



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΟΚΗΣΗ»**

**Οι Δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Θαλάσσιες
Μεταφορές**



**Διπλωματική Εργασία
Επιβλέπων Καθηγητής: Κέφης Βασίλειος**

Σταμάτη Κλεοπάτρα - Ειρήνη

A.M:7111M020

Αθήνα 2013

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	3
Πρόλογος.....	4
Περίληψη.....	6
Abstract.....	7
Συνοπτομογραφίες.....	8
Εισαγωγή.....	10
Κεφάλαιο 1ο : Οι πρώτες νομοθετικές παρεμβάσεις της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές.....	12
1.1 Οι πρώτες Κοινοτικές πρωτοβουλίες.....	12
1.2 Οι τέσσερις Κανονισμοί (Brussels Package).....	14
1.3 Η δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής.....	15
1.3.1 Το Κοινοτικό Νηολόγιο Euros.....	15
1.3.2 Ο Κοινοτικός Εφοπλιστής (Community Shipowner).....	17
1.3.3 Η άρση του καμποτάζ.....	17
1.4 Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Ναυτιλίας.....	19
1.4.1 Η Λεύκη Βίβλος.....	20
1.4.2 Η Πράσινη Βίβλος.....	22
1.5 Επίμετρο.....	23
Κεφάλαιο 2ο: Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	24
2.1 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	24
2.2 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.....	25
2.2.1 Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.....	27
2.2.2 Ποιοτικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.....	28
2.2.3 Η Λεύκη Βίβλος για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.....	29
2.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.....	30
2.3.1 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	31
2.3.1.1 Οι Λεωφόροι της Θάλασσας.....	32
2.3.1.2 Το Σύστημα Galileo.....	33
2.3.2 Πράσινη βίβλος για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	33
Κεφάλαιο 3ο: Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	35
3.1 Οι πρώτες πρωτοβουλίες.....	35
3.2 Οι βασικοί άξονες της ΕΕ στο πλαίσιο της αναθεωρημένης Λευκής Βίβλου και της Πράσινης Βίβλου.....	41
3.3 Εξελιξίσεις μετά τα ατυχήματα των πλοίων «Erika» και «Prestige».....	42
3.3.1. Η δέσμη μέτρων «Erika I».....	42
3.3.2. Η δέσμη μέτρων «Erika II».....	44

3.4 Έλεγχος του κινδύνου επί των πλοίων και στις λιμενικές εγκαταστάσεις	46
3.5 Η τρίτη δέσμη μέτρων	46
3.6 Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές	47
Κεφάλαιο 4ο: Η εκπαίδευση των ναυτικών και η ναυτική εργασία	49
4.1 Η σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης.....	49
4.1.1 Η σημασία της Ευρωπαϊκής ναυτικής εκπαίδευσης.....	50
4.1.2 Οι τρέχουσες διατάξεις για την Ευρωπαϊκή ναυτική εκπαίδευση.....	51
4.2 Η ναυτική εργασία.....	52
4.2.1 Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006.....	54
4.2.2 Παράγοντες που αποτρέπουν τους Ευρωπαίους από την ναυτική εργασία.....	55
4.2.3 Δράσεις για την ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και για την ανάδειξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτικής εργασίας.....	56
Κεφάλαιο 5ο: Οι λιμενικές υποδομές ως βασικός παράγοντας για την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών	59
5.1 Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις λιμενικές υποδομές	59
5.2 Η Πράσινη Βίβλος για τους Λιμένες και τις Θαλάσσιες Υποδομές	61
5.3 Χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών	61
5.3.1 Τα Κοινοτικά Ταμεία.....	62
5.3.2 «Συνδέοντας την Ευρώπη»	63
5.3.3 Η πρωτοβουλία JESSICA	65
5.4 Ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων	65
Κεφάλαιο 6ο: Η τρέχουσα Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ.....	67
6.1 Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική	67
6.2 Οι μελλοντικές πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές.....	70
6.2.1 Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκοσμιοποιημένες αγορές	70
6.2.2 Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία	71
6.2.3 Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.....	72
Συμπεράσματα:	74
Βιβλιογραφία- Πηγές.....	79
Παράρτημα:	82

