επιβατών και είναι ζωτικής σημασίας για το θαλάσσιο εμπόριο της Ένωσης, καθώς διαχειρίζονται το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 40% του εσωτερικού.

Ιδιαίτερη σημασία στους λιμένες έχει αποδοθεί από την Ευρώπη πριν ακόμη την εμφάνιση της Λευκής Βίβλου το 2001 που ουσιαστικά σηματοδότησε την ενιαία θαλάσσια πολιτική της ένωσης. Ήδη από το 1997 είχε εκδοθεί η Πράσινη Βίβλος σχετικά με τις Λιμενικές Υποδομές<sup>48</sup>. Στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πολιτικές, οι λιμένες αναφέρονται συνεχώς ως ιδιαίτερης σημασίας τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ το έναυσμα για τη διατύπωση συνεκτικότερης και σύγχρονης πολιτικής δίνεται στη Γαλάζια Βίβλο για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική το 2007<sup>49</sup>, όπου προτείνεται η διατύπωση εκ νέου πολιτικής για τους λιμένες.

Στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική γίνεται αναφορά για τη σημασία της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου καθώς θεωρείται πως μεγάλο μέρος της δυναμικότητας αυτού λιμνάζει παραμένοντας ανεκμετάλλευτο. Το έναυσμα που δίνεται με τη Γαλάζια Βίβλο είναι η ανάγκη διατύπωσης ενός πραγματικού στρατηγικού οράματος ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας των λιμένων. Ο λόγος είναι η ιδιαίτερη στρατηγική σημασία που έχουν για την Ευρώπη οι λιμένες (αλλά και οι συναφείς

---

<sup>48</sup> COM(97) 678 τελικό

<sup>49</sup> COM (2007) 575 τελικό

κλάδοι των περιοχών αυτών), οι σημαντικές υπηρεσίες που παράγουν για την ενδοχώρα αλλά και η λειτουργία τους ως βάση για τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων και των παράκτιων υδάτων.

Υποδεικνύονται λοιπόν, το 2007, οι δράσεις που πρέπει να αναληφθούν. Αυτές περιλαμβάνουν όπως προαναφέρθηκε τη διαμόρφωση νέας λιμενικής πολιτικής η οποία θα λαμβάνει υπόψη όχι μόνον τους πολλαπλούς ρόλους των λιμένων, αλλά και το ευρύτερο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής και μεταφορικής (maritime logistics). Παράλληλα, αναμένονται προτάσεις για να ελαχιστοποιηθούν επίπεδα ρύπανσης του αέρα από τα πλοία στα λιμάνια, εξαλείφοντας τα φορολογικά μειονεκτήματα που προσέφερε η χρήση του χερσαίου δικτύου ηλεκτρικής ενέργειας από αυτά. Τονίζεται πως η περιβαλλοντική κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τους λιμένες χρήζει ανακατεύθυνσης.

#### 4.2 Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Η διαδικασία διαβούλευσης που έθεσε με τις προτάσεις της η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, είχε άμεσα και συμπαγή αποτελέσματα. Τον Οκτώβριο του 2007, η Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική<sup>50</sup> ως συνέχεια της Γαλάζιας Βίβλου και της προσπάθειας για από κοινού συντονισμό των πολιτικών και δραστηριοτήτων σχετικά με τη θάλασσα και τη ναυτιλία με σκοπό την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης με βιώσιμα κριτήρια. Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Λιμένων σημειώνεται πως θέτει ως στόχο να διαμορφώσει ένα σύστημα λιμένων ανά την Ευρώπη το οποίο θα χαρακτηρίζεται πρωτίστως από ισχυρή αποδοτικότητα, ενώ θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις που δημιουργούνται από τις ανάγκες της Ε.Ε..

Οι προκλήσεις που η εν λόγω πολιτική καλείται να αντιμετωπίσει είναι ιδιαίτερα σημαντικές, καθώς η παγκοσμιοποίηση και η τεχνολογική ανάπτυξη δημιουργούν ένα ιδιαίτερα μεταβαλλόμενο πλαίσιο που επηρεάζει άμεσα την ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα λιμάνια έρχονται αντιμέτωπα με έντονες διεργασίες διαρθρωτικών αλλαγών που οφείλονται κυρίως στις εξής προκλήσεις:

---

<sup>50</sup> COM(2007) 616 τελικό

Η **παγκοσμιοποίηση του εμπορίου** δίνει συνεχώς ώθηση στη ζήτηση για διεθνείς μεταφορές. Εδώ υπεισέρχεται ο παράγοντας του χαμηλού κόστους ο οποίος εντείνει ιδιαίτερα τον ανταγωνισμό. Οι λιμένες προσελκύουν συνεχώς μεγάλα επενδυτικά ενδιαφέροντα.

Η **ανάπτυξη της ναυτιλίας τακτικών γραμμών** και των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων σηματοδότησε σημαντικές τεχνολογικές αλλαγές. Για να ανταπεξέλθουν όμως οι λιμένες αλλά και οι ευρύτερες περιοχές που τους φιλοξενούν απαιτείται προσπάθεια προσαρμογής. Η προσαρμογή αυτή μεταφράζεται σε μεγαλύτερες διαχειρίσιμες λιμενικές εκτάσεις και ιδιαίτερη τεχνολογική προσαρμογή: τεχνολογίες ναυσιπλοΐας, τηλεπικοινωνίες, κατάρτιση κι εκπαίδευση ανθρώπινου δυναμικού.

Οι **σύγχρονες περιβαλλοντικές πολιτικές** έχουν γίνει απαιτητικότερες και αυστηρότερες, ιδιαίτερα σε θέματα σχετικά με την εκπομπή των αερίων θερμοκηπίου. Η μείωση αυτών των εκπομπών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο στηρίζεται στη μείωση των συμφορήσεων που ολοένα και αυξάνονται στα χερσαία δίκτυα και η στροφή στη χρήση φιλικότερων μέσων – συνδυασμών μεταφορικών μοντέλων όπως είναι ο σιδηρόδρομος αλλά ιδιαιτέρως η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και οι εσωτερικές πλωτοί οδοί. Η πρόκληση συνίσταται λοιπόν στην καλύτερη χρήση της υφιστάμενης δυναμικότητας των λιμένων.

Ένας πολύ ενδιαφέρον παράγοντας που επηρεάζει τις διαρθρωτικές αλλαγές στους λιμένες και αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική είναι η **σχέση των λιμένων με την ευρύτερη περιοχή**. Οι λιμένες δεν αναπτύσσονται ανεξάρτητα από την πόλη στην οποία δραστηριοποιούνται. Η αποδοτικότητα και η εικόνα τους έχει άμεση επίπτωση στις αστικές λειτουργίες αλλά και στην προώθηση δράσεων όπως είναι για παράδειγμα ο τουρισμός. Πρόκληση λοιπόν αποτελεί η **καθιέρωση διαλεκτικής σχέσης** μεταξύ των φορέων που δραστηριοποιούνται στους λιμένες και τους διάφορους φορείς είτε αυτοί αφορούν την κοινωνία των πολιτών είτε ιδιωτικές επιχειρήσεις ή το κράτος. Η αποτελεσματική διαλεκτική σχέση σχετικά με τις επιδόσεις των λιμένων είναι καίριας σημασίας, καθώς δίνει τη δυνατότητα βελτίωσης της εικόνας των λιμανιών, της χωροταξικής οργάνωσης σχετικά με τις αστικές λειτουργίες αλλά και τον τουρισμό, δημιουργώντας έτσι βιώσιμες λιμενικές δραστηριότητες παράλληλα με την αύξηση της απασχόλησης.

Τέλος, καθίσταται σαφής η ανάγκη του συμβιβασμού οποιασδήποτε λειτουργίας διέπει το λιμενικό δίκτυο με τους κοινοτικούς κανόνες εν γένει, και ιδιαίτερα με τη διαφάνεια και τον ανταγωνισμό.

#### *4.2.1 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΛΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ*

##### **4.2.1.1 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Όσον αφορά την αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων, από οικονομική άποψη θεωρούνται ιδιαίτερος αποδοτικοί. Η οργάνωση των αγκυροβολίων των πλοίων, το άνοιγμά τους, η οργάνωση του κατάπλου στα σημαντικότερα λιμάνια θεωρούνται αξιόλογου επιπέδου. Το πρόβλημα όμως των συμφορήσεων και ως εκ τούτου της αδυναμίας αντιστοίχισης της δυναμικότητας φορτοεκφόρτωσης και της αποθήκευσης, της λιμνάζουσας και αναξιοποίητης δυναμικότητας των τερματικών και κατά συνέπεια της ανεπαρκούς παραγωγικότητας, παραμένει ακόμη έντονο σε πολλούς ευρωπαϊκούς λιμένες.

Στην Πολιτική Λιμένων προτείνονται κατ' αρχήν κάποιες πρώτες επιλογές έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση και η διαχείριση της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης για δυναμικότητα. Τονίζεται δε, πως δεν επαρκούν μόνον οι καλές τοποθεσίες των ευρωπαϊκών λιμανιών και η παροχή υπηρεσιών αξιόπιστων και σε προσιτές τιμές, αλλά είναι πολύ σημαντικό να καθιερωθούν αξιόπιστες συνδέσεις με την ενδοχώρα, τομέας ιδιαίτερης σημασίας για περεταίρω βελτιώσεις.

Εν πρώτοις, σημαντική επιλογή για να εξασφαλισθεί η απαιτούμενη δυναμικότητα είναι να αυξηθεί η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα των λιμανιών σε όλες τις διαδρομές πρόσβασης. Αυτό σημαίνει πως είναι αναγκαίος νέος λιμενικός εξοπλισμός αλλά και αυστηρότερη διαχείριση των χρόνων υποδοχής και φορτοεκφόρτωσης των πλοίων στις τερματικές εγκαταστάσεις. Παράλληλα, απαιτείται ολοκλήρωση στη διαχείριση της μεταφορικής αλυσίδας, τουλάχιστον διαμέσου του λιμένα από τη θάλασσα προς τους χερσαίους μεταφορείς. Καθιέρωση αποτελεσματικών συστημάτων και λογισμικών διαχείρισης διαδικασιών, φορτίων και χρόνων είναι επίσης σημαντικά για την αύξηση της παραγωγικότητας.

Ένα δεύτερο θέμα αποτελεί η επιλογή για εντατικότερη χρήση όλων των λιμενικών εγκαταστάσεων με την αναζήτηση εναλλακτικών βέλτιστων διαδρομών. Κύριο πρόβλημα είναι πως πολλοί λιμένες δεν χρησιμοποιούνται στο μέγιστο της δυναμικότητάς τους η οποία λιμνάζει και αυτό σημαίνει απώλεια κέρδους και φυσικά ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Ένα ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα με γρήγορες διασυνδέσεις ειδικότερα με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα αποτελέσει βέλτιστη και βιώσιμη επιλογή για πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια.

Οι προτεινόμενες επιλογές αποτελούν ουσιαστικά προοπτικές επέκτασης των λιμένων. Τονίζεται δε, πως οποιαδήποτε κατασκευή νέας υποδομής θα πρέπει να εξετασθεί προσεκτικά και αφού πρωτίστως έχει εκτιμηθεί δεόντως και εξαντληθεί κάθε μία από τις παραπάνω υφιστάμενες προοπτικές. Αυτό, γιατί η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων (ή η κατασκευή νέων) είναι πολύ σημαντικό να έχει αξιολογηθεί αργίως προς την οικονομική της ορθότητα και τη συνολική αποτίμηση των αποτελεσμάτων στις μεταφορικές ροές.

Οι παραπάνω επιλογές, θεωρείται πως όχι μόνον θα εξυπηρετήσουν τα λιμενικά συμφέροντα από πλευράς αποδοτικότητας και παραγωγικότητας, αλλά θα οδηγήσουν επιπροσθέτως σε μία ορθολογικότερη κατανομή της κυκλοφορίας σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο.

Τέλος, η Επιτροπή τονίζει πως ένα επιβλητικό κανονιστικό πλαίσιο δεν θα εξυπηρετούσε την εφαρμογή των παραπάνω και σκοπεύει να αφήσει το εν λόγω ζήτημα στις εκάστοτε εθνικές και περιφερειακές αρχές, δεσμευόμενη με περαιτέρω αξιολόγηση των αναγκών των λιμένων το έτος 2010.

#### 4.2.1.2 ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Όσον αφορά το θέμα του εκσυγχρονισμού, καθίσταται σαφές πως εκσυγχρονιστικές τεχνολογικές καινοτομίες σχετικά με τον λιμενικό εξοπλισμό και ειδικά προς την κατεύθυνση διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων (όπως είναι οι αυτόματοι γερανοί για στοιβασία, γερανογέφυρες σε σιδηροτροχιές, αυτοματοποιημένα τερματικά διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων κ.α.) θα διαδραματίσουν ρόλο σημαντικό στην αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων. Τονίζεται δε, πως τα εκάστοτε

προγράμματα – πλαίσια της Ε.Ε. θα υποστηρίξουν την καινοτομία και την έρευνα προς αυτή την κατεύθυνση και ιδιαίτερα το 7<sup>ο</sup> ΚΠΣ.

Οι τελωνειακές διαδικασίες είναι ένας ακόμη τομέας στον οποίο ο εκσυγχρονισμός είναι απαιτούμενος. Η αναδιάρθρωση και απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών μεταξύ των λιμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ένα θέμα που δεν συζητείται πρώτη φορά, καθώς ήδη από το 2003 στο Πρόγραμμα για την προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων ήδη γίνεται λόγος για απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών και τη σύγκλιση των εθνικών πρακτικών μηχανογράφησης<sup>51</sup>.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών – μελών βασίζονται σε αμφότερη τελωνειακή επιτήρηση βάσει νομοθεσίας της Ε.Ε. Αυτό συμβαίνει καθώς οι περισσότεροι λιμένες εντός της Ένωσης αποτελούν και μέρος των εξωτερικών της συνόρων. Εκεί, διαχειρίζονται εμπορεύματα τα οποία έχουν εκτελωνιστεί για την Κοινότητα, αλλά και εμπορεύματα τρίτων χωρών. Η μόνη διαφορά στην τελωνειακή επιτήρηση για τους δύο αυτούς τύπους εμπορευμάτων είναι πως στην πρώτη περίπτωση προβλέπονται περισσότερο απλουστευμένες διαδικασίες.

Πρόταση της Επιτροπής είναι, όπως και παλαιότερα, οι εν λόγω διαδικασίες διοικητικής φύσεως να απλουστευθούν και να εξορθολογισθούν όσο το δυνατόν περισσότερο. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του σπαταλούμενου χρόνου (επίτευξη καλύτερων χρόνων στη διαχείριση εμπορευμάτων) με συνέπεια τη μείωση του κόστους αλλά και την τόνωση της αξιοπιστίας στις μεταφορές μικρών αποστάσεων και στους λιμένες.

Προτείνεται λοιπόν, η εξάλειψη της γραφειοκρατίας. Ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από έντυπα για τα τελωνεία και το εμπόριο, το οποίο θα αποτελείται από μία ενιαία θυρίδα για την υποβολή των εκάστοτε δεδομένων. Η πλήρης ενσωμάτωση και χρήση των σύγχρονων συστημάτων παρακολούθησης (όπως το e-Customs και το σύστημα διαμετακόμισης NCTS που αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 3), αποτελούν προϋπόθεση για την υλοποίηση αυτού του εγχειρήματος.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί πως η δημιουργία του περιβάλλοντος χωρίς έντυπα και περιττές διατυπώσεις αποτελεί μέρος της δέσμευσης που δόθηκε στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση για την υποβολή νομοθετικής

---

<sup>51</sup> Τεχνικές Διαστάσεις Προγράμματος για την Προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, Κεφάλαιο 3 του παρόντος.

πρότασης δημιουργίας ενός *Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών Χωρίς Εμπόδια*, το 2008.

#### 4.2.2 Η ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΙΣΟΤΙΜΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, όλες οι πολιτικές που διέπουν τη λειτουργία των λιμένων ανά την Ευρώπη θα πρέπει να συνάδουν με το γενικότερο κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο. Οι λιμένες θα πρέπει να λειτουργούν υπό συνθήκες τέτοιες ώστε να διασφαλίζεται διαρκώς ισότιμος και υγιής ανταγωνισμός μεταξύ τους και υπό καθεστώς διαφάνειας.

Μία βασική ιδιαιτερότητα που διέπει το μεγαλύτερο ποσοστό των λιμένων εντός της Ένωσης είναι η πληθώρα και η διαφοροποίηση των σχέσεων ιδιοκτησίας όχι μόνον μεταξύ τους, αλλά και στα τερματικά μέσα στον ίδιο λιμένα. Έτσι, σε ορισμένα κράτη – μέλη ιδιοκτήτες λιμενικών εκτάσεων και κατά συνέπεια διαχειριστές του λιμένα είναι ιδιώτες και τις περισσότερες φορές οι λιμένες αυτοί λειτουργούν ως απόλυτα ιδιωτικές επιχειρήσεις. Η συντριπτική πλειοψηφία όμως των λιμανιών είναι διαχειρίσιμη από δημόσιους φορείς (λιμενικές αρχές). Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της διαχείρισης αυτής είναι πως ο βαθμός αυτονομίας στη λήψη των διαχειριστικών και επιχειρησιακών αποφάσεων συνεχώς αυξάνεται, ενώ η ίδια η Ένωση παραδέχεται πως η αυτονομία είναι απαραίτητο σενάριο για την καλύτερη δυνατή εκπλήρωση των καθηκόντων των λιμενικών αυτών αρχών. Ιδιαίτερα δε, η χρηματοοικονομική αυτονομία λειτουργεί ως προϋπόθεση για να κατανέμονται αποτελεσματικά οι επενδύσεις και να καταστεί ως εκ τούτου δυνατή η ανάπτυξη των λιμένων.

Στις περιπτώσεις ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων ή στο εσωτερικό ενός λιμένα, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η έννοια των ίσων όρων ανταγωνισμού. Η Επιτροπή στην εν λόγω ανακοίνωση δεσμεύεται για τον καθορισμό νομικού πλαισίου καθώς απεδείχθη πως ζητείται από πολλούς ενδιαφερόμενους στον κλάδο αλλά και μιας σαφέστερης δέσμης κατευθυντηρίων όσον αφορά τη χρηματοδότηση.

Όσον αφορά τη διαφάνεια και συγκεκριμένα τη διαφάνεια των κονδυλίων που διαθέτουν οι δημόσιες αρχές στα λιμάνια, τίθεται θέμα αναθεώρησης στην Ανακοίνωση. Αυτό, διότι η μέχρι το 2013 οδηγία<sup>52</sup> απαιτούσε υποχρέωση δημοσίευσης

---

<sup>52</sup> Οδηγία 2006/111/ΕΚ



των εν λόγω κονδυλίων μόνον για λιμένες των οποίων τα έσοδα ετησίως υπερέβαιναν τα 40εκατ. €. Το μεγαλύτερο όμως ποσοστό των λιμένων της Ένωσης βρίσκεται κάτω από το όριο αυτό, οπότε συνίσταται αναθεώρηση του κανονισμού έτσι ώστε να συμπεριληφθούν οι διαδικασίες διαφάνειας ανεξάρτητα με τον εκάστοτε ετήσιο κύκλο εργασιών.

Ένα άλλο θέμα το οποίο συνιστά προσοχή όσον αφορά τη διαφάνεια στον καθορισμό του, είναι τα κόστη των λιμενικών τελών. Λόγω της ιδιομορφίας αυτής στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και καθεστώς διαχείρισης των λιμένων, δεν υφίσταται ένα ενιαίο πλαίσιο τιμολόγησης, η ύπαρξη του οποίου φυσικά και θα διευκόλυνε τις συναλλαγές των χρηστών.

Τα εν λόγω λιμενικά τέλη δημοσιοποιούνται στο διαδίκτυο κάτι που διευκολύνει και τους χρήστες αλλά είναι και προς το συμφέρον των ίδιων των λιμένων. Παρόλα αυτά, το πρόβλημα έγκειται στη συχνή έλλειψη σαφήνειας ειδικότερα όσον αφορά τους παράγοντες που τα διαμορφώνουν. Αναγκαία είναι λοιπόν η ύπαρξη περισσότερης διαφάνειας έτσι ώστε να αποφεύγονται διακρίσεις στις χρεώσεις και ειδικότερα εις βάρος πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Στις Πολιτικές για τους Λιμένες, η Επιτροπή δεσμεύεται να λειτουργήσει επικουρικά στην «διάδοση των ορθών πρακτικών όσον αφορά τη διαφάνεια των λιμενικών τελών»<sup>53</sup>. Παράλληλα, γίνεται αναφορά στην προσδοκία χρήσης των λιμενικών τελών ως εργαλείου για να ενθαρρυνθεί η χρήση λιγότερο ρυπογόνων πλοίων, όπως ήδη προβλέπεται στην οδηγία 2000/59/EK.

Τέλος, αναφέρεται το θέμα του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων της Ένωσης και τρίτων χωρών, όπως είναι για παράδειγμα η σχέση ανταγωνισμού που αναπτύσσεται μεταξύ λιμένων της Ε.Ε. και της Ρωσίας. Για να διασφαλισθεί και σε αυτό το επίπεδο υγιής και ισότιμος ανταγωνισμός, η Επιτροπή αναφέρει στην Ανακοίνωση πως θα προβεί σε σύνταξη καταλόγου των προβλημάτων που ανακύπτουν από αυτές τις σχέσεις έτσι ώστε να θιχτούν στα πλαίσια της εξωτερικής πολιτικής της Ένωσης.

#### 4.2.3 ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

---

<sup>53</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007, σελ.15)

Η βελτίωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών αποτελεί προτεραιότητα της Ένωσης σε όλες τις πτυχές πολιτικών της. Έντονο προβληματισμό αποτελεί το θέμα της ποιότητας του αέρα ειδικότερα στα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης. Για να επιτευχθεί αιεφόρος ανάπτυξη, θα πρέπει η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία και τα λιμάνια από και προς την ενδοχώρα να μειωθεί σημαντικά. Η Επιτροπή, στην Ανακοίνωση για την επανεξέταση της Λιμενικής Πολιτικής εξετάζει στενά το θέμα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και δεσμεύεται για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη ναυτιλία εν γένει και ειδικότερα για τη μείωση των εν λόγω εκπομπών στα λιμάνια.

Από το Συμβούλιο, έχει παρθεί δέσμευση για μείωση των εκπομπών τουλάχιστον κατά 20% εντός της Ένωσης μέχρι το έτος 2020, γεγονός που σημαίνει πως ειδικές προσπάθειες προς την επίτευξη των στόχων θα πρέπει να λάβουν χώρα, μεταξύ άλλων, και στον τομέα της ναυτιλίας. Εφόσον οι διαστάσεις του φαινομένου αποτελούν θέμα γενικότερου διεθνούς προβληματισμού, η Επιτροπή έχει προεξοφλήσει την ενεργή υποστήριξη από πλευράς της των διεθνών προσπαθειών, όπως είναι για παράδειγμα η εξαγγελία του IMO για καθορισμό αυστηρότερων κριτηρίων στα όρια εκπομπών. Παράλληλα, στην Ανακοίνωση καθίσταται σαφές πως εν ανάγκη, θα εξεταστούν πιθανές επιλογές κοινοτικών μέτρων.

Όσον αφορά τους λιμένες συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξετάζει το θέμα της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά, από τις λιμενικές εγκαταστάσεις δηλαδή στα ελλιμενισμένα πλοία. Εργαλείο για την εφαρμογή της πρότασης αυτής προτείνεται να αποτελέσει η άρση φορολογικών εμποδίων σχετικά με την παροχή ηλεκτρισμού στα πλοία από την ξηρά.

Η Λιμενική Πολιτική θεωρεί μεν σημαντικότερη περιβαλλοντική διάσταση προς προστασία και αναθεώρηση το θέμα των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, αλλά στηριζόμενη της επίτευξης ενός αιεφόρου μεταφορικού συστήματος στο σύνολό του, εξετάζει και άλλα θέματα που προκύπτουν από τη λειτουργία των λιμανιών και χρήζουν επιτήρησης σχετικά με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

Προτείνεται λοιπόν η συλλογή αξιολογήσεων από τα κράτη – μέλη έτσι ώστε να προταθούν μέσα βελτίωσης της εφαρμογής της κοινοτικής οδηγίας σχετικά με την εξασφάλιση επαρκών εγκαταστάσεων για τα απόβλητα<sup>54</sup> έτσι ώστε να επιδιωχθεί

---

<sup>54</sup> Οδηγία 2000/59/ΕΚ

αποτελεσματικότερη εφαρμογή αυτής, και να μειωθούν οι απορρίψεις αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίων στη θάλασσα.

Παράλληλες δράσεις προτείνονται και για τη βέλτιστη και ορθή διαχείριση υδάτινων συστημάτων και ιζημάτων για λιμένες που βρίσκονται κατά μήκος ποταμών αλλά και για όσους βρίσκονται στην ακτογραμμή.

Εν κατακλείδι, η Ανακοίνωση σχετικά με τη Λιμενική Πολιτική, αποτελεί πράξη η οποία θα διασφαλίσει την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη όλων των λιμένων στην Ευρώπη, θα προάγει την αποδοτικότητα της λιμενικής βιομηχανίας μειώνοντας το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα και επιτυγχάνοντας τη σταδιακή ολοκλήρωση των λιμένων με την υπόλοιπη μεταφορική αλυσίδα. Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές προσφέρουν ένα πλαίσιο δράσεων το οποίο ενθαρρύνει όλους τους εμπλεκόμενους να συνδυάσουν τις προσπάθειές τους έτσι ώστε οι ευρωπαϊκοί λιμένες να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν επάξια στις μελλοντικές προκλήσεις και να προσελκύσουν νέες επενδύσεις.

#### 4.3 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ

Δεσμευόμενη για εφαρμογή της Πολιτικής Λιμένων αλλά και για ανατροφοδότηση αυτής, η Επιτροπή συμπεριέλαβε σχετικά σχόλια και προτάσεις στη νέα Λευκή Βίβλο που δημοσιεύτηκε το 2011, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών<sup>55</sup>». Στην Λευκή Βίβλο του 2011 σχετικά με τις μεταφορές, η Επιτροπή επανακαθόρισε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα ευρωπαϊκά λιμάνια, αναφέροντας ειδικότερα πως η δυναμική των θαλάσσιων μεταφορών αναμένεται να παρουσιάσει αξιοσημείωτη αύξηση, γεγονός που καθιστά τώρα περισσότερο από ποτέ αναγκαία την συνεχή βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας και της ικανότητας των υποδομών των ευρωπαϊκών λιμένων. Παράλληλα δε, κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω βελτίωση των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα έτσι ώστε οι ευρωπαϊκοί λιμένες να αποφύγουν τις συμφορήσεις και τα προβλήματα που αυτές δημιουργούν στην ομαλή λειτουργία της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Παρόλα αυτά, τονίζεται πως η επέκταση των λιμένων ως επένδυση και στρατηγική επιλογή δεν είναι πάντοτε εφικτή, ούτε αποτελεί πάντοτε προτεραιότητα.

---

<sup>55</sup> COM(2011) 144 τελικό

Παρατηρούμε πως παρόλα τα μέτρα για την εξάλειψη συμφορήσεων και βελτίωσης αποτελεσματικότητας των λιμένων από πλευράς χρόνων και κατ' επέκταση κόστους και βελτίωσης ποιότητας, τα προβλήματα συνεχίζουν να παραμένουν το έτος 2011. Οι συνδέσεις με την ενδοχώρα δεν έχουν επεκταθεί σε ικανοποιητικό βαθμό, έτσι η Επιτροπή επαναφέρει τα σημαντικά αυτά προβλήματα τονίζοντας την ανάγκη για παραπάνω προσοχή και ενέργειες προς την εξάλειψή τους.

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 γίνεται επίσης λόγος για την «Γαλάζια Ζώνη» στις θάλασσες γύρω από την Ευρώπη, η οποία θα αποτελεί το σημείο αναφοράς για να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες και διατυπώσεις σχετικά με πλοία τα οποία κινούνται μεταξύ λιμένων της Ένωσης. Παράλληλα, τονίζεται πως η πρόσβαση στις αγορές είναι ακόμη ανεπαρκής και χρήζει περαιτέρω βελτίωσης.

Σχετικά με τα εργαλεία της τεχνολογίας που προτάθηκαν προς ευρεία χρήση στη Λιμενική Πολιτική το 2007, τονίζεται η ανάγκη για μεγαλύτερο όγκο χρήσης τους με απαίτηση της εξάπλωσής τους στις υποδομές του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Παράλληλα, μελέτες που δημοσιεύονται την ίδια περίπου περίοδο, επισημαίνουν τα κενά της Ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με τον τομέα των λιμένων, τονίζεται το πρόβλημα της διαφάνειας στη χρηματοδότηση όταν πρόκειται για παροχή λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και η απουσία ουσιαστικά συγκεκριμένων πολιτικών από πλευράς Ε.Ε..

Λίγο αργότερα, στο συνέδριο που διεξήχθη στις Βρυξέλλες το Σεπτέμβριο του 2012, με τίτλο «Επισκόπηση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τους λιμένες – Ξεκλειδώνοντας το δυναμικό ανάπτυξης», διατυπώθηκαν ενδιαφέρουσες απόψεις που σχετίζονταν με την πιο πρόσφατη οικονομική κατάσταση, τη χρησιμότητα των λιμένων και την ακόμη μεγαλύτερη ανάγκη για τόνωση της ανταγωνιστικότητας του λιμενικού τομέα.

Η γενική προβληματική του συνεδρίου σχετικά με τους λιμένες κινήθηκε γύρω από την προοπτική της οικονομικής ανάκαμψης εγείροντας το ερώτημα αν και κατά πόσο η οικονομική ανάπτυξη και η δημιουργία θέσεων εργασίας επηρεάζονται από περιορισμούς κι εμπόδια που σχετίζονται με τις λιμενικές δραστηριότητες και τα σημεία σύνδεσης από και προς τους λιμένες.

Καταλήγει στο συμπέρασμα πως είναι ζωτικής σημασίας η παροχή υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών καθώς συμβάλλουν στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών εταιρειών εξαγωγών στην παγκόσμια σκηνή. Παρόλα αυτά, η ανταγωνιστικότητα αυτών και η ολοκλήρωσή τους με τις ευρύτερες εφοδιαστικές αλυσίδες παραμένει ακόμη άنيση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κάποια λιμάνια είναι σημαντικοί πάροχοι προστιθέμενης αξίας και θέσεων εργασίας όχι μόνο σε τοπικό, αλλά και σε εθνικό, ακόμη και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κάποια άλλα λιμάνια όμως, υστερούν ακόμη όσον αφορά στην αποδοτική χρήση των υποδομών, στην αξιοπιστία διαχείρισης εμπορευμάτων και επιβατών και, κατ' επέκταση, στο να συμβάλλουν στην γενικότερη προσπάθεια της Ένωσης για την εγκαθίδρυση ενός αειφόρου και βιώσιμου μεταφορικού συστήματος.

Κλείνοντας, παρακάτω αναφέρεται ενδεικτικά ένα από τα πιο πρόσφατα μεγάλα έργα το οποίο συγχρηματοδοτείται από την Ένωση και αναφέρεται σε ένα από τα ειδικότερα θέματα πολιτικής της, αυτό του εκσυγχρονισμού της λιμενικής βιομηχανίας.