Ευχαριστίες

Οφείλω να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όλους εκείνους τους ανθρώπους που με βοήθησαν, έτσι ώστε η πραγματοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας στο πλαίσιο του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών "Εθνική και Κοινοτική Διοίκηση", να εκπληρώσει το σκοπό για τον οποίο εκπονήθηκε και ταυτόχρονα να αποτελεί ένα επιθυμητό και αξιόλογο αποτέλεσμα.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ.Κέφη Βασίλειο, για την καθοδήγηση και την υποστήριξη καθ'όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας, για τις πολύτιμες συμβουλές και τις εύστοχες διορθώσεις που μου επισήμανε.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους διδάσκοντες του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών, καθώς ο καθένας ξεχωριστά αποτέλεσε μέρος της όλης προσπάθειάς μου, δεδομένου ότι μου προσέφεραν γνώσεις, που αφενός μου έδωσαν έναυσμα για την επιλογή του θέματος της διπλωματικής μου και αφετέρου αποτέλεσαν σημαντικές πηγές πληροφόρησης για την υλοποίησή της.

Πειραιάς, 30-09-2013

Σταμάτη Κλεοπάτρα - Ειρήνη

Πρόλογος

Η ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της οικονομικής δραστηριότητας της Ευρώπης, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αγαθών και προσώπων με εμπορικά πλοία αποτελούν το 60% του εμπορίου σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και το 90% σε διεθνές επίπεδο. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την πιο αποτελεσματική, συμφέρουσα και ασφαλή μέθοδος για την μεταφορά μεγάλης μάζας φορτίων, παγκοσμίως και θεωρούνται μια από τις βασικότερες δραστηριότητες για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και της συνεχούς ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας.

Επιπρόσθετα, για την Ευρώπη γενικότερα αλλά και την χώρα μας ειδικότερα, δεδομένης της γεωγραφικής της θέσης – φύσης, η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι αφενός για την διακίνηση των αγαθών στα κράτη μέλη της ΕΕ αλλά και στις τρίτες χώρες και αφετέρου για την σύνδεση της ηπειρώτικης ζώνης με τις νησιωτικές περιοχές. Αυτοί είναι και οι λόγοι, που από πολύ νωρίς τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, προώθησαν την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.

Σε όλα τα ανωτέρω, εάν λάβουμε υπόψη και την προστιθέμενη αξία της ναυτικής δύναμης της ΕΕ, τόσο σε στόλο, όσο και σε εργατικό δυναμικό, συμπεραίνουμε ότι η ναυτιλία για την Ευρώπη είναι ένας τομέας ζωτικής σημασίας, που θα μπορούσε να αποτελέσει το εισιτήριο για να βγούμε από το αδιέξοδο της οικονομικής κρίσης που μαστίζει, σήμερα, όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Εγώ από τη πλευρά μου, καθώς εργάζομαι στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και συμμετέχοντας στο Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εθνική και Κοινοτική Διοίκηση» του Παντείου Πανεπιστημίου, αποφάσισα να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα, θεωρώντας ότι θα εμβαθύνω τις γνώσεις μου, πέρα από το διοικητικό κομμάτι της ναυτιλίας και στο κομμάτι της "νομικά" οργανωτικής δομής της, μέσα από τις νομοθετικές πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί έως τώρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, θεωρώ ότι οι θαλάσσιες μεταφορές και η ναυτιλία αποτελούν ένα ενεργό κομμάτι της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, το οποίο εκτιμώ ότι θα συνεχίσει για αρκετά χρόνια ακόμη να αποτελεί επίκεντρο ανάλυσης και μελέτης διότι συμπεριλαμβάνει διάφορους τομείς ανάπτυξης όπως το εμπόριο, η κοινή αγορά, η κοινή ναυτιλιακή πολιτική, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές, η ναυτική εργασία και εκπαίδευση κ.α.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία, αποτελεί μια προσπάθεια συγκέντρωσης και ανάλυσης των πρωτοβουλιών των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα ναυτιλίας και θαλασσίων μεταφορών. Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται εκτενής αναφορά στις σημαντικότερες πολιτικές που έχουν ληφθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης από την απαρχή της έως σήμερα. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αποτελεί τον πυρήνα της εργασίας με τα επόμενα (πλην του έκτου) να πραγματεύονται επιμέρους τομείς, οι οποίοι αναφέρονται επιγραμματικά στο πρώτο κεφάλαιο.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, αποτελούν αντικείμενο του δευτέρου κεφαλαίου. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται δυο βασικοί παράμετροι που είναι απόλυτα συνδεδεμένοι με τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών και σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναπτύσσονται οι Ευρωπαϊκές και διεθνείς δράσεις για την ναυτική εργασία και την ναυτική εκπαίδευση, καθώς επίσης και η σημαντικότητα της ενίσχυσης του Ευρωπαϊκού εργατικού δυναμικού στο τομέα της ναυτιλίας, ενώ στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύονται οι πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τις λιμενικές υποδομές και οι δυνατότητες χρηματοδότησής τους. Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο αναφέρονται οι μελλοντικές πολιτικές στον εν λόγω κλάδο, πολιτικές που απορρέουν από τα πιο πρόσφατα κείμενα των θεσμικών οργάνων όπως η Γαλάζια Βίβλος και η Ανακοίνωση για την πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών έως το 2018.