**Το έργο αφορά συγχρηματοδότηση ύψους €5 εκατ. για την κατασκευή δεξαμενής ανύψωσης στο λιμάνι της Αμβέρσας, στο Βέλγιο με σκοπό την εξάλειψη του προβλήματος της συμφόρησης που εμποδίζει την αποδοτικότητα του λιμένα:**

Σκοπός του έργου είναι η κατασκευή δεξαμενής ανύψωσης σε έναν από τους μεγαλύτερους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, αυτόν της Αμβέρσας. Η δεξαμενή ανύψωσης, θα επιτρέψει τη δημιουργία νέας σύνδεσης μεταξύ της μεγαλύτερης παλιρροϊκής αποβάθρας του κόσμου, της Deurganckdock και εκείνων του Waaslandhaven. Οι διαστάσεις της δεξαμενής ανύψωσης θα είναι ίδιες με εκείνης του Berendrecht στη δεξιά όχθη του ποταμού Scheldt, της μεγαλύτερης ως τώρα δεξαμενής ανύψωσης του κόσμου, ήτοι 68 μέτρα πλάτος και 500 μήκος, με βάθος 17,8 μέτρων. Θα εξοπλισθεί με τέσσερις τροχήλατες πύλες και τέσσερις κινούμενες γέφυρες οι οποίες θα παρέχουν παρέκκλιση της οδικής και σιδηροδρομικής κίνησης πάνω από την δεξαμενή ανύψωσης. Κέντρο λειτουργικής διαχείρισης καθώς και εφάμιλλα με τις τεχνικής φύσεως συμπληρωματικές υπηρεσίες της ανυψωτικής δεξαμενής κτίρια θα κατασκευασθούν επίσης, ως μέρος του έργου.

Το έργο, θα βοηθήσει το λιμάνι να μπορεί να δεχτεί περισσότερα πλοία αλλά και να διαχειριστεί καλύτερα τη διανομή αυτών στις εγκαταστάσεις του. Θα ελαττωθούν οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται ως σήμερα στην είσοδο και έξοδο

από τις αποβάθρες του Waaslandhaven, θα ωθήσει τη λειτουργική αξιοπιστία του λιμανιού και θα επιτρέψει την είσοδο και εξυπηρέτηση ακόμη μεγαλύτερων πλοίων ενώ θα αυξήσει τα επίπεδα ασφάλειας δημιουργώντας μία δεύτερη είσοδο και έξοδο από τις αποβάθρες του Waaslandhaven αποδίδοντας εξαιρετικά οφέλη σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό τομέα.

Η νέα αυτή δεξαμενή ανύψωσης αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το 2016.

Καταλήγει στο συμπέρασμα πως είναι ζωτικής σημασίας η παροχή υψηλής ποιότητας λιμενικών υπηρεσιών καθώς συμβάλλουν στην τόνωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών εταιρειών εξαγωγών στην παγκόσμια σκηνή. Παρόλα αυτά, η ανταγωνιστικότητα αυτών και η ολοκλήρωσή τους με τις ευρύτερες εφοδιαστικές αλυσίδες παραμένει ακόμη άنيση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κάποια λιμάνια είναι σημαντικοί πάροχοι προστιθέμενης αξίας και θέσεων εργασίας όχι μόνο σε τοπικό, αλλά και σε εθνικό, ακόμη και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κάποια άλλα λιμάνια όμως, υστερούν ακόμη όσον αφορά στην αποδοτική χρήση των υποδομών, στην αξιοπιστία διαχείρισης εμπορευμάτων και επιβατών και, κατ' επέκταση, στο να συμβάλλουν στην γενικότερη προσπάθεια της Ένωσης για την εγκαθίδρυση ενός αειφόρου και βιώσιμου μεταφορικού συστήματος.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### 5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέρος των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη ναυτιλία αποτελούν οι στόχοι για την προστασία των αυστηρών κανονισμών σχετικά με την ασφάλεια και ιδιαίτερα σχετικά με την υποβαθμισμένη ναυτιλία, τη μείωση των πιθανοτήτων σοβαρών ατυχημάτων αλλά και την ελαχιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του ναυτιλιακού τομέα. Περαιτέρω σημαντική δράση που αναπτύσσεται με τη χάραξη πολιτικών αφορά την κοινωνική διάσταση του τομέα, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στη ναυτιλία, θέματα ασφάλειας και την έκδοση πιστοποιητικών σχετικά με τις επαγγελματικές δεξιότητες των ναυτικών.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρώντας πολύ σημαντική για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου τη συνεργασία και την ενεργή παρουσία της στη διεθνή σκηνή, χαράσσει πολιτικές σχετικά με την κύρωση των διεθνών κανονισμών και την ενεργή παρουσία της στα παγκόσμια ναυτιλιακά φόρουμ και τους παγκόσμιους οργανισμούς.

#### 5.2 Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΩΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η διάθεση ανταγωνιστικού εργατικού δυναμικού στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές είναι απαραίτητη όχι μόνο για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και για τη διασφάλιση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου. Είναι γεγονός, πως η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία υποφέρει από έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών και συγκεκριμένα αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού. Η εν λόγω έλλειψη

πιθανολογείται πως θα αυξηθεί περαιτέρω κατά τα επόμενα έτη εις βάρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία έχει ανάγκη από εξειδικευμένο ναυτιλιακό προσωπικό. Κύριος στόχος της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτόν τον τομέα είναι να αποφύγει καταχρηστικές πρακτικές σε πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, να βελτιώσει τις κοινωνικές παροχές για τους ναυτικούς στα πλοία που φέρουν ευρωπαϊκές σημαίες και να καταστήσει το ναυτικό επάγγελμα πιο ελκυστικό.

### *5.2.1 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟ ΤΟΥ 2006*

Ήδη από το 2006, η Πράσινη Βίβλος<sup>56</sup> αναφέρθηκε στο ζωτικής σημασίας θέμα της έλλειψης επαρκούς και εξειδικευμένου ναυτικού προσωπικού. Αναφέρει συγκεκριμένα πως σε πολλά πλοία ευρωπαϊκής σημαίας, το ποσοστό απασχόλησης προσωπικού τρίτων χωρών είναι πολύ μεγαλύτερο από εκείνο της απασχόλησης προσωπικού από τα κράτη – μέλη. Ο λόγος που αναφέρεται είναι κυρίως η απομόνωση που συνεπάγονται και με την οποία συνδέονται τα ναυτικά επαγγέλματα, ο περιορισμός στις σταδιοδρομίες αλλά και το θέμα των χαμηλών αμοιβών του προσωπικού τρίτων χωρών. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας έγκειται στον έντονο ανταγωνισμό που χαρακτηρίζει τον ναυτιλιακό κλάδο και προκαλεί απροθυμία στους Ευρωπαίους εργοδότες να προσφέρουν περισσότερο ελκυστικούς μισθούς.

Στην Πράσινη Βίβλο προσφέρονται αρκετές προτάσεις για πολιτικές που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν ώστε να αναστραφεί το αρνητικό κλίμα και να τονωθεί η ναυτιλιακή αγορά εργασίας. Αναφέρεται δε πως είναι σκόπιμο να αναζητηθούν οι σκιώδεις πλευρές κι αιτίες που οδήγησαν στην υποβάθμιση τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά.

Γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην αναγκαιότητα για αναπροσαρμογή της εκπαίδευσης και κατάρτισης των ναυτικών επαγγελματιών έτσι ώστε να μπορέσουν να προσδώσουν μελλοντικές ευκαιρίες για δεξιότητες ανώτατης ποιότητας δημιουργώντας έτσι πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης. Ένα άλλο πρόβλημα είναι αυτό της ανομοιομορφίας στην αναγνώριση των πιστοποιητικών σχετικά με τα προσόντα που

---

<sup>56</sup> COM(2006) 275 τελικό



λαμβάνονται σε διαφορετικά κράτη – μέλη. Σε αυτό το πλαίσιο, προτάθηκε Οδηγία<sup>57</sup> η οποία εξομοιώνει τα πιστοποιητικά δεξιοτήτων των ναυτικών σε όλα τα κράτη – μέλη.

Στο θέμα της εκπαίδευσης, τονίζεται και η ανάγκη για τη διοχέτευση κοινοτικών κονδυλίων που θα χρηματοδοτούν προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης έτσι ώστε να προσδίδουν περαιτέρω επαγγελματικές ευκαιρίες στους ήδη υπάρχοντες αλλά και στους μελλοντικούς ναυτικούς. Παράλληλα, απαιτείται εκσυγχρονισμός των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και διαδικασιών έτσι ώστε όλοι οι ναυτολογούμενοι να προσλαμβάνονται βάση δεξιοτήτων που θα ανταποκρίνονται στα διεθνή κριτήρια και πρότυπα. Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται και η παροχή προγραμμάτων που θα προσδίδουν περισσότερο εξειδικευμένη εκπαίδευση ανάλογα με τον ιδιαίτερο τομέα απασχόλησης του εκάστοτε εργαζομένου έτσι ώστε να διασφαλιστεί μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου.

Επιπλέον πολιτικές που προτείνονται είναι να εξετασθεί το «αγκάθι» της απόκλισης των μισθολογικών απαιτήσεων που ανακύπτουν μεταξύ εκείνων που αφορούν το κράτος σημαίας κι εκείνων που αφορούν το κράτος οικίας / διαμονής του εκάστοτε εργαζομένου. Το πρόβλημα αυτό έγκειται στο γεγονός ότι εάν οι μισθολογικές απαιτήσεις είναι υψηλότερες, στην πρώτη περίπτωση (όπως είναι για παράδειγμα οι ευρωπαϊκές σημαίες), οι πλοιοκτήτες παρατηρείται πως ενδέχεται να απασθθούν το ενδεχόμενο να αλλάξουν σημαία και στη δεύτερη περίπτωση (εάν απασχολούν εργατικό δυναμικό κρατών – μελών) να επιλέξουν ναυτικούς τρίτων χωρών.

### 5.2.2 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΙΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ ΤΟ 2018

Το 2009, στη Γαλάζια Βίβλο για τους Στρατηγικούς στόχους της Ε.Ε. με ορίζοντα το 2018<sup>58</sup> ανακύπτει και πάλι το θέμα της «αυξανόμενης έλλειψης επαγγελματιών της ναυτιλίας». Δράσεις προτείνονται κι εδώ ως προτάσεις πολιτικής για την ενίσχυση της ελκυστικότητας των ναυτιλιακών επαγγελμάτων, επαγγελμάτων που δρουν ως θεμελιώδεις υποστηρικτές της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

<sup>57</sup> Οδηγία 2005/45/ΕΚ

<sup>58</sup> COM (2009) 8 τελικό

Οι δράσεις συνοψίζονται στα εξής:

α. Δράσεις σχετικά με την εξέλιξη της σταδιοδρομίας των ναυτικών επαγγελματιών, έτσι ώστε να βελτιωθούν οι προοπτικές απασχόλησης. Απαιτείται η θέσπιση συγκεκριμένων μέτρων.

β. Δράσεις σχετικά με την κινητικότητα του ναυτικού εργατικού δυναμικού έτσι ώστε αυτή να καθίσταται ευκολότερη σε ολόκληρη την Ευρώπη, με συγκεκριμένα προγράμματα προώθησης προσλήψεων.

γ. Εναρμόνιση των διεθνών πρακτικών σχετικά με τη «*δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων*». Απαιτείται λοιπόν συνάφεια με τις πρακτικές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΠΟΕ).

δ. Επανεξέταση του κοινωνικού πλαισίου που καθιερώθηκε με κανονισμό το 2007 σχετικά με περισσότερες και καλύτερες ναυτικές θέσεις εργασίας στην Ε.Ε.

Σχετικά με τα μέτρα που αφορούν την εκπαίδευση, τονίζεται ακόμη μια φορά η ανάγκη για πλαίσιο εκπαίδευσης υψηλών προδιαγραφών και γενικότερα μέτρα που συνοψίζονται στα εξής:

α. Όπως τονίστηκε και στην Πράσινη Βίβλο το 2006, επιβάλλεται ο εναρμονισμός των πιστοποιητικών σύμφωνα με ένα κεντρικό σύστημα κριτηρίων από όλα τα κράτη – μέλη που εκδίδουν πιστοποιητικά.

β. Ανάγκη αναβάθμισης κι εκσυγχρονισμού των προσόντων και των ικανοτήτων των ναυτικών μέσω συνεργασίας των ευρωπαϊκών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων.

γ. Καθιέρωση «ναυτικών πιστοποιητικών αριστείας» (ευρωπαϊκές ναυτικές μεταπτυχιακές σπουδές).

δ. Καθιέρωση ενός συστήματος τύπου Έρασμος για ανταλλαγές σπουδαστών μεταξύ των ιδρυμάτων κατάρτισης των κρατών – μελών.

Σχετικά δε με τις συνθήκες εργασίας επιβάλλεται η επικύρωση κι εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας και η διασφάλιση της εφαρμογής των νέων κανόνων από όλα τα κράτη – μέλη.

### 5.2.3 Η ΕΙΔΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (TASK FORCE) ΚΑΙ Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το 2010, η Επιτροπή δημιούργησε μία Ειδική Ομάδα Εργασίας σχετικά με την Ναυτική Εργασία και Ανταγωνιστικότητα<sup>59</sup> έτσι ώστε να αναπτύξει ιδέες και προοπτικές για να τονώσει την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελμάτων και να συμβάλλει στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η Ειδική Ομάδα Εργασίας εξέδωσε μία σειρά προτεινόμενων πολιτικών το 2011 προς επίτευξη των παραπάνω στόχων. Οι πολιτικές που προτάθηκαν δεν διαφέρουν πολύ από τις παραπάνω προτεινόμενες από την Πράσινη αλλά και τη Γαλάζια Βίβλο, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως η έρευνα που διεξήχθη από την ειδική αυτή ομάδα παρουσίασε τα αποτελέσματα κάτω από ένα πρίσμα περισσότερο αληθοφανές και πραγματικό, εντοπίζοντας πολύ βασικά και καθημερινά προβλήματα της ναυτικής εργασίας.

Το 2011, στα πλαίσια του οράματος για έναν ενιαίο χάρτη μεταφορών, η Λευκή Βίβλος<sup>60</sup> θέτει το θέμα της απασχόλησης στον κλάδο των μεταφορών γενικότερα, υπό το πρίσμα της καθιέρωσης ποιοτικών θέσεων και συνθηκών εργασίας.

Με τη Λευκή Βίβλο τίθεται το θέμα της απασχόλησης υπό το πρίσμα της κοινωνικής του διάστασης και συγκεκριμένα ως ακολούθως:

α. Στην πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2018 εξαγγέλθηκε ανάληψη δράσης κοινωνικού θεματολογίου. Το 2011 στη Λευκή Βίβλο τίθεται το θέμα της εφαρμογής των εν λόγω μέτρων.

β. Ενίσχυση της εφαρμογής της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας.

γ. Επικαιροποίηση της Οδηγίας<sup>61</sup> για την εκπαίδευση των Ναυτικών.

Στη Λευκή Βίβλο τονίζεται ιδιαίτερα η επιδίωξη υψηλής ποιότητας εργασίας στον ναυτιλιακό κλάδο ως γνώμονας για την ανταγωνιστική ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Το θέμα της εργασίας και των ανθρώπινων πόρων όπως προαναφέρθηκε είναι πολύ σημαντικό για την ανταγωνιστικότητα του συνόλου της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αποτελεί γενική παραδοχή πως το εργατικό δυναμικό και η έλλειψη ιδιαίτερων δεξιοτήτων στο μέλλον θα αποτελέσει μείζον πρόβλημα. Γι' αυτό το λόγο, η Ένωση προσπαθεί συνεχώς να εναρμονίσει το εργασιακό πλαίσιο και την ανταγωνιστικότητα, τονίζοντας και αναθεωρώντας τις πολιτικές της όποτε θεωρείται αναγκαίο.

<sup>59</sup> Task Force on Maritime Employment and Competitiveness

<sup>60</sup> COM(2011) 144 τελικό

<sup>61</sup> Οδηγία 2008/106/EC

#### 5.2.4 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΠΡΟΟΔΟΥ

Όσον αφορά την εργασία και τις εργασιακές συνθήκες, η Ε.Ε. τονίζει πως δίνει ιδιαίτερη προσοχή στις εργασιακές συνθήκες και συνθήκες διαβίωσης στα πλοία καθώς αποτελούν μέρος της θαλάσσιας ασφάλειας αποτρέποντας ατυχήματα οφειλόμενα στον ανθρώπινο παράγοντα. Το κοινοτικό κεκτημένο σχετικά με την εργασιακή νομοθεσία, την ισότητα στην εργασία και τη μη διάκριση είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ένωση κι εφαρμόζεται σε όλο το ναυτικό εργατικό δυναμικό με μόνο λίγες εξαιρέσεις οι οποίες βρίσκονται ήδη υπό εξέταση.

Σε διεθνές επίπεδο, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας έτσι ώστε να διασφαλιστούν ισότιμες εργασιακές συνθήκες και συνθήκες διαβίωσης στα πλοία, καθώς και ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού για τους εργοδότες. Η Ε.Ε. υποστηρίζει έμπρακτα την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας μεταφέροντας τα σχετικά σημεία της στο ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο που διέπει την εργασία, μέσω κοινωνικής συμφωνίας που διεξήχθη μεταξύ του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Πλοιοκτητών (ECSA) και του Ευρωπαϊκού Συνδικάτου Εργαζόμενων στις μεταφορές (ETF). Η κοινωνική αυτή συμφωνία μετετράπη σε νόμο το 2009, με την Οδηγία του Συμβουλίου 2009/103/EC και αποτελεί περήφανο συμπλήρωμα του κεκτημένου σχετικά με την εργασιακή νομοθεσία.

Σχετικά με την εκπαίδευση και την κατάρτιση των εργαζομένων στα ναυτικά επαγγέλματα, η Ε.Ε. τα θεωρεί θέματα μείζονος σημασίας για την διατήρηση υψηλού επιπέδου γνώσης και δεξιοτήτων στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό τομέα αλλά και την διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου ασφάλειας αυτού.

Προς αυτή την κατεύθυνση λοιπόν, έχει αναπτυχθεί ένα ολόκληρο πλαίσιο συγκεκριμένων κανόνων και πιστοποιητικών για τους ναυτικούς. Σκοπός είναι, από τη μια πλευρά, να ενσωματωθούν τα διεθνή πρότυπα τα οποία προκύπτουν από τη Διεθνή Συνθήκη STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping – Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών) ενώ παράλληλα να διασφαλισθεί για όλους τους εργαζομένους στα ευρωπαϊκά πλοία ένα ενιαίο επίπεδο ανταγωνιστικότητας που θα αντιστοιχεί τουλάχιστον σε εκείνο που απαιτείται από την προαναφερθείσα Διεθνή Συνθήκη.

Παράλληλα, το 2012 ψηφίστηκε Οδηγία<sup>62</sup>, η οποία (όπως είχε αναφερθεί στις πολιτικές της Λευκής Βίβλου το 2011) αναθεωρεί εκείνη του 2008 σχετικά με το ελάχιστο απαιτούμενο εκπαίδευσης των ναυτικών και φέρνει στην ευρωπαϊκή νομοθεσία τις τελευταίες διατυπώσεις της Διεθνούς Συνθήκης STCW. Στην ανανεωμένη Οδηγία συμπεριλαμβάνεται ένα πανευρωπαϊκό σύστημα αναγνώρισης πιστοποιητικών τρίτων χωρών τα οποία συνάδουν με τις απαιτήσεις της STCW. Η Ένωση, με τη βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA – European Maritime Safety Agency) έχει ήδη αξιολογήσει πιστοποιητικά 30 τρίτων χωρών τα οποία έχουν μέχρι στιγμής αναγνωρισθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της αναθεωρημένης Οδηγίας.

### 5.3 ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΑΕΙΦΟΡΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Στην Πράσινη Βίβλο που εξέδωσε η Επιτροπή το 2006, γίνεται ιδιαίτερη μνεία για την επικέντρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των πολιτικών που απορρέουν σχετικά με τα ναυτιλιακά θέματα στην Αειφόρο Ανάπτυξη των θαλασσών. Η Πράσινη Βίβλος θεωρείται εν γένει, πως αποτελεί εφαρμογή του πλαισίου της πολιτικής της Ε.Ε. στο οποίο και εντάσσεται. Όλες οι ευρωπαϊκές πολιτικές που θα προτείνονται στα πλαίσια του ναυτιλιακού τομέα, των θαλάσσιων μεταφορών και της απασχόλησης σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο θα πρέπει να βασίζονται στις αρχές της αειφορίας και της διασφάλιση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται η *«αδήριτη ανάγκη μιας συνολικής θαλάσσιας πολιτικής με στόχο την ανάπτυξη ενός ακμάζοντα θαλάσσιου τομέα και του πλήρους δυναμικού των θαλάσσιων δραστηριοτήτων με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η οικολογική αειφορία.<sup>63</sup>»* Άλλωστε, είναι γεγονός πως διατήρηση ενός υγιούς θαλάσσιου – και όχι μόνον – περιβάλλοντος αποτελεί συνθήκη για την επίτευξη μακροπρόθεσμα ανταγωνιστικότητας, ανάπτυξης και απασχόλησης. Στην Πράσινη Βίβλο αναφέρεται πως ο στόχος είναι μέχρι το 2021 να διατηρηθεί ή να βελτιωθεί όπου αυτό είναι αναγκαίο η καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Απαιτείται λοιπόν να

---

<sup>62</sup> Οδηγία 2012/35/EU

<sup>63</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2006, σελ.1)

συμπεριληφθούν οι περιβαλλοντικοί προβληματισμοί σε όλες τις διαστάσεις λήψης αποφάσεων σχετικά με τις πολιτικές που αφορούν τον θαλάσσιο τομέα. Αναφέρεται δε, πως η διάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα αποτελεί κι αυτή μία συνιστώσα σε στενή σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και ως εκ τούτου στη διατήρηση της αειφορίας εντός της Ευρώπης.

Στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική το 2007, αναφέρεται και πάλι το θέμα της μεγιστοποίησης της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών με την ανάγκη διατύπωσης πολιτικών και πρακτικών οι οποίες θα αφορούν δράσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και στην αναδιάρθρωση του μεταφορικού συστήματος στο σύνολό του μέσα στην Ευρώπη. Προς την κατεύθυνση της αειφόρου ανάπτυξης τονίζεται ιδιαίτερα η χρησιμότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και η ανάπτυξη των Θαλασσιών Λεωφόρων μη παραλείποντας όμως το πρόβλημα των χρονοβόρων διοικητικών και τελωνειακών εργασιών στον τομέα, για το οποίο όπως ήδη αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3 του παρόντος χάραξε συγκεκριμένες πολιτικές.

Ενδεικτικά, πολιτικές σχετικές με θέματα προστασίας του περιβάλλοντος που άπτονται στον ναυτιλιακό τομέα και δεσμεύτηκαν προς εφαρμογή στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική είναι:

α. Προτάσεις για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία σε λιμένες και συγκεκριμένα αναιρώντας τα φορολογικά μειονεκτήματα που προσέφερε μέχρι πρότινος η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά.

β. Έκδοση κατευθυντηρίων σχετικά με την εναρμόνιση στην ανάπτυξη λιμένων και της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

γ. Ενεργή στήριξη των διεθνών προσπαθειών για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Σε περίπτωση που δεν εμφανισθεί πρόοδος, θα εξετασθεί ενδεχόμενο ενσωμάτωσης μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

δ. Στηρίζοντας τις διεθνείς προσπάθειες σχετικά με το θέμα της διάλυσης πλοίων θα υποβάλλει προτάσεις για αποτελεσματικούς και περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους διάλυσης.

Αναφορικά με τα παραπάνω, η Ε.Ε. υιοθέτησε το 2007 μία Πράσινη Βίβλο σχετικά με καλύτερες πρακτικές διάλυσης πλοίων<sup>64</sup> όπου πραγματεύτηκε το θέμα που προτάθηκε παραπάνω. Άμεσα, το έτος 2008, δημοσιεύτηκε η νέα Ευρωπαϊκή

---

<sup>64</sup> COM(2007) 269 τελικό

στρατηγική γι' αυτές τις πρακτικές<sup>65</sup> προσφέροντας ένα εύρος μέτρων για φιλικότερες προς το περιβάλλον πρακτικές διάλυσης πλοίων.

Το 2009, στις προτάσεις πολιτικής με ορίζοντα το 2018, οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις προς ενσωμάτωση στις πολιτικές της Ε.Ε. για τη ναυτιλία παραμένουν περίπου στα ίδια πλαίσια απαιτώντας εξασφάλιση σταθερότητας στη μείωση των αερίων θερμοκηπίου. Έμφαση δίδεται αυτή τη φορά στην ένταση που προκαλείται από την παγκοσμιοποίηση, καθώς ασκείται πλέον μεγάλη πίεση από το διεθνές πλαίσιο σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χωρών ως κρατών σημαίας, λιμένα και παράκτιων κρατών. Παράλληλα, προαναγγέλλει ενίσχυση της νομοθεσίας σχετικά με τις εγκαταστάσεις των λιμένων για την παραλαβή των αποβλήτων των πλοίων και εφαρμογή των τροποποιήσεων που εγκρίθηκαν από τον ΙΜΟ τον Οκτώβριο του 2008 σχετικά με τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία.

Στις πολιτικές με ορίζοντα το 2018, επισημαίνεται ιδιαίτερα το θέμα της ασφάλειας ως απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση της αειφόρου ανάπτυξης. Σε αυτό το σημείο, θα πρέπει να αναφερθεί πως το Μάρτιο του 2009, η Ε.Ε. ενέκρινε την Τρίτη Δέσμη μέτρων για τη Θαλάσσια Ασφάλεια ως συνέχεια των δεσμών μέτρων ERIKA I και ERIKA II στέλνοντας ένα ηχηρό μήνυμα πως δεν θα δείξει καμία ανοχή σε πλοία υποβαθμισμένων προδιαγραφών. Η Τρίτη Δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα είχε ήδη ξεκινήσει ως συλλογιστική ήδη από το Νοέμβριο του 2005, έχοντας ως κύριο στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας με τα οφέλη όμως να αντικατοπτρίζονται μόνο σε πλοιοκτήτες που έθεταν υπό εφαρμογή τα πρότυπα ασφάλειας και όχι σε όσους διέθεταν ακόμη υποβαθμισμένα πλοία σχετικά με τις προδιαγραφές, για τους οποίους αναγκαστικά οι πιέσεις αυξάνονταν. Η Δέσμη Μέτρων αποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των ήδη υπάρχοντων μέτρων σχετικά με την αποτροπή ατυχημάτων αλλά και τη διαχείριση των συνεπειών σε περίπτωση που αυτά συμβούν.

Στις πολιτικές με ορίζοντα το 2018, αναφέρεται σχετικά με τα παραπάνω, πως πλέον η Ε.Ε. διαθέτει ένα από τα πλέον συνεκτικά και εξελιγμένα ρυθμιστικά πλαίσια για τη ναυτιλία παγκοσμίως. Έτσι, δίδεται προτεραιότητα στις προτεινόμενες πολιτικές στην επιβολή εφαρμογής στα κράτη – μέλη των μέτρων που υιοθετήθηκαν. Προτείνεται

---

<sup>65</sup> COM(2008) 767 τελικό

επίσης να αναθεωρηθεί η λειτουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα έτσι ώστε να αυξηθεί η τεχνική και επιστημονική του βοήθεια.

Λίγα χρόνια αργότερα, όσον αφορά τις δράσεις για την προστασία της στοιβάδας του όζοντος ελαττώνοντας τις εκπομπές ρύπων από τα πλοία, η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύθηκε ενεργά στην εφαρμογή του EEDI - Energy Efficiency Design Index (Δείκτες Ενεργειακής Απόδοσης) που υιοθετήθηκε το 2011 από τον IMO. Αφορά ένα σύνολο από δείκτες οι οποίοι εισάγουν πρότυπα ελάχιστης απόδοσης ρύπων για κάποιους τύπους νέων πλοίων από το έτος 2013. Αναφέρεται δε, πως στο πρόγραμμα είναι να προβεί η Ε.Ε. το έτος 2013 σε δράσεις σχετικά με την παρακολούθηση, την καταγραφή και επιβεβαίωση της παραγωγής αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία.

Άλλες σημαντικές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος κι έχουν τεθεί σε ισχύ ήδη, είναι:

α. **Νηογνώμονες:** Με την ψήφιση του Κανονισμού 391/2009/ΕΚ το 2009, βελτιώθηκε το σύστημα για την αναγνώριση των Νηογνωμόνων σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Σύμφωνα με τον Κανονισμό, μόνο οργανισμοί οι οποίοι διέπονται από υψηλή αξιοπιστία και επαγγελματισμό θα αναγνωρίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να διεξάγουν θεσπισμένους ελέγχους και να παρέχουν πιστοποίηση εκ μέρους των ευρωπαϊκών κρατών – μελών.

β. **Έλεγχος κινητικότητας:** Με την Οδηγία 2002/59/ΕΚ, έχει θεσπισθεί σύστημα ειδοποίησης για όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από ευρωπαϊκούς λιμένες. Δημιουργήθηκε λοιπόν ένα πανευρωπαϊκό σύστημα παρακολούθησης και παροχής πληροφόρησης σχετικά με διαδικασίες κινήσεως πλοίων και ιδιαίτερα στις περιπτώσεις όπου αυτά φέρουν επικίνδυνα ή μολυσματικά προς το περιβάλλον φορτία.

γ. **Απαιτήσεις διπλού κύτους για τα πετρελαιοφόρα:** Όχι πρόσφατος αλλά πολύ σημαντικός, ο Κανονισμός 417/2002/ΕΚ έδωσε την ώθηση για τη χρήση περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον πετρελαιοφόρων, θέτοντας έτσι ένα χρονικό όριο στην παγκόσμια πλέον εξαφάνιση των πετρελαιοφόρων μονού κύτους.

#### 5.4 Η ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΚΗΝΗ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Είναι γεγονός πως ένα μεγάλο μέρος των πολιτικών που αφορούν τη ναυτιλία λόγω της φύσεως αυτής υπερβαίνει τα ευρωπαϊκά όρια, ενώ η διαμόρφωση της νομοθεσίας που διέπει τα αντίστοιχα ζητήματα συχνά λαμβάνει χώρα σε διεθνές επίπεδο. Ιδιαιτερότητες αποτελούν ζητήματα όπως είναι το περιβάλλον γενικότερα και ειδικότερα το θαλάσσιο περιβάλλον, τα οποία σαφέστατα ρυθμίζονται καλύτερα σε παγκόσμιο επίπεδο, κάτι που άλλωστε επιβάλλεται.

Στη Λευκή Βίβλο του 2001, διακρίνεται έντονος προβληματισμός για τον περιορισμένο ρόλο της Ευρώπης στη διαδικασία θέσπισης διεθνών κανόνων σχετικά με τις μεταφορές. Διακρίνεται το πρόβλημα του αποκλεισμού αυτής από τους διεθνείς οργανισμούς και η μειονεκτική ιδιότητά της ως απλού παρατηρητή. Τονίζεται δε, η ανάγκη προσχώρησής της στους διεθνείς οργανισμούς που ρυθμίζουν τα μεταφορικά ζητήματα έτσι ώστε να της δοθεί η ευκαιρία να υπερασπίζεται ομόφωνα τα συμφέροντά της. Προς την κατεύθυνση αυτή, η Επιτροπή δεσμεύεται να προτείνει από τα τέλη του έτους στο Συμβούλιο την έναρξη διαπραγματεύσεων με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό έτσι ώστε να καταστεί ισότιμο μέλος.