Λέξεις – Κλειδιά:

θαλάσσιες μεταφορές, Ευρωπαϊκή Ένωση, Πράσινη Βίβλος, Λευκή Βίβλος, ασφάλεια θαλασσίων μεταφορών, Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος, Μπλε Βίβλος, ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ναυτική εργασία, ναυτική εκπαίδευση, λιμενικές υποδομές .

Abstract

This paper represents an attempt to collect and analyze the initiatives of the European Union institutions on shipping and maritime transport. In the first chapter, there is a specific reference to the key policies have been decided at EU level from the beginning until today.

Short sea shipping and the TEN-T , are being analyzed on the second chapter. The third chapter analyzes two main areas that are mostly connected with maritime transport like maritime safety and protection of the marine environment. The fourth chapter sets out the European and international actions on maritime labor and maritime education , as well as the importance of strengthening the European workforce in the maritime sector, while in the fifth chapter are being analyzed the initiatives related to port infrastructure and capabilities funding. Finally, the sixth chapter presents the future policies in this area through the Blue Book and the maritime transport policy until 2018.

Key - words:

maritime transport, European Union, Green Paper, White Paper, maritime safety, Trans-European Networks Transport, protection of marine environment, Blue Paper, European maritime transport policy, short sea shipping, port infrastructure.

Συντομογραφίες

Ελληνικές:

Γ'ΚΠΣ	Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΔΕΔ	Διευρωπαϊκά Δίκτυα
ΔΕΔ-Μ	Διευρωπαϊκά Δίκτυα - Μεταφορών
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΕΚ	Δικαστήριο των Κοινοτήτων
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΟΚ	Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ένωσης
ΕΤΠΑ	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΕΣΠΑ	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
ΕΠΝ	Ευρωπαϊκή Πολιτική Ναυτιλίας
ΚΠΜ	Κοινή Πολιτική Μεταφορών
ΝΜΑ	Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΣΕΣ	Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης

Αγγλικές:

AIS	AIS - Automatic Identification System
CEF	Connecting Europe Facility
COPE	Fund for the Compensation of Oil Pollution damage in European waters
EMSA	European Maritime Safety Agency
ESPO	European Sea Ports Organisation
IMO	International Maritime Organization
ILO	International Labour Organization
ISM Code	International Safety Management Code

ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
MARPOL	International Convention for the Prevention of Marine Pollution
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SSS	Short Sea Shipping
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
VDR	Voyage Data Recorder
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές, αποτελούν μια οικονομική δραστηριότητα στρατηγικής σημασίας για την Ευρώπη γενικότερα, αλλά και για τις εθνικές οικονομίες. Ενδεικτικά, μπορούμε να αναφέρουμε ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης, ενώ σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης το αντίστοιχο ποσοστό αγγίζει το 60%, ποσοστό αρκετά μεγάλο, εάν λάβουμε υπόψη ότι πολλές από αυτές τις μεταφορές μπορούν να διενεργηθούν με εναλλακτικές μεθόδους μεταφοράς π.χ οδικώς ή σιδηροδρομικώς.