Το 2006, στην Πράσινη Βίβλο, αναπτύσσεται ιδιαίτερη συλλογιστική αφιερωμένη στην εξωτερική διάσταση που πρέπει να αποκτήσει η ευρωπαϊκή πολιτική για τα θέματα που αφορούν τη ναυτιλία. Καθίσταται σαφές, πως η Ε.Ε. κατά την ανάπτυξη των πολιτικών της είναι πρόθυμη να τις μοιραστεί με τη διεθνή κοινότητα, ενώ σε περιπτώσεις που διαπιστώνει ανάγκη για διατύπωση νέων διεθνών κανονισμών να αναλαμβάνει δράση έτσι ώστε να ασκήσει πιέσεις προς την κατεύθυνση καθιέρωσής τους διεθνώς.

Ένας βασικός λόγος για τον ενεργό ρόλο της Ευρώπης στη διεθνή σκηνή πέρα από το θέμα της παγκοσμιοποίησης η οποία αναγκάζει εν γένει τις χώρες σε παγκόσμια εξωστρέφεια, είναι, όπως αναφέρεται στην Πράσινη Βίβλο, το θέμα της εξασφάλισης ισότιμων όρων διεκδίκησης και ισότιμου ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο για τις επιχειρήσεις των κρατών – μελών της. Εργαλείο επίτευξης αποτελεί η συμβολή της στην εφαρμογή διεθνών κανονισμών που διέπουν τον τομέα της ναυτιλίας μέσω διαδικασιών άμεσης κύρωσης των διεθνών συμβάσεων όταν αυτές εγκολλώνονται στο νομοθετικό της πλαίσιο.

Ένα άλλο θέμα που θίγεται είναι το θέμα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συγκεκριμένα των υδάτων τα οποία απέχουν από την εθνική

δικαιοδοσία. Το θέμα αυτό έχει απασχολήσει ιδιαίτερα την διεθνή κοινότητα, ενώ καθίσταται αναγκαίο για την Ε.Ε. αλλά και τα κράτη – μέλη να δείξουν ενεργό συμμετοχή στη διεθνή αξιολόγηση της θάλασσας του ΟΗΕ που βρίσκεται σε εξέλιξη<sup>66</sup>.

Λόγος γίνεται επίσης για το θέμα της διάλυσης των πλοίων και τους κινδύνους που αυτή συνεπάγεται για το περιβάλλον. Το θέμα αφορά τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία τα οποία αποστέλλονται για διάλυση στη Νότια Ασία. Προτείνεται λοιπόν η ανάληψη πολιτικών πρωτοβουλιών από μέρος Ε.Ε. σχετικά με την καθιέρωση ελάχιστων προτύπων διάλυσης.

Το 2007, στην Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της Ευρώπης ο διεθνής ρόλος της Ένωσης σχετικά με τον καθορισμό της θαλάσσιας πολιτικής έρχεται και πάλι στο προσκήνιο. Αναφέρεται καταρχήν η ενίσχυση του ρόλου της στους διεθνείς οργανισμούς για προαγωγή των συμφερόντων της. Αυτή τη φορά αναφέρεται και η διάσταση της κλιματικής αλλαγής, για την οποία δεσμεύεται να επιδείξει προσοχή, και προαναγγέλλεται η παρουσίαση το 2008 εκθέσεως σχετικά με στρατηγικά θέματα που σχετίζονται με τον Αρκτικό Ωκεανό. Παράλληλα, δεσμεύεται να αναπτύξει δράσεις συντονισμού σχετικά με τις πολιτικές που αφορούν ύδατα και περιοχές οι οποίες γειτνιάζουν με τρίτες χώρες. Εδώ συμπεριλαμβάνονται η διαχείριση της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας αλλά και ζητήματα που αφορούν τη Βόρεια Διάσταση<sup>67</sup>.

Τα επόμενα χρόνια, στις εξαγγελίες πολιτικής που αφορούν τη ναυτιλία, ήτοι στην διατύπωση στρατηγικών και πολιτικών με ορίζοντα το 2018 αλλά και στη Λευκή Βίβλο του 2011, η ανάγκη συνεργασίας παγκοσμίως τονίζεται, καθώς οι παγκόσμιες προκλήσεις ολοένα και αυξάνονται. Τονίζεται η ανάγκη δημιουργίας ενός «σφαιρικού διεθνούς κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία που να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα<sup>68</sup>». Οι δράσεις αυτή τη φορά είναι εμπεριστατωμένες σε ένα πλαίσιο το οποίο άπτεται συγκεκριμένων σύγχρονων προβληματισμών που προκύπτουν από το διεθνές μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον. Τέτοια προβλήματα είναι η κλιματική αλλαγή και οι ανάγκες για περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και τα ολοένα αυξανόμενα θέματα ασφάλειας, όπως η εξάλειψη της πειρατείας. Τονίζεται η επιτακτική ανάγκη για «παγκόσμια εφαρμογή και

<sup>66</sup> (United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2013)

<sup>67</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007, σελ.16)

<sup>68</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2009, σελ.14)

*επιβολή υψηλών προτύπων ασφαλείας υποδομών, ασφαλείας προσώπων, προστασίας του περιβάλλοντος και των συνθηκών εργασίας, καθώς και την εξάλειψη της πειρατείας<sup>69</sup>».*

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους υποστηρικτές του διεθνούς εμπορίου και της παγκοσμιοποίησης. Για την Ευρώπη, η οποία παραμένει ο σημαντικότερος εταίρος του παγκοσμίου εμπορίου καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση παγκοσμίως σχετικά με τις εισαγωγές και τη δεύτερη όσον αφορά τις εξαγωγές, ο ναυτιλιακός κλάδος είναι απαραίτητος για τη διατήρηση διεθνούς επιπέδου ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατηρεί συνεχή διάλογο με όλους τους ναυτιλιακούς εταίρους και ομίλους όχι μόνον σε πανευρωπαϊκό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως είναι οι ΗΠΑ, η Κίνα, η Ινδία, η Ιαπωνία και η Ρωσία, με σκοπό την ενδυνάμωση της σταθερότητας του διεθνούς θαλάσσιου εμπορικού συστήματος. Διμερείς συμφωνίες και διάλογος είναι παράγοντες – κλειδιά στην επίλυση προβλημάτων, την άρση περιορισμών στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές και στην προώθηση της ποιοτικής ναυτιλίας σε ολόκληρο τον κόσμο.

Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή παρέχει την πλήρη υποστήριξή της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου για την επίτευξη πολυμερών συμφωνιών σε παγκόσμιο επίπεδο έτσι ώστε να ευνοηθούν όλα τα έθνη. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λαμβάνει μέρος σε διεθνή συνέδρια, ειδικότερα για τα θέματα της ασφάλειας, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των προτύπων που διέπουν τη ναυτική εργασία. Συντονίζει μαζί με τα κράτη – μέλη τη διατύπωση των θέσεων της και την υποστήριξη αυτών στα διεθνή φόρουμ όπως είναι ο Παγκόσμιος Ναυτικός Οργανισμός (ΙΜΟ) και η Παγκόσμια Οργάνωση Εργασίας (ΙΛΟ), σχετικά με την οποία μάλιστα πέτυχε τη συμβολή της στη Διεθνή Σύμβαση για τα Ναυτικά Πρότυπα Εργασίας τον Φεβρουάριο του 2006.

Επιπροσθέτως, διμερές ομάδες σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών<sup>70</sup> έχουν αναπτυχθεί με τρίτες χώρες όπως είναι οι ΗΠΑ, η Κορέα και η Ρωσία. Έναρξη συζητήσεων έχει ήδη επιτευχθεί και με τρίτες χώρες της Κασπίας Θάλασσας αλλά και με εκείνες της Μεσογείου. Οι ομάδες εργασίας που έχουν καθιερωθεί έχουν ως σκοπό την ανάπτυξη θεμάτων όπως: τη δημιουργία κοινών θέσεων σχετικά με θέματα ασφάλειας, την ανταλλαγή εμπειριών και πληροφόρησης, τη δημιουργία βέλτιστων

<sup>69</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011, σελ.10)

<sup>70</sup> Transport Security Working Groups

πρακτικών, την επίτευξη προόδου σχετικά με τη διεθνή αναγνώριση προτύπων σχετικά με την ασφάλεια αλλά και την προσπάθεια καθιέρωσης αμοιβαίων συμφωνιών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

#### 6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα κεφάλαια που προηγήθηκαν έγινε μία επισκόπηση των κυριότερων πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την αναδιάρθρωση και την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Το πόνημα της επισκόπησης στόχευσε στη σταχυολόγηση και παράθεση των σημαντικότερων πολιτικών που αναπτύχθηκαν τα τελευταία έτη έχοντας ως πυρήνα τέσσερις βασικούς άξονες πολιτικών: Τη Λευκή Βίβλο του 2001 που αποτέλεσε ουσιαστικά το εναρκτήριο λάκτισμα για την ανάγκη ολοκληρωμένης διαμόρφωσης πολιτικών εντός του πυρήνα της Ε.Ε. σχετικά με το ναυτιλιακό περιβάλλον, την έκδοση της Πράσινης Βίβλου το 2006 που έθεσε τους προβληματισμούς για μία αειφόρο ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών εν γένει και ειδικότερα των θαλάσσιων μεταφορών θέτοντας τον προβληματισμό των κατακερματισμένων ως τότε πολιτικών και το θέμα της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας, τη Γαλάζια Βίβλο του 2007 για μία Ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική η οποία ουσιαστικά ήταν το πανηγυρικό αποτέλεσμα της δημόσιας διαβούλευσης που επέφερε η Πράσινη Βίβλος το 2006, καθώς και τους Στρατηγικούς Στόχους και Πολιτικές που δημοσιεύτηκαν το 2009 με γνώμονα επίτευξης το έτος 2018. Παράλληλα με την ανάλυση που διενεργήθη σχετικά με τις προαναφερθείσες πολιτικές αναφέρθηκαν όπου κρίθηκε αναγκαίο και πολιτικές σχετικές με τη ναυτιλιακή διάσταση ως απόρροια της Λευκής Βίβλου του 2011.

Όπως προαναφέρθηκε και στην εισαγωγή του παρόντος, επιλέχθηκαν οι βασικότεροι τομείς διαμόρφωσης πολιτικών με γνώμονα την προσοχή που δόθηκε κάθε φορά στους τέσσερις βασικούς άξονες και οι οποίοι θεωρήθηκαν ως κυριότερα συστατικά για τη διαμόρφωση αναδιαρθρωτικών πολιτικών με στόχο την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Παρακάτω, θα ακολουθήσει μία κριτική επισκόπηση και σύνθεση των κυρίων ευρημάτων από την ανάλυση των πολιτικών αυτών και τα συμπεράσματα αυτής.

## 6.2 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥΣ: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στην ανάλυση που προηγήθηκε διαπιστώνουμε καταρχήν μία ουσιαστικά εκ των υστέρων πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να διαμορφώσει συγκεκριμένες πολιτικές όχι μόνον σχετικά με τον τομέα της ναυτιλίας αλλά και τον μεταφορικό τομέα στο σύνολό του, παρόλο που μόλις με ιδρυτική συνθήκη το 1958 είχε ήδη διατυπωθεί η πρόβλεψη για χάραξη κοινοτικών ενιαίων μεταφορικών πολιτικών. Χαρακτηριστικό δε είναι το γεγονός πως σταθμός εκκίνησης για τη συζήτηση ανάληψης συντονισμένης δράσης ήταν οι προσχωρήσεις στους κόλπους της Κοινότητας παραδοσιακά ναυτιλιακών κρατών – ανάμεσά τους και η Ελλάδα – καθώς και σχετική προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το 1974.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε – και ίσως με ιδιαίτερη ικανοποίηση – πως η γενικότερη μεταφορική πολιτική της Ε.Ε. ξεκίνησε να διαμορφώνεται με το εναρκτήριο λάκτισμα που έθεσε η σπουδαιότητα του ναυτιλιακού τομέα. Το συμπέρασμα επιβεβαιώνεται δε από τις πρωτοβουλίες που λήφθηκαν μετά την απόφαση του ΔΕΚ το 1974 σχετικά με παρουσίαση ναυτιλιακών πολιτικών. Η Ευρώπη ξεκινά να αντιλαμβάνεται το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που της παρέχει η ναυτιλία και προσπαθεί να αναλάβει δράση. Παρόλα αυτά, πολιτικές όπως η υιοθέτηση των τεσσάρων Κανονισμών το 1986 δεν στέφθηκαν με την ανάλογη επιτυχία και η ίδια η Ε.Ε. παραδέχτηκε προς το τέλος της δεκαετίας του '80 πως δεν έτυχαν των αναμενόμενων αποτελεσμάτων. Παράλληλα, ακολουθεί το 1989 μία δεύτερη δέσμη πολιτικών, η επονομαζόμενη δεύτερη Φάση, θεσπίζοντας πονήματα όπως το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο EUROS για να αντιμετωπίσει αφηνιδιαστικούς κινδύνους όπως το συνεχόμενο flagging out και την ανησυχητική γήρανση του ευρωπαϊκού στόλου.

Το πρόβλημα που μπορούμε να εντοπίσουμε αναλύοντας τα παραπάνω είναι πως ναι μεν έγινε προσπάθεια για ρύθμιση κάποιων θεμάτων αλλά επικεντρώθηκε κυρίως σε πολιτικές καθορισμού πρακτικών ρύθμισης του ανταγωνισμού και δασμολογικών θεμάτων, που ναι μεν ήταν αναγκαίες σε εκείνη την πρώτη φάση αλλά διαπιστώνεται η έλλειψη εμπειρίας της Ένωσης να αποκτήσει μία συνολική εικόνα του κλάδου της ναυτιλίας και των ειδικότερων θεμάτων που την απαρτίζουν. Έτσι λοιπόν βρίσκεται ξαφνικά αντιμέτωπη με προβλήματα που άπτονται στην έλλειψη

ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου για τον ναυτιλιακό κλάδο αλλά και στην αδέξια αντιμετώπιση που επέδειξε. Το πρόβλημα της φτώχης ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι πασιφανές από τη συνεχή μεταπήδηση των Ευρωπαίων εφοπλιστών σε σημαίες ευκαιρίας, γεγονός που θα μπορούσαμε τολμηρά να χαρακτηρίσουμε ως απαράδεκτο δεδομένου ότι η Ένωση πλησίαζε στο κατώφλι του 21<sup>ου</sup> αιώνα, μετρώντας περίπου 30 χρόνια ύπαρξης αλλά και κράτη – μέλη με ναυτιλιακό τομέα αναγνωρίσιμο παγκοσμίως.

Ευτυχώς, πολύ γρήγορα, έγινε προσπάθεια ανάκτησης του χαμένου εδάφους και ήδη από το 1991 διαπιστώνεται στις «Νέες Προκλήσεις για τις Βιομηχανίες Θαλάσσης» με ευφράδεια το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας. Από εκεί και έπειτα τα διάφορα ναυτιλιακά θέματα και προβλήματα αλλά και οι συνεχώς εντεινόμενες προκλήσεις αναγνωρίζονται και διατυπώνονται ως στοιχεία μίας ευρύτερης θεώρησης. Μία νέα σφαιρική και οριζόντια διάσταση υιοθετείται, και τα κοινοτικά συμφέροντα στη θάλασσα αρχίζουν να εξυπηρετούνται πλέον πιο συγκεκριμένα.

Σήμερα, στην Ευρώπη των 27 κρατών – μελών, 14 εκ των οποίων συγκαταλέγονται ανάμεσα στις ηγέτιδες πλοιοκτήτριες χώρες παγκοσμίως, η ναυτιλία αντιμετωπίζεται ως τομέας που βρίσκεται στην αιχμή των πολιτικών της, με προσδοκίες για απόδοση τεράστιων στρατηγικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων για όλα τα κράτη – μέλη.