Παράλληλα όμως, η ναυτιλία είναι ένας δύσκολος "οργανωτικά" τομέας, καθώς χαρακτηρίζεται από ένα νομοθετικό πλαίσιο διεθνούς επιπέδου, αλλά και ένα πλαίσιο αυτορρύθμισης από τα κράτη μέλη . Για την επίτευξη της αρτιότερης οργάνωσης των μεταφορών δια θαλάσσης, έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο ρυθμιστικών κανόνων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε με την επικύρωση και την ένταξη διεθνών κανόνων στο κοινοτικό δίκαιο, είτε με τις επιμέρους πρωτοβουλίες της Κοινότητας.

Οι ρυθμιστικές παρεμβάσεις σε επίπεδο ΕΕ, έως και σήμερα, θα μπορούσαν να ενταθούν σε εξι βασικές κατηγορίες ως προς τον επιδιωκόμενο σκοπό. Ο αρχικός προσανατολισμός ήταν η διασφάλιση ανταγωνιστικών θαλάσσιων μεταφορών στα πλαίσια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς και η προσπάθεια διατήρησης των υπό κοινοτική σημαία πλοίων. Επόμενος στόχος ήταν η ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, γεγονός που ανέδειξε την ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ως βέλτιστες πρακτικές για τη μετακίνηση αγαθών, υπηρεσιών και ανθρώπων στο εσωτερικό της ΕΕ.

Βεβαίως, οι θαλάσσιες μεταφορές δεν θα μπορούσαν να είναι ανταγωνιστικές εάν δεν αποτελούσαν ασφαλή τρόπο μετακίνησης, αυτός ήταν και ο λόγος που η ΕΕ στράφηκε από πολύ νωρίς στη δημιουργία ενός νομοθετικού πλαισίου ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Επιπρόσθετα, έναν πολύ βασικό ρόλο, από το 2001 και μετά, στην νομοθετική διαδικασία και στο ρυθμιστικό πλαίσιο κατέχει η προστασία του περιβάλλοντος εν γένει και του θαλάσσιου περιβάλλοντος

ειδικότερα, γεγονός που αποτέλεσε την αιτία για την αναθεώρηση της συνολικής έως τότε νομοθεσίας και την υιοθέτηση μιας πολιτικής, που θα προωθεί την οικονομική ανάπτυξη, πάντα όμως, σε συνάρτηση με την διαφύλαξη της περιβαλλοντικής μας κληρονομιάς, την προστασία των παράκτιων ζωνών της ΕΕ και την ανάπτυξη της έρευνας και της τεχνολογίας προς αυτό τον σκοπό.

Μεγάλη είναι και η αξία της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας για την ΕΕ, καθώς το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας συνεισφέρει τα μέγιστα στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξή της. Θεωρείται ότι , μαζί με τον Ευρωπαϊκό ναυτικό στόλο, αποτελούν μέρος της ναυτιλιακής παράδοσης της Ένωσης και διάυλο διάχυσης της ναυτικής τεχνολογίας στις επόμενες γενιές Ευρωπαίων ναυτικών.

Τέλος, δεν πρέπει να αναιρείται η αξία των λιμένων, καθώς οι ποιοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές, απαιτούν λιμένες σύγχρονους, ασφαλείς με συστήματα διαχείρισης αποβλήτων. Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη της διασύνδεσής τους με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς και της οργανωτικής ενίσχυσής τους, προκειμένου να αποτελέσουν μέρος ενός συνόλου ναυτιλιακών και μη δραστηριοτήτων (maritime cluster).

Κεφάλαιο 1ο : Οι πρώτες νομοθετικές παρεμβάσεις της ΕΕ στις θαλασσιές μεταφορές

Δεδομένου ότι, ο κλάδος της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από τον διεθνή της χαρακτήρα για αρκετές δεκαετίες οι ιδρυτές της τότε Ευρωπαϊκής Οικονομικής Ένωσης (ΕΟΚ), θεώρησαν ότι τα θέματα των θαλασσιών μεταφορών πρέπει να ρυθμίζονται σε διεθνές και όχι σε κοινοτικό επίπεδο. Για πρώτη φορά, η συνθήκη της Ρώμης επιζητούσε μια κοινή πολιτική μεταφορών (ΚΠΜ), που μαζί με την κοινή αγροτική πολιτική και την κοινή οικονομική και εμπορική πολιτική, αποτέλεσαν τις τρεις πιο σημαντικές πολιτικές της ΕΟΚ. Όμως, η κοινή πολιτική μεταφορών περιοριζόταν μόνο στις οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές και όχι στις θαλάσσιες και τις εναέριας. Πιο συγκεκριμένα, με το άρθρο 84(1) της συνθήκης γινόταν σαφές ότι «οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές» και με το άρθρο 84(2) ότι «το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει ομόφωνα εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία θα ήταν δυνατό να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές». Επομένως η έννοια της κοινής αγοράς στις μεταφορές περιοριζόταν μόνο στις χερσαίες μεταφορές ήτοι οδικές και σιδηροδρομικές.

1.1 Οι πρώτες Κοινοτικές πρωτοβουλίες

Έπειτα από την διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), το 1973, με την προσχώρηση της Δανίας, της Ιρλανδίας και της Μεγάλης Βρετανίας, η συζήτηση για τις θαλάσσιες μεταφορές απέκτησε άλλη βαρύτητα, καθώς ο κύριος όγκος του εμπορίου των τριών χωρών με την υπόλοιπη Ευρώπη γινόταν μέσω θαλάσσης. Επίσης, μια απόφαση του Δικαστηρίου των Κοινοτήτων (ΔΕΚ νυν ΔΕΕ) που εκδόθηκε το 1974 έπειτα από προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αποτέλεσε το εφαλτήριο για την έναρξη των συζητήσεων περί κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Η απόφαση του ΔΕΚ¹ διευκρίνιζε ότι, οι διατάξεις της συνθήκης της Ρώμης αφορούσαν και τις θαλάσσιες μεταφορές και αναγνώριζε στην ΕΕ τη δυνατότητα να διαμορφώσει πολιτικές ανάπτυξης για την ναυτιλία.

¹ Πρόκειται για την υπόθεση 167/73, Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Η απόφαση αυτή θεωρείται η σημαντικότερη απόφαση του ΔΕΚ για τις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς αποτέλεσε την αρχή για πολιτικές και νομικές δράσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επακόλουθο αυτής της απόφασης, ήταν να αναπτυχθεί το ενδιαφέρον μέσα στους κόλπους της Κοινότητας, για την διερεύνηση ευρωπαϊκών λύσεων σε συγκεκριμένα προβλήματα στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Στη συνέχεια, εκδίδεται ο Κανονισμός 954/79 ο οποίος έχει ως σκοπό την επικύρωση και την εφαρμογή, από όλες τις χώρες της ΕΕ, του Κώδικα Συμπεριφοράς των Τακτικών Γραμμών της UNCTAD για τις ναυτιλιακές συνδιασκέψεις (United Nations Conference on Trade and Development). Η UNCTAD² αποτελεί ένα διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο, του οποίου ολοκληρώθηκε η συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση το 1974 και επικυρώθηκε το 1983. Διαδραμάτισε καταλυτικό ρόλο στην ρύθμιση του ανταγωνισμού και την εύρυθμη λειτουργία του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Ο συγκεκριμένος κανόνας είναι γνωστός και ως 40-20-40, καθώς ρυθμίζει τα δικαιώματα της κάθε χώρας στις θαλάσσιες μεταφορές. Ο κανόνας αυτός δίνει το δικαίωμα στις εθνικές γραμμές της κάθε χώρας, να συμμετέχουν στις θαλάσσιες μεταφορές μεταφέροντας το 40% του προς εξαγωγή φορτίου, το άλλο 40% να μεταφέρεται από πλοία με σημαία της χώρας εισαγωγής και το υπόλοιπο 20% να μεταφέρεται από πλοία σημαίας τρίτων χωρών. Επιπρόσθετα, ο Κανονισμός ρυθμίζει την διαδικασία προσδιορισμού των ποσοστών των υπό μεταφορά φορτίων και τακτοποιεί τυχόν διαφωνίες μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών.