Στις δέσμες πολιτικών που αναπτύσσονται μετέπειτα, στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα σχετικά με την ανάγκη διαμόρφωσης πολιτικών που θα αναδιαρθρώσουν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας διαπιστώθηκαν και αναλύθηκαν στο παρόν πόνημα συγκεκριμένοι στρατηγικοί τομείς στους οποίους η Ε.Ε. έδωσε ιδιαίτερη σημασία, ένας εκ των οποίων είναι και η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Ο εν λόγω τομέας αναφέρεται και αναλύεται συνεχώς είτε με τη διατύπωση στοχευμένων πολιτικών είτε με την ανασκόπηση προόδου ανελλιπώς σε όλα τα πλαίσια πολιτικών που εκδόθηκαν από το 2001 μέχρι και σήμερα.

Χαρακτηριστικό γεγονός σχετικά με τον εν λόγω τομέα είναι η παντελής αναφορά του σε οποιαδήποτε εξαγγελία στρατηγικών μέχρι το 2001. Η εισαγωγή της σημασίας του διατυπώνεται αρχικά στην Λευκή Βίβλο το 2001, στην προσπάθεια που γίνεται εκ μέρους της Ε.Ε. για την επίτευξη αειφορίας μέσω του σχεδιασμού ενός διατροφικού συστήματος μεταφορών, στο οποίο η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θα

συμβάλλει ποικιλοτρόπως, κυρίως όμως με τη μεταφορά ενός μεγάλου κομματιού από το προβληματικό από συμφορήσεις χερσαίο δίκτυο σε εκείνο των εσωτερικών πλωτών οδών αλλά και θαλάσσιων συγκεκριμένων οδών εντός του ευρωπαϊκού χώρου.

Παρόλο που η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν αποτελεί σύγχρονο τρόπο μεταφορών αφού ιστορικά αποδεικνύεται πως διαθέτει ιστορία χιλιετιών και δεδομένου ότι καλύπτει ένα πολύ μεγάλο μέρος των ενδοκοινοτικών μεταφορών εμπορευμάτων, λόγω της ανυπαρξίας στοχευμένης πολιτικής εκ μέρους της Ε.Ε., ο τομέας αυτός στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα διέπεται από ένα πολύπλοκο και δυσνόητο πλαίσιο, κατακερματισμένος και γεμάτος μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δρουν σε καθεστώς σκληρού ανταγωνισμού με απαγορευτική την ικανότητα επανεπένδυσης.

Το θέμα της τόνωσης του τομέα επανήλθε στο προσκήνιο για περιβαλλοντικούς περισσότερο λόγους μέσα στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης του μεταφορικού συστήματος της Ευρώπης. Καθώς οι πολιτικές ανάπτυξης του λάμβαναν χώρα, μπορούμε εύκολα να αντιληφθούμε από την επισκόπηση αυτών πως εντοπίστηκε πίσω από τον πολύπλευρο αυτό τομέα της ναυτιλίας μία πληθώρα άλλων παραγόντων όπως είναι η ευκαιρία απασχόλησης που προσφέρει σε ένα τεράστιο αριθμό ανθρώπινου δυναμικού αλλά και η ασφάλεια, ειδικά όταν πρόκειται για μεταφορά επικίνδυνων φορτίων\* και εδώ θα πρέπει να αναφερθεί το γεγονός πως οι πολιτικές άμεσα έσπευσαν να δώσουν απαραίτητες κατευθύνσεις.

Η διαμόρφωση των πολιτικών ξεκινά από τα απλά και αναγκαία βήματα του επανακαθορισμού του ρυθμιστικού πλαισίου αλλά και τον εναρμονισμό αυτού σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές στο δίκτυο των εσωτερικών πλωτών οδών. Πέρα από τις αναγκαίες όμως ρυθμίσεις, η Ένωση προχωρά σε μεγαλύτερο βάθος αναδιάρθρωσης, εντοπίζοντας ανταγωνιστικά μειονεκτήματα σχετικά με την εργασία στον τομέα αυτό, και προβαίνει σε προσπάθειες εναρμόνισης των συνθηκών εργασίας των πληρωμάτων, ενώ για την υλοποίηση σχετικών έργων θεσπίζει το πρόγραμμα χρηματοδότησης Marco Polo.

Οι εξελίξεις είναι θεματικές και άξιες επιβράβευσης. Άμεσα προς την κατεύθυνση της προώθησης αυτού του σημαντικού κλάδου της ναυτιλίας, το συγκεκριμένο Πρόγραμμα για την Προαγωγή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων με τα δεκατέσσερα μέτρα και δράσεις που αναφέρει, αποτέλεσε ένα σημαντικό και συγκεκριμένο βήμα που βοήθησε όχι μόνον να απλοποιηθεί αλλά και να



«απεικονιστεί» αυτός ο πολύπλοκος τομέας. Συνεχίζει λοιπόν την υποστήριξη με χρηματοδότηση, καθώς προωθείται με την εκπονή του προγράμματος χρηματοδότησης Marco Polo I η έναρξη του Marco Polo II· εισάγει την έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων και αναλαμβάνει δράση προς την προβολή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Οι παραπάνω ενδεικτικές δράσεις αλλά και όσες αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 3 του παρόντος προεξοφλούνται εντός του προγράμματος εφαρμογής που εξήγγειλε, ήτοι την περίοδο 2003 – 2010 και στέφονται με επιτυχία. Στις μεγάλες επιτυχίες των πολιτικών για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων αξίζει να συμπεριλάβουμε τη γενναία προσπάθεια εναρμόνισης των διοικητικών και τεχνικών διαδικασιών με τις πρωτοβουλίες e-Customs και του ενιαίου διοικητικού εγγράφου SAD αλλά και το πρόγραμμα ΝΑΪΑΔΕΣ που στοιχειοθετεί ένα συνεκτικό πλαίσιο δράσης.

Οι προσπάθειες της Ένωσης λοιπόν σχετικά με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων μόνο ως επιτυχημένες θα μπορούσαν να χαρακτηρισθούν. Καταρχήν, οι πολιτικές με πρωτοστατούσα εκείνη του προγράμματος ΝΑΪΑΔΕΣ κατάφεραν μέσα σε λίγα έτη να στοιχειοθετήσουν ένα περιεκτικό πλαίσιο συνενώνοντας τις κατακερματισμένες μέχρι πρότινος δράσεις. Με το πρόγραμμα ΝΑΪΑΔΕΣ κατέστη δυνατή η δημιουργία ενός συμπαγούς πλαισίου νομοθεσίας, πολιτικών και συνεργασίας σε πέντε βασικούς τομείς: τη βελτίωση της αγοράς, τον εκσυγχρονισμό του στόλου, την αγορά εργασίας και τις υποδομές. Με την εφαρμογή των Συστημάτων Παροχής Υπηρεσιών Ποτάμιας Πληροφόρησης<sup>71</sup> που εισήγαγε ένα μεγάλο επίτευγμα σε λειτουργικό επίπεδο διακρίνονται η αποφυγή των συμφορήσεων καθώς και μεγαλύτερα επίπεδα ασφάλειας ιδιαίτερα δε, στις περιπτώσεις διακίνησης επικίνδυνων φορτίων.

Παράλληλα, η πλατφόρμα PLATINA που τέθηκε σε εφαρμογή το 2008 βοήθησε εξαιρετικά την ευρεία διάδοση όχι μόνον της εικόνας αλλά και της παροχής συνεχούς πληροφόρησης των ενδιαφερόμενων μερών, των ενημερωτικών και ερευνητικών κέντρων και των αρχών.

Τέλος, οι δράσεις σχετικά με την εργασία και τις δεξιότητες οδηγούν σε ένα περισσότερο εξειδικευμένο και ανταγωνιστικό ανθρώπινο δυναμικό κι εντέλει σε μία ναυτιλία μικρών αποστάσεων υψηλής ποιότητας.

---

<sup>71</sup> River Information Services (RIS)

Παρατηρούμε λοιπόν, πως η Ένωση πέτυχε να εντοπίσει καταρχήν και να εξελίξει στη συνέχεια έναν τομέα τεράστιων προοπτικών και δυνατοτήτων. Έναν ναυτιλιακό τομέα όπου όχι μόνο η τόνωση της ανταγωνιστικότητάς του θα επιφέρει τεράστια οικονομικά οφέλη στο σύνολο των κρατών – μελών αλλά θα μπορέσει να αποτελέσει στο μέλος έναν δυνατό και ασφαλή συνδετικό κρίκο στον ενεργειακό ανεφοδιασμό της ένωσης με την ασφάλεια που προσφέρει.

Για τη διατήρηση αυτών των μεγάλων δυνατοτήτων που κατάφερε σε συγκριτικά μικρό χρονικό διάστημα να εξελίξει και να αναδείξει, είναι αναγκαίο να εξασφαλίσει την πλήρη και αμέριστη συνεργασία όχι μόνον των κρατών – μελών, αλλά και τρίτων χωρών που με τον ένα ή τον άλλο τρόπο υπεισέρχονται στο χώρο και το δίκτυο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Χρειάζεται ίσως να διερευνηθεί η δυνατότητα διαλόγου με εμπλεκόμενες τρίτες χώρες προς αυτή την κατεύθυνση, όπως έχει προταθεί παραδείγματος χάριν στην περίπτωση της θαλάσσιας γειτνίασης (βλ. Κεφάλαιο 5).

Ο τομέας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων κατάφερε παρόλη την οικονομική κρίση να παραμείνει σε επίπεδα σταθερά τα τελευταία πέντε έτη σε σχέση με τους υπόλοιπους μεταφορικούς τομείς οι οποίοι αναπόφευκτα επηρεάστηκαν<sup>72</sup>. Αυτό σημαίνει πως η Ευρωπαϊκή Ένωση κέρδισε ένα μεγάλο στοίχημα. Αυτό της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του τομέα. Παρόλα αυτά, δεν θα πρέπει να επαναπαυθεί. Στις πολιτικές που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια παρατηρείται ελλιπής αναφορά στο εκάστοτε διεθνές πλαίσιο και ιδιαίτερα σε εκείνο των οικονομικών κραδασμών που προκαλούνται από την οικονομική κρίση. Θα μπορούσαμε να προτείνουμε εδώ την ανάληψη συγκεκριμένου πλαισίου δράσης για αποφυγή μελλοντικών προβλημάτων, το οποίο να λαμβάνει υπόψη συγκεκριμένα προβλήματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον τομέα, δεδομένης της ιδιαίτερης ανομοιομορφίας στην οικονομική κατάσταση κρατών – μελών. Ένα τέτοιο παρ θα μπορούσε να είναι η προτεραιότητα στις συγχρηματοδοτήσεις έργων υποδομών που αφορούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων όταν αυτά αφορούν ύδατα και εδάφη κρατών – μελών που βρίσκονται σε περισσότερο δεινή οικονομική κατάσταση και αδυνατούν να συν-υποστηρίξουν μέσω των δημοσίων προϋπολογισμών τους τέτοια έργα. Για να εξασφαλίσει μακροπρόθεσμα την επιτυχία που διέπει την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων η

---

<sup>72</sup> (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011)

Ε.Ε. θα πρέπει να την εξετάζει συνεχώς παράλληλα με τη γενικότερη μεταφορική πολιτική της.

Όσον αφορά τώρα την έννοια και τον σχεδιασμό των Θαλάσσιων Αρτηριών που εισήχθη στα πλαίσια της πολιτικής για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τα συμπεράσματα που συνάδουν δεν μπορούν, δυστυχώς, να συγκριθούν με τα παραπάνω. Το πρόγραμμα αυτό έκανε την εμφάνιση του συμπληρωματικά, ξεκινώντας από την κατεύθυνση της αποσυμφόρησης του χερσαίου δικτύου και καταλήγοντας στα πλεονεκτήματα που θα μπορούσε να προσφέρει σχετικά με τη διεύρυνση στις αγορές σε ολόκληρη την Ευρώπη. Σημαντική δυσκολία στο εν λόγω πόνημα σχετικά με αυτό το θέμα, αποτέλεσε η δυσκολία εύρεσης συγκεκριμένων αναφορών σχετικά με τις Θαλάσσιες Λεωφόρους και την πρακτική εφαρμογή τους και την ενσωμάτωσή τους στη γενικότερη εφοδιαστική αλυσίδα. Παρατηρήθηκε εν γένει ένας μεγαλόπνοος σχεδιασμός αλλά και ο διορισμός ανά τα έτη περισσότερων συντονιστών, παρόλα αυτά θα μπορούσαμε σε αυτό το σημείο να σχολιάσουμε πως παρόλη την προσοχή που δίδεται στο θέμα από πλευράς Ε.Ε. και των προσδοκιών που έχουν στηριχθεί, τα αποτελέσματα είναι περισσότερο φτωχά από όσα θα αναμέναμε.

Καταρχήν, παρατηρήθηκε η έλλειψη συγκεκριμένου πλαισίου και πρωτοβουλίας που να εντάσσει τη λειτουργία των Θαλάσσιων Λεωφόρων άμεσα στο δίκτυο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Δεν παρατηρήθηκαν δηλαδή πολιτικές και δράσεις εξομοίωσης και εναρμονισμού του διοικητικού και λειτουργικού τους θέματος όπως για παράδειγμα στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Παράλληλα, ενώ είναι αναγκαία η ενσωμάτωσή τους στη γενική εφοδιαστική αλυσίδα, δεν αναφέρονται συγκεκριμένες πολιτικές οι οποίες να καθορίζουν ανάγκες και δράσεις σχετικά με το κύριο μέσο σύνδεσης των Θαλάσσιων Λεωφόρων με την ενδοχώρα, ήτοι τους λιμένες. Βέβαια δεν πρέπει να παραλείπουμε το γεγονός πως σχετικά έργα έχουν ήδη λάβει χρηματοδοτική υποστήριξη, παρόλα αυτά ένα συνεκτικό πλαίσιο που να καθοδηγεί τις εν λόγω δράσεις ουσιαστικά απουσιάζει.

Τέλος, παραλείπεται οποιαδήποτε αναφορά στο θέμα της τεχνολογίας πληροφοριών, θέμα που αντιθέτως απασχόλησε και αναλύθηκε ιδιαίτερα στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να τονίσουμε πως όσον αφορά τις πολιτικές σχετικά με τις Θαλάσσιες Αρτηρίες, χαρακτηρίζονται μεν από προσδοκίες αλλά δεν

είναι επαρκείς και ολοκληρωμένες. Θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο το οποίο να αφορά συγκεκριμένες διοικητικές και λειτουργικές δυσκολίες, τις οποίες να επιλύει αλλά να φροντίζει παράλληλα την ενοποίηση αυτών με το υπόλοιπο δίκτυο όπως είναι για παράδειγμα τα λιμάνια, επιδιώκοντας βασικά την απλοποίηση και φυσικά την εναρμόνιση. Οι πολιτικές που σχετίζονται με τους λιμένες θα πρέπει να συμπεριλάβουν δράσεις ξεκάθαρες και άμεσα συνδεδεμένες με τις Θαλάσσιες Αρτηρίες και τη λειτουργικότητά τους, ενώ παράλληλα θα ήταν πολύ χρήσιμο να αξιοποιηθεί η τεχνολογία πληροφοριών. Χρήσιμη θα ήταν η ενοποίηση του δικτύου των Θαλάσσιων Λεωφόρων όπου είναι χρήσιμο με εκείνο των Συστημάτων Παροχής Υπηρεσιών Ποτάμιας Πληροφόρησης (River Information Services).

### 6.3 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ, ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ένα άλλο θέμα που απασχόλησε τις ευρωπαϊκές πολιτικές σχετικά με τη ναυτιλία, είναι ο εκσυγχρονισμός και οι επιδόσεις των λιμένων. Το ζήτημα των λιμανιών, ως αναπόσπαστου τροφοδότη στην ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου είχε αναφερθεί πολλές φορές στις διάφορες γενικότερες κατευθύνσεις πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρόλα αυτά, λόγω της πολυπλοκότητας και του ιδιαίτερου ιδιοκτησιακού πλαισίου που διέπει τα λιμάνια ανά την ευρωπαϊκή επικράτεια, μία ολοκληρωμένη δέσμη για πολιτικές κατευθύνσεις δεν συγκροτήθηκε παρά μόλις το έτος 2007. Σε αυτή λοιπόν την πιο πρόσφατη δέσμη πολιτικών αναφέρονται τα κυριότερα θέματα τα οποία διέπουν το θέμα της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Ευρώπης, διακρίνοντας πάντα τη δυσκολία και ίσως, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, την έλλειψη χρησιμότητας για δημιουργία ενός συγκεκριμένου ευρωπαϊκού κανονιστικού πλαισίου.