Η τελική επικύρωση του Κανονισμού επήλθε μετά από αρκετές συζητήσεις, καθώς πολλές από τις χώρες της ΕΕ (π.χ Μεγάλη Βρετανία και Δανία), ήταν αντίθετες στις ρυθμίσεις που συνεπάγονταν ο Κανονισμός. Έπειτα από αρκετές διαβουλεύσεις και προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την διαμόρφωση μιας κοινής θέσης, υιοθετείται ο Κανονισμός 954/79 με την διαφοροποίηση ότι, η εφαρμογή του τύπου 40-20-40 δεν θα έχει ισχύ στις θαλάσσιες μεταφορές

² Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ.30-32

μεταξύ των χωρών της ΕΕ και άλλων χωρών του ΟΟΣΑ και αντ'αυτού θα ισχύουν οι κανόνες ανταγωνισμού.

1.2 Οι τέσσερις Κανονισμοί (Brussels Package)

Το 1982, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παραπέμπει στο Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών, με την κατηγορία ότι έχει παραβεί την Συνθήκη της Ρώμης, αποτυγχάνοντας να εισάγει μια κοινή πολιτική για τις μεταφορές, που θα καθόριζε τους όρους, κάτω από τους οποίους θα μπορούσε μια πλοιοκτήτρια εταιρεία να προσφέρει υπηρεσίες μεταφορών σε ένα διαφορετικό κράτος μέλος από αυτό που εδρεύει.

Έτσι, το 1986, συντάσσονται οι τέσσερις πιο σημαντικοί Κανονισμοί³ για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίοι έχουν ως σκοπό την εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος προστασίας των πλοίων με σημαία χωρών της ΕΕ. Αναλυτικότερα, προασπίζεται η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών⁴, τόσο μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ, όσο και μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών και διασφαλίζονται οι όροι εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών⁵, όπως προβλέπονται και στην Συνθήκη της Ρώμης⁶. Επιπρόσθετα, δημιουργείται ένα θεσμικό πλαίσιο για την καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών σχετικά με τον καθορισμό του ναύλου στην ναυτιλία τακτικών γραμμών από εταιρείες τρίτων χωρών⁷ και τέλος, καθορίζονται τα μέτρα και οι ενέργειες του συνόλου των κρατών μελών προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι διακρίσεις των εφοπλιστικών εταιρειών τρίτων χωρών κατά των εταιρειών της ΕΕ σχετικά με την ελεύθερη πρόσβασή τους στις διεθνείς- υπερωκεάνιες μεταφορές⁸.

3 Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 37-44

4 Κανονισμός 4055/86

5 Κανονισμός 4056/86

6 Άρθρα 85 και 86

7 Κανονισμός 4057/86

8 Κανονισμός 4058/86

Αυτοί οι κανονισμοί αποτελούν ουσιαστικά, ένα σύνολο όλων των μέχρι τώρα κανόνων ανταγωνισμού με εφαρμογή στις θαλάσσιες μεταφορές και θεωρούνται η έναρξη μιας συστηματικής συμμετοχής της ΕΕ στις θαλάσσιες υποθέσεις. Η παρέμβαση αυτή, είχε σχεδιαστεί για να προστατεύει τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες αλλά και την συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή οικονομία⁹.

1.3 Η δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής

Από το 1986 που το Συμβούλιο είχε εκδώσει τους τέσσερις κανονισμούς, είχε δεσμευτεί για την επόμενη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής που θα είχε ως σκοπό να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές, να αντιμετωπίσει την συρρίκνωση του στόλου της κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας, να ενισχύσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές και να εξαλείψει τυχόν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Με στόχο όλα τα προαναφερόμενα η Επιτροπή προτείνει τρεις κανονισμούς με τους εξής στόχους:

- Τη δημιουργία ενός Κοινοτικού Νηολογίου «Euros» για τα ποντοπόρα πλοία
- Τον ορισμό του Κοινοτικού Εφοπλιστή
- Την απελευθέρωση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές – άρση του Cabotage

1.3.1 Το Κοινοτικό Νηολόγιο Euros

Με τις περισσότερες χώρες της Κοινότητας να έχουν μεγάλο μερίδιο στο διεθνή στόλο και την επιδίωξη ο Κοινοτικός στόλος να αποτελέσει πηγή ανάπτυξης και ενίσχυσης της οικονομίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχωρά στη δεύτερη φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής που θα απαρτιζόταν από μέτρα εσωτερικού

⁹ Τζωάννος Γ.Ι., (1990), Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα, Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Μελετών

χαρακτήρα, δηλαδή θα στόχευαν στην ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της Κοινοτικής Ναυτιλίας και θα συνδεόταν άμεσα με την μείωση του λειτουργικού κόστους του κοινοτικού πλοίου¹⁰.

Έτσι λοιπόν, το 1989, η Επιτροπή της ΕΕ καταθέτει νέες προτάσεις για την ενίσχυση της Κοινοτικής ναυτιλίας σχετικά με το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο¹¹, την πολιτική επιδοτήσεων στους πλοιοκτήτες και με ζητήματα όπως η ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, οι θαλάσσιες υποδομές και τα λιμάνια. Η δέσμη των προτάσεων αυτών αποτέλεσε το επονομαζόμενο Eurog και αποσκοπούσε στην ύπαρξη Κοινοτικού Νηολόγιου που θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά, έδινε την δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων πληρωμάτων από τρίτες χώρες βάσει συλλογικών συμβάσεων και ενέκρινε τις κρατικές ενισχύσεις προς την ναυτιλία με σκοπό την διατήρηση των πλοίων υπό κοινοτικές σημαίες.

Τα πλοία που θα ήταν νηολογημένα στο Κοινοτικό Νηολόγιο, όφειλαν να συμμορφώνονται με τους κανόνες ασφάλειας που θέτουν οι διεθνείς οργανισμοί και να μην ξεπερνούν τα είκοσι χρόνια πλεύσης. Για τους ναυτικούς προέβλεπε τον καθορισμό των αποδοχών τους σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις των κρατών προέλευσης, πάντα όμως σε συνάρτηση με τα επίπεδα που έθετε ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO)¹².

Ακόμη, προέβλεπε την ύπαρξη ενός προγράμματος ενίσχυσης για τα νηολογημένα πλοία, σύμφωνα με το οποίο, η Επιτροπή είχε τον απολυτό έλεγχο για τις κρατικές ενισχύσεις στην ναυτιλία με βασικό σκοπό την αποφυγή απομάκρυνσης των πλοίων με σημαία κράτους μέλους σε σημαίες τρίτων χωρών και καθόριζε το ανώτατο όριο συνολικής ενίσχυσης που θα μπορούσε να λάβει η πλοιοκτήτρια εταιρεία. Ωστόσο, αυτό το μέτρο ερχόταν σε αντίθεση με τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου, νόθευε τον ανταγωνισμό και δημιουργούσε διακρίσεις, με αποτέλεσμα την μετέπειτα τροποποίησή του.

¹⁰ Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 45

¹¹ Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 47-49

¹² Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ 540-543

1.3.2 Ο Κοινοτικός Εφοπλιστής (Community Shipowner)

Επόμενο μέτρο, αποτέλεσε ο ορισμός του Κοινοτικού Εφοπλιστή, το οποίο αφορά μια πρώτη προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την επιβεβαίωση της ταυτότητας του εφοπλιστή που δραστηριοποιείται στην Κοινότητα, προκειμένου να απολαμβάνει όλα τα οφέλη από την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική. Με αυτό τον τρόπο, πλεονεκτήματα όπως η άρση των περιορισμών στην παράκτια ναυσιπλοΐα ή η μεταφορά της επισιτιστικής βοήθειας με Κοινοτικά πλοία, αποκτούσαν πλέον σαφείς αποδέκτες.

Επομένως, τόσο στην αρχική πρόταση¹³, όσο και στην τροποποίησή¹⁴ της διατυπώνονται οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό ενός εφοπλιστή ως Κοινοτικό. Μεταξύ των προϋποθέσεων αυτών είναι ο εφοπλιστής να είναι υπήκοος κράτους μέλους και η ναυτιλιακή του εταιρεία να έχει συσταθεί σύμφωνα με την νομοθεσία κράτους μέλους.

Η συγκεκριμένη πρόταση ενώ συζητήθηκε αρκετές φορές στα Συμβούλια των Υπουργών, δεν κατέληξε ποτέ σε απόφαση, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να αποσύρει την συγκεκριμένη πρόταση μαζί με την πρόταση για το Κοινοτικό Νηολόγιο¹⁵.