Περιλαμβάνονται λοιπόν πολιτικές τις οποίες θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε περισσότερο ως στρατηγικές προτάσεις, καθώς άπτεται στην κάθε ιδιαίτερη περίπτωση αν αυτές θα υιοθετηθούν· και αυτό, γιατί η πολυπλοκότητα και η ανομοιομορφία που διέπει τις ιδιοκτησιακές σχέσεις στα λιμάνια των κρατών – μελών αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τη θέσπιση ενός ενιαία εφαρμοζόμενου πλαισίου.

Οι πολιτικές που διαμορφώνονται το 2007, έχουν επιτύχει καταρχήν ένα πολύ σημαντικό επίτευγμα : να συγκεντρώσουν τα σημαντικότερα σημεία που αποτελούν πρόκληση σχετικά με την ανάπτυξη και διατήρηση ανταγωνιστικών λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Λαμβάνουν υπόψιν τους τον πολύ σημαντικό παράγοντα της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου και την ένταση που αυτή προκαλεί στον ανταγωνισμό, τις ιδιαίτερες τάσεις που παρατηρούνται τα τελευταία έτη για μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων ιδιαίτερα στη ναυτιλία τακτικών γραμμών, ενώ κοιτάζουν άμεσα στο μέλλον και στην ανάγκη για καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις. Ο σημαντικότερος όμως παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη, είναι εκείνος της καθιέρωσης μίας διαλεκτικής σχέσης μεταξύ των φορέων που δραστηριοποιούνται στους λιμένες όχι μόνο άμεσα στο τεχνικό και λειτουργικό κομμάτι, αλλά και έμμεσα, όπως είναι η κοινωνία των πολιτών, η πόλη που φιλοξενεί τον εκάστοτε λιμένα, και όλες οι ιδιωτικές και μη επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται γύρω τους.

Σχετικά με το θέμα της αποδοτικότητας και της δυναμικής, λαμβάνονται μεν υπόψιν οι παράγοντες των σύγχρονων απαιτήσεων σχετικά με την ικανότητα διαχείρισης ολοένα και μεγαλύτερων όγκων φορτίων, τονίζεται όμως και ο αναπόσπαστος παράγοντας της απαραίτητης ανάλογης σύνδεσης με την ενδοχώρα και το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο. Ένα σημαντικό θέμα που αξίζει να υπογραμμίσουμε σε αυτό το σημείο είναι το εξής: Η Ε.Ε. συμφωνεί μεν πως για να καταστεί δυνατή η ποιοτική εξυπηρέτηση των σύγχρονων απαιτήσεων σε φορτία σίγουρα είναι αναγκαία επεκτατικά έργα, αυτό όμως δεν αποτελεί τον κανόνα. Δεν παραλείπει λοιπόν να τονίσει κρούοντας τον κώδωνα της έλλειψης αποδοτικότητας, πως υπάρχουν πολλές περιπτώσεις λιμένων οι οποίοι δεν χρησιμοποιούνται στο μέγιστο της δυναμικότητάς τους. Προς αυτή την κατεύθυνση συστήνει μία πολύ ενδιαφέρουσα λύση, αυτή του σχεδιασμού εναλλακτικών βέλτιστων διαδρομών. Παρατηρούμε λοιπόν πως πολύ έξυπνα διαχειρίζεται το πρόβλημα της δυσκολίας για νέες επεκτάσεις, ενώ παράλληλα προωθεί τη χρησιμότητα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Σε αυτό το σημείο θα μπορούσαμε να κάνουμε μία σύνδεση με την προαναφερθείσα ελλιπή ανάπτυξη του σχεδίου των Θαλάσσιων Λεωφόρων, καθώς ένας τέτοιος σχεδιασμός εναλλακτικών βέλτιστων διαδρομών θα μπορεί σαφώς να εφάπτεται με αυτές, αφού, ούτως η άλλως η χρησιμότητά τους είναι ακριβώς αυτή. Παράλληλα δε, άξιο αναφοράς είναι πως θεωρεί

πως δεν χρειάζεται ένα αυστηρό κανονιστικό πλαίσιο επιβολής, αφήνοντας τις εκάστοτε πρωτοβουλίες στα κράτη – μέλη.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα που πραγματεύεται η Ένωση με τις πολιτικές για τους λιμένες το 2007 είναι το θέμα της διαφάνειας και του ισότιμου ανταγωνισμού ανάμεσα στους λιμένες. Το πρόβλημα έγκειται στην ιδιαιτερότητα που προαναφέρθηκε σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς που διέπει τους λιμένες. Σχετικά με τις πολιτικές στο συγκεκριμένο ζήτημα, παρατηρείται εξαιρετική ασάφεια από πλευράς Ε.Ε.. Καταρχήν, διατυπώνει τη συγκεκριμένη παραδοχή πως η αυτονομία που ισχύει στη λήψη διαχειριστικών και επιχειρησιακών αποφάσεων είναι απαραίτητη για να εξασφαλισθεί η καλύτερη εκπλήρωση των λιμενικών καθηκόντων των εκάστοτε αρχών. Έπειτα όμως, κάνει λόγο για την αναγκαιότητα διαμόρφωσης συγκεκριμένου νομικού πλαισίου το οποίο να διέπει τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων ή μεταξύ τερματικών του ίδιου λιμένα, καθώς, όπως αναφέρει έχει ζητηθεί από πολλούς ενδιαφερόμενους στον κλάδο.

Σχετικά με το ανωτέρω ζήτημα μπορούμε να παρατηρήσουμε μία καταρχήν μη συνεκτική άποψη, που με τη σειρά της καταλήγει σε ασάφειες ως προς τις κατευθύνσεις. Το θέμα της αυτονομίας δηλαδή, δεν συμβαδίζει με το θέμα της ρύθμισης μέσω νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου. Θα μπορούσε να εννοεί βέβαια πως ένας βαθμός αυτονομίας είναι απαραίτητος φυσικά, κάτι που δεν αντιπαρέρχεται με τις αρχές που διέπουν την εύρυθμη λειτουργία και την ύπαρξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εν γένει, αλλά παρόλα αυτά, για να εξασφαλισθεί η μείωση των εντεινόμενων μονοπωλιακών πρακτικών που διέπουν τη σύγχρονη λειτουργία των λιμένων θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα αυστηρό ίσως ρυθμιστικό πλαίσιο· τίποτε από αυτά όμως δεν διευκρινίζεται. Ακόμη, το νομικό πλαίσιο που διαπιστώνεται ως αναγκαιότητα και το οποίο δεν διευκρινίζεται ως προς το περιεχόμενο, από το έτος 2007 μέχρι και σήμερα, έξι χρόνια αργότερα, απουσιάζει.

Τελευταίο στις δράσεις πολιτικής που προτείνονται σχετικά με τους λιμένες στη δέσμη του 2007, είναι το περιβαλλοντικό ζήτημα, το οποίο φυσικά και είναι αναγκαίο αν η Ευρώπη θέλει να εναρμονισθεί με τις διεθνείς περιβαλλοντικές πρακτικές.

Από την ανάλυση που διενεργήθη στο Κεφάλαιο 4 σχετικά με τις πολιτικές της Ένωσης για τους λιμένες ως μέσο για επίτευξη ανταγωνιστικότητας στον ναυτιλιακό κλάδο, τα εξής συμπεράσματα προκύπτουν:

Καταρχήν, για πολλά χρόνια παρατηρείται ουσιαστική έλλειψη διαμόρφωσης πολιτικών. Μόλις το 2007 έγινε η πρώτη αλλά και μοναδική ως τώρα προσπάθεια διατύπωσης ενός συνολικού πλαισίου πολιτικών. Μέχρι σήμερα, καμία άλλη πρωτοβουλία δεν έχει αναληφθεί. Οι Πολιτικές για τους Λιμένες το 2007 είναι βασισμένες περισσότερο σε στρατηγικές προτάσεις, παρά στη διατύπωση συγκεκριμένων δράσεων. Καλύπτουν δε, ένα γενικό πλαίσιο (αποδοτικότητα, διαφάνεια, περιβάλλον) το οποίο δεν εξελίχθηκε περαιτέρω, παρόλο που με μεγάλη ευστοχία εντοπίστηκαν οι προκλήσεις στις οποίες καλείται να ανταπεξέλθει η Ευρώπη.

Από το 2007 όμως, το οικονομικό περιβάλλον έχει αλλάξει δραστικά, ενώ η διάσταση στην αποδοτικότητα μεταξύ λιμένων σε διάφορες περιοχές της ευρωπαϊκής επικράτειας έχει ενταθεί. Κάποιοι ευρωπαϊκοί λιμένες λειτουργούν υποδειγματικά, ενώ σε άλλους οι δυνατότητες απόδοσης λιμνάζουν.

Ένας σημαντικός παράγοντας που λήφθηκε εν μέρει υπόψιν είναι όχι μόνον ο πλουραλισμός στις σχέσεις ιδιοκτησίας και κατά συνέπεια λειτουργίας όσον αφορά τους λιμένες, αλλά και το θέμα των κανονισμών που τους διέπουν: συναντάμε ένα πλαίσιο διαφορετικών εθνικών κανονισμών, που πολλές φορές έρχονται σε αντιπαράθεση, ενώ έντονη είναι η παντελής απουσία ενός ρυθμιστικού πλαισίου από πλευράς της Ε.Ε.. Παρόλα αυτά, θα πρέπει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο πως είναι πολύ δύσκολη η σύγκλιση των εθνικών ρυθμιστικών πλαισίων και η επιβολή αυστηρών και συγκεκριμένων κανόνων\* και αυτό, γιατί οι λιμένες αποτελούν καταρχήν εδαφική ιδιοκτησία ενός κράτους και σημαντική πηγή πλούτου. Συνεπώς, η πολιτική διαχείριση ενός λιμανιού εξυπηρετεί εθνικούς σκοπούς αλλά και στρατηγικούς. Κάθε κράτος – μέλος επιλέγει εκείνο το μοντέλο διαχείρισης που εξυπηρετεί καλύτερα τους σκοπούς που επιλέγει. Είναι δύσκολη λοιπόν η διαμόρφωση από πλευράς Ε.Ε. ενός συνεκτικού κανονιστικού πλαισίου, καθώς ελλοχεύει ο κίνδυνος αυτό να αντιπαρέρχεται σε πολλές περιπτώσεις με τα λειτουργικά μοντέλα και τους σκοπούς του εκάστοτε κράτους – μέλους. Ρυθμιστικοί κανόνες παρόλα αυτά, θα μπορούσαν ενδεικτικά να δημιουργηθούν σε πλαίσια που θα βοηθούσαν την ποιοτική αναβάθμιση των λιμένων, όπως κανονισμοί σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες διαχείρισης φορτίων καθώς και πλαίσιο που να καθοδηγεί συγκεκριμένες βέλτιστες πρακτικές που έχουν να κάνουν με τη διαφάνεια.

Συνεχίζοντας, ένας τομέας που δεν έχει καθόλου αναφερθεί στις πολιτικές για τους λιμένες, είναι αυτός της εργασίας και του εργατικού δυναμικού που απασχολείται στα λιμάνια. Παρόλο που η Ένωση έχει προβεί στη διατύπωση συγκεκριμένων πολιτικών για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία και συγκεκριμένα για το ναυτικό εργατικό δυναμικό με σαφήνεια, παραλείπει την αναφορά της σε αυτόν τον τόσο σημαντικό πυρήνα απασχόλησης προσωπικού, τα λιμάνια. Διακρίνουμε λοιπόν την απουσία ενός συγκεκριμένου πλαισίου κατευθυντηρίων και πολιτικών όχι μόνον σχετικά με την προστασία και διατήρηση (ποικιλοτρόπως, είτε κοινωνικά είτε με τη θέσπιση προγραμμάτων εκπαίδευσης κλπ.) του υπάρχοντος εργατικού δυναμικού, αλλά και την παντελή απουσία του σημαντικού πλεονεκτήματος της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει άμεσα να επανακαθορίσει τους στόχους της σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των λιμένων αλλά και να προβεί σε συγκεκριμενοποίηση των πολιτικών της. Θα πρέπει να συμπεριλάβει σημαντικά ζητήματα, όπως αυτό της εργασίας, αλλά και ζητήματα σχετικά με τη ρύθμιση της ποιότητας στους λιμένες υπό όρους διαχείρισης φορτίων. Παράλληλα, θα πρέπει να συμπεριλάβει περισσότερο ενεργά τα κράτη – μέλη στη διατύπωση των προβληματισμών προς επίλυση όπως έχει ήδη δεσμευθεί και να αναπτύξει έναν μηχανισμό ορθολογικής αξιολόγησης για τη συγχρηματοδότηση των επενδύσεων με περισσότερα εργαλεία διαφάνειας. Θα πρέπει να λάβει σοβαρότερα υπόψιν της τις αλλαγές στις αγορές που επιβάλλονται από την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και να μπορέσει να καλύψει όσο το δυνατόν γρηγορότερα τα προβλήματα της άνισης απόδοσης έστω ενός μεγάλου μέρους των λιμένων στην επικράτειά της.

Ένα θέμα στο οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει ιδιαίτερη προσοχή είναι το εργατικό δυναμικό στη ναυτιλία. Η διάθεση ανταγωνιστικού εργατικού δυναμικού στις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές είναι απαραίτητη όχι μόνο για τη διασφάλιση της ασφάλειας στη ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά και για τη διασφάλιση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας του ναυτιλιακού κλάδου. Η Ε.Ε., αναγνωρίζοντας παράλληλα το πρόβλημα του έντονου ανταγωνισμού αλλά και εκείνο της δεδομένης έλλειψης εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία, προέβη σε επιτυχή διαμόρφωση σχετικών πολιτικών από τότε που ξεκίνησε να συζητείται έντονα το θέμα των μεταφορών στην Ευρώπη, ήτοι από την Πράσινη Βίβλο του 2006.



Όπως αναλύθηκε και στο πρώτο μέρος του Κεφαλαίου 5 του παρόντος, η αρχή έγινε και εξακολούθησε τα επόμενα έτη με ιδιαίτερη προσοχή στις δεξιότητες του ναυτικού εργατικού δυναμικού. Οι προσπάθειες για συνεχή εκπαίδευση και κατάρτιση που συνεχίζονται μέχρι σήμερα είναι αξιέπαινες, καθώς επιτυγχάνουν στη δημιουργία ενός ικανού και ανταγωνιστικού εργατικού δυναμικού σε έναν από τους σημαντικότερους τομείς της Ευρώπης. Παράλληλα, πρακτικές σχετικά με την εναρμόνιση των πιστοποιητικών των πληρωμάτων δίνουν μεγαλύτερες ευκαιρίες κινητικότητας μαζί με το πολλά υποσχόμενο σύστημα ανταλλαγών Έρασμος, το οποίο αναπτύσσεται με τη βοήθεια της πλατφόρμας Platina που δημιουργήθηκε στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Μεγάλη προσπάθεια γίνεται επίσης και για την αλλαγή της εικόνας της ναυτικής εργασίας και για την προσέλκυση νέων στον κλάδο. Μία αξιέπαινη προσπάθεια αποτελούν τα πιστοποιητικά ναυτικής αριστείας αλλά και άλλες πρωτοβουλίες που δίνουν περισσότερες ευκαιρίες επαγγελματικής ανέλιξης. Η εικόνα της ναυτικής εργασίας έχει αρχίσει να αλλάζει σημαντικά.

Από το 2006 κι έπειτα, προστέθηκαν και νέα θέματα στην ατζέντα της εργασιακής πολιτικής σχετικά με τη ναυτιλία, και ιδιαίτερος κοινωνικά. Παρατηρούμε λοιπόν, πως ακόμη και στο θέμα για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων γίνεται λόγος για εναρμόνιση των συνθηκών όσον αφορά το χρόνο ανάπαυσης των μελών του πληρώματος, τη σύνθεση του πληρώματος και τον χρόνο ναυσιπλοΐας των πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, προσδίδοντας περισσότερο ποιοτικά πρότυπα στο ναυτικό επάγγελμα.

Ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα όμως είναι η συνεχής προσπάθεια εναρμόνισης με τις διεθνείς συμβάσεις. Μεγάλη επιτυχία μπορούμε να αντιληφθούμε σε αυτό το σημείο πως είναι η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας καθώς και της Διεθνούς Συνθήκης STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping – Διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών). Η επιτυχία έγκειται στην καθιέρωση με τις παραπάνω συμβάσεις μίας βλετιωμένης διεθνούς γραμμής σχετικά με την ασφάλεια και τις εργασιακές συνθήκες του ναυτικού επαγγέλματος. Η Ε.Ε. θα πρέπει να επαγρυπνεί συνεχώς σχετικά με την ορθή κι ανελλιπή εφαρμογή των

παραπάνω προτύπων από τα κράτη – μέλη και να δημιουργήσει επαρκείς δικλίδες ασφαλείας για τυχόν παρεκκλίσεις.

Τέλος, πολύ σημαντική είναι η Ειδική Ομάδα Εργασίας σχετικά με την Ναυτική Εργασία και Ανταγωνιστικότητα<sup>73</sup> που συστάθηκε το 2010. Η Ομάδα παρέχει υψηλού επιπέδου πληροφόρηση στην Επιτροπή έτσι ώστε να ανανεώνονται και να εκσυγχρονίζονται τα κριτήρια σχετικά με την εκπαίδευση, την ασφάλεια, την ανταγωνιστικότητα αλλά και τις ιδιαίτερες ανάγκες ενός τόσο ιδιαίτερου επαγγέλματος όπως είναι η ναυτική απασχόληση.

Κατά την ανάλυση των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την τόνωση του ανταγωνισμού και την αναδιάρθρωση της Ναυτιλίας, συμπεριλήφθηκαν δύο ακόμη θεματικές που θεωρήθηκαν σημαντικές ως προς την εξυπηρέτηση αυτών των σκοπών. Η μία θεματική είναι η περιβαλλοντική διάσταση και η δεύτερη η ανάγκη συνεργασίας στη διεθνή σκηνή.

Σχετικά με τη θεματική που αφορά το περιβάλλον και την ασφάλεια, βλέπουμε πως έχει απασχολήσει την Ένωση σε όλες τις φάσεις διαμόρφωσης πολιτικών. Ήδη από την αρχή αντιλήφθηκε πως ανταγωνιστικότητα δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την αειφορία και προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται όλες οι διαστάσεις των πολιτικών της, όχι μόνο σχετικά με τον τομέα της ναυτιλίας αλλά και με τους υπόλοιπους μεταφορικούς κλάδους.

Το θέμα της αειφορίας και της περιβαλλοντική διάστασης της μεταφορικής αλυσίδας προωθείται ιδιαίτερα, συμβαδίζοντας δε, με τις πολιτικές για την αναδιάρθρωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ως σημαντικού παράγοντα ανακούφισης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των χερσαίων μεταφορών αλλά και ως τρόπου μεταφοράς που ενέχει πολύ μεγάλα επίπεδα ασφάλειας.

Οι πολιτικές που περιγράφονται και ενισχύονται όπως είδαμε στο Κεφάλαιο 5 κινούνται γύρω από τέσσερις βασικούς άξονες: τη μείωση αερίων του θερμοκηπίου, την προώθηση μίας βέλτιστης «πράσινης» διαχείρισης των πλοίων που πηγαίνουν για διάλυση, την καλύτερη διαχείριση των αποβλήτων στους λιμένες και τη στήριξη των διεθνών προσπαθειών αναφορικά με τη διαχείριση του περιβάλλοντος.

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στο σχετικό κεφάλαιο, παρατηρούμε την άμεση ανταπόκριση στην εφαρμογή των πολιτικών αυτών. Παράδειγμα αυτού αποτελεί

---

<sup>73</sup> Task Force on Maritime Employment and Competitiveness

η έκδοση το 2008 συγκεκριμένων στρατηγικών σχετικά με καλύτερες και φιλικότερες προς το περιβάλλον πρακτικές διάλυσης πλοίων. Σε γενικότερες γραμμές, μπορούμε να συμπεράνουμε πως η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει ιδιαίτερη σημασία στη διατήρηση ενός καθαρού και βιώσιμου περιβάλλοντος αναλαμβάνοντας ιδιαίτερη δράση στο θέμα της ασφάλειας και της πρόληψης. Πρακτικές όπως η υιοθέτηση της τρίτης Δέσμης μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα δίνουν ένα ηχηρό στίγμα στη διαπίστωση Ε.Ε. πως η ανταγωνιστικότητα συνάδει με υψηλή ποιότητα και σεβασμό προς το περιβάλλον. Τέλος, δεν μπορούμε να παραλείψουμε το γεγονός της διαρκούς προσπάθειας για εναρμονισμό με τα διεθνή πρότυπα αλλά και ενεργή δράση σχετικά με αυτά.

#### 6.4 ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνοψίζοντας, θα μπορούσαμε να πούμε πως σε γενικές γραμμές, η Ε.Ε. έχει κάνει γενναία βήματα για να προωθήσει, τονώσει και βοηθήσει τον ναυτιλιακό κλάδο να καταστεί ανταγωνιστικός και βιώσιμος, έτσι ώστε να ανταπεξέλθει στα νέα δεδομένα που επιτάσσονται από το συνεχώς μεταβαλλόμενο και απαιτητικό παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον.

Παρόλο που ομολογουμένως υπήρξε σημαντική καθυστέρηση για τη διαμόρφωση πολιτικών που να διέπουν τον τομέα, η δράση, όταν αυτή ανελήφθη, υπήρξε στις περισσότερες των περιπτώσεων σαφής και συμπαγής. Οι πολιτικές σχετικά με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τη ναυτική απασχόληση και το περιβάλλον είναι ένα παράδειγμα συνεκτικότητας και αποτελεσματικότητας.

Παράλληλα, τα τελευταία έτη η Ένωση έχει καταφέρει να ενδυναμώσει τον ρόλο της στη διεθνή σκηνή όσον αφορά τον ναυτιλιακό τομέα και καταβάλλει συνεχώς προσπάθειες συμμετοχής ως ισότιμος εταίρος στο παγκόσμιο εμπόριο.

Όπως συνοψίστηκε στα Συμπεράσματα του παρόντος, διαφαίνεται η ανάγκη για περαιτέρω δράση σχετικά με τις πολιτικές που διέπουν τους λιμένες, καθώς τα ευρήματα της επισκόπησης αυτών έδειξαν πως διακρίνονται από ιδιαίτερη ασάφεια και παραλείψεις.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει καταφέρει μέχρι στιγμής να εφαρμόσει λοιπόν σε ένα μεγάλο βαθμό τις πολιτικές που εξέδωσε σχετικά με την αναδιάρθρωση και ανταγωνιστικότητα, παρόλα αυτά είναι αναγκαία η αναδιτύπωση αυτών σε κάποιες

περιπτώσεις και η συμπλήρωση σε κάποιες άλλες. Το σημαντικότερο όμως όλων είναι η συνεχής επαγρύπνηση, έτσι ώστε να μπορεί ανάλογα με τις διεθνείς αλλά και τις εσωτερικές περιστάσεις να προβαίνει σε απαραίτητες ενέργειες έτσι ώστε να διασφαλίσει, να ενδυναμώσει και να επιβεβαιώσει τη θέση της ως η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Βλάχος Γ.Π., (2007) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα: εκδ. Σταμούλη Α.Ε.
- Γεωργαντόπουλος Ελ. και Βλάχος Γ.Π., (1997/2003) *Ναυτιλιακή Οικονομική*, Πειραιάς: εκδ. Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς
- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου, Μ. Β. & Πάλλης, Α. Α., (2006). *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, Αθήνα: εκδ. Γιώργος Δάρδανος
- Πάλλης Α.Α και Χλωμούδης Κ.Ι., (2001) *Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική: Η Λιμενική Βιομηχανία στην Προοπτική της Αειφόρου Ανάπτυξης*, Αθήνα: εκδ. Ελληνικά Γράμματα
- Πάλλης Α.Α, (2007) “Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο”, στο Θεοδωρόπουλος Σ. “*Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής*” Αθήνα: εκδ. Gutenberg
- Butcher, L., (2010) “Shipping: EU Policies”, *UK House of Commons Library, Section Business and Transport*
- De Oliveira L. V. (2009) “Motorways of the Sea: A sustainable maritime vision for Europe Building on Europe’s Maritime legacy and Looking beyond Global Trade”, *European Coordinator’s Annual Activity Report, September 2008 – June 2009*, Brussels
- Douglas Westwood Limited, (2005) “Marine Industries Global Market Analysis”, *Marine Foresight Series No.1*
- Dr. Weber T. and Nevala A.M.– ECOTEC Research & Consulting, (2006) *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources – Final report for the European Commission*, Birmingham: Priestley House
- Ecorys, Deltares, Oceanic Development (2012) *Blue Growth: Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts (Annex 1 maritime economic activities data)*, Rotterdam/Brussels: ECORYS Nederland BV publications

European Commission, (2011) *EU Transport in figures - Statistical pocket book 2011*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission, (2012) *EU Transport in figures - Statistical pocket book 2012*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission – Eurostat, (2011) *Energy, transport and environment indicators*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission – Eurostat, (2012) *Europe in figures - Eurostat yearbook 2012*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission – Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries, (2010) *Integrated Maritime Policy progress report*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission – Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries, (2012) *Progress of the EU's Integrated Maritime Policy*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, (2006) *Motorways of the Sea: Modernising European short sea shipping links*, Belgium: pub. EXTR@Web consortium

European Commission- Directorate General for Mobility and Transport, (2011) “*Study on EU Seafarers Employment, Final Report*”, MOVE/C1/2010/148/SI2.588190

European Commission – Transport, (2010) *20 years of the single market, 20 achievements in transport*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

Pallis Athanasios A., (2006) “*Maritime Interest Representation in the EU*”, *European Political Economy Review*, Vol.3, No 2, pp. 6-28

Pallis Athanasios A., (2007) “*Whither Port Strategy? Theory and practice in conflict*”, *Maritime Transport: The Greek Paradigm- Research in Transportation Economics*, Vol.21, Chapt.11 pp. 343-382

Siim Kallas, (2012) *Steering a course for the future: Europe's ports in the 21<sup>st</sup> century* Speech/12/352, *Conference on the European Ports Policy Review: Unlocking the Growth Potential, 25-26 September 2012, Brussels*

Task Force on Maritime Employment and Competitiveness, (2011) “*Report of the Task Force on Maritime Employment and Competitiveness and Policy Recommendations to the European Commission*”

UNCTAD, (2003) *Review of Maritime Transport 2003*, Geneva: United Nations Publication

UNCTAD, (2012) *Review of Maritime Transport 2012*, Geneva: United Nations Publication

#### **ΚΕΙΜΕΝΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1985) *Ανάπτυξη μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών: Θαλάσσιες Μεταφορές*, Com (85)90 τελικό, Βρυξέλλες, 15.03.1985

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1989) *Το μέλλον της κοινοτικής ναυτιλίας: Μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της κοινοτικής ναυτιλίας*, COM (89) 266 τελικό, Βρυξέλλες 03.08.1989

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1991) *Νέες προκλήσεις για τις βιομηχανίες θαλάσσης*, COM (91) 335 τελικό, Βρυξέλλες, 14.10.1991

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1996α) *Προς μία νέα ναυτιλιακή στρατηγική*, COM (96) 81 τελικό, Βρυξέλλες, 13.03.1996

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1996β) *Διαμορφώνοντας το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Συμβολή στην ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών βιομηχανιών* COM (96) 84 τελικό, Βρυξέλλες, 13.03.1996

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1997) *Πράσινη Βίβλος σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές* COM (97) 678 τελικό, Βρυξέλλες, 10.12.1997

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*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003) *Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων COM (2003) 155 τελικό, Βρυξέλλες, 08.04.2003*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2004) *Ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων COM (2004) 453 τελικό, Βρυξέλλες, 02.07.2004*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006α) *Ανακοίνωση της Επιτροπής για την προώθηση της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας: NAIADES, Ένα Ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα COM(2006) 6 τελικό, Βρυξέλλες, 17.1.2006*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006β) *Πράσινη Βίβλος: Προς μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (ΤΟΜΟΣ I), COM (2006) 275 τελικό, Βρυξέλλες, 7.6.2006*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006γ) *Πράσινη Βίβλος: Προς μία μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (Τόμος II-ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ), COM (2006) 275 τελικό, Βρυξέλλες, 7.6.2006*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2006δ) *Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, COM(2006) 314 τελικό, Βρυξέλλες, 22.6.2006*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2007α) *Πράσινη Βίβλος για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων, COM(2007) 269 τελικό, Βρυξέλλες, 22.05.2007*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2007β) *Συμπεράσματα από τη διαβούλευση για μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική, COM(2007) 574 τελικό, Βρυξέλλες, 10.10.2007*

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



- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2007δ) *Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική*, COM(2007) 616 τελικό, Βρυξέλλες, 18.10.2007
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2008) *Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων*, COM(2007) 767 τελικό, Βρυξέλλες, 19.11.2008
- 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
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2009β) *Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα*, COM(2009)10 τελικό, Βρυξέλλες, 21.1.2009
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2009γ) *Έκθεση Προόδου επί της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ*, COM(2009)540 τελικό, Βρυξέλλες, 15.10.2009
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2011α) *Λευκή Βίβλος - Χάρτης πορείας για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών, για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*, COM(2011) 144 τελικό, Βρυξέλλες, 28.03.2011
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2011β) *Έγγραφο εργασίας σχετικά με τη μεσοπρόθεσμη εξέταση της εφαρμογής του προγράμματος ΝΑΙΑΔΕΣ για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων* SEC(2011) 453 τελικό. Βρυξέλλες, 04.04.2011
- European Commission, (2005) *Implementing the Community Lisbon programme, Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council laying down the Community Customs Code* COM(2005) 608 final, Brussels, 30.11.2005
- European Commission, (2007) *First progress report on the implementation of the NAIADES Action Programme for the promotion of inland waterway transport* COM(2007) 770 final, Brussels, 05.12.2007
- European Commission, (2012α) *Green Paper: Marine Knowledge 2020 from seabed mapping to ocean forecasting* COM(2012)473 τελικό, Βρυξέλλες, 29.08.2012

European Commission, (2012β) *Blue Growth - Opportunities for marine and maritime sustainable growth COM(2012) 494 final*, Brussels, 13.9.2012

European Commission – TEN-T,(2004) “*TEN-T*” - *Official Journal*, COM(2004)0884 L 167, σελ.1-38

#### **ΚΕΙΜΕΝΑ ΣΕ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ**

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2012) “Ευρωπαϊκός Άτλας των Θαλασσών”,  
[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/index_en.htm), τελευταία επίσκεψη 13/02/2013.

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε., (2013), <http://www.olp.gr/>, τελευταία επίσκεψη 14/05/2013

United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, (2013) “A Regular Process for Global Reporting and Assessment of the State of the Marine Environment, including Socio-economic Aspects”  
[http://www.un.org/Depts/los/global\\_reporting/global\\_reporting.htm](http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm), τελευταία επίσκεψη 08/05 2013.

Maritime Forum, (2012) “Blue Growth Study - Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts”,  
<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/>, τελευταία επίσκεψη 13/04/2013

European Economic and Social Committee (2012), “EU transport at a crossroads”  
<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.transports> τελευταία επίσκεψη 14/02/2013