1.3.3 Η άρση του καμποτάζ

Η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (ή και άρση του καμποτάζ) υπήρξε ένα πολύ δύσκολο και χρονοβόρο στην λύση του πρόβλημα για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Ναυτιλίας. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, βασική αρχή αποτελεί το δικαίωμα των υπηκόων μιας χώρας μέλους να παρέχουν ελεύθερα υπηρεσίες σε υπηκόους άλλων χωρών μελών (ενιαία αγορά και ελεύθερη παροχή υπηρεσιών). Ωστόσο, με το Κανονισμό 4055/86 ρυθμίστηκε η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ

¹³ ΕΕ COM 266/1989

¹⁴ ΕΕ COM 54/1991

¹⁵ Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ 460

κράτους μέλους και τρίτων χωρών, αλλά εξαιρέθηκε η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των εσωτερικών λιμένων ενός κράτους μέλους. Ουσιαστικά με αυτό το μέτρο, η εκμετάλλευση των παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, όπως π.χ η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, η περιήγηση και η ρυμούλκηση θα μπορούσαν να αποτελούν αποκλειστική δραστηριότητα εθνικών πλοιοκτητών έπειτα από εσωτερική απόφαση κάθε κράτους μέλους¹⁶. Κατά αυτό τον τρόπο, η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία αποδείχτηκε ένα ανυπέρβλητο εμπόδιο για την εφαρμογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εντός της Κοινότητας.

Πολλές ήταν οι χώρες που απαίτησαν την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας με κύριους υποστηρικτές τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης, ενώ τα Μεσογειακά κράτη κινούταν περισσότερο στην προστατευτική πολιτική της εσωτερικής ακτοπλοΐας.¹⁷

Κατόπιν των ανωτέρω, το Συμβούλιο τον Δεκέμβρη του 1992 εισάγει τον κανονισμό 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών. Ο κανονισμός αυτός, αποτελεί τη σοβαρότερη θεσμική παρέμβαση στο θέμα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εντός κράτους μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα πλοία είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν την σημαία του. Στην ουσία αυτός ο κανονισμός για την ακτοπλοΐα αναλαμβάνει να καταργήσει ένα πλέγμα παρεμβάσεων της εκάστοτε χώρας υποδοχής που μέχρι τότε εμπόδιζε την πρόσβαση σε πλοία άλλων χωρών.

Επιπρόσθετα ο ανωτέρω Κανονισμός ρύθμιζε και θέματα ναυτικής εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, σε ότι αφορά την επιβατηγό ναυτιλία μέχρι τότε τα θέματα απασχόλησης ρυθμιζόνταν από κανόνες που ίσχυαν στη χώρα υποδοχής, ενώ έπειτα από τον Κανονισμό, τέτοιου είδους ρυθμίσεις διέπονται από την

¹⁶ Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 63

¹⁷ Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ 403-415

νομοθεσία της χώρας που ανήκει η σημαία του πλοίου, πάντα βέβαια σε συνάρτηση με τα διεθνή πρότυπα του Διεθνή Οργανισμού Εργασίας (ILO).

Η εφαρμογή του κανονισμού επέβαλε την σταδιακή κατάργηση του καμποτάζ από την 1η Ιανουαρίου 1993 έως την 1η Ιανουαρίου 1999 για όλες τις χώρες της ΕΕ. Ωστόσο, για την Ελλάδα υπήρξε μια χρονική διαφοροποίηση με καταληκτική ημερομηνία την 1η Ιανουαρίου 2004, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση αποδέχτηκε την ιδιαιτερότητα της χώρας μας, λόγω του εκτεταμένου νησιωτικού συμπλέγματος και της ανάγκης για τακτική επικοινωνία και διακίνηση αγαθών από και προς την ηπειρωτική χώρα¹⁸.

1.4 Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Ναυτιλίας

Όλες οι μέχρι τώρα πρωτοβουλίες, που είχαν ληφθεί σε επίπεδο Κοινότητας αποτέλεσαν προσπάθειες από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης συγκερασμού των διεθνών πολιτικών με τις ναυτιλιακές πολιτικές της κάθε χώρας. Για παράδειγμα, ο κανόνας UNCTAD αποτελούσε έναν διεθνή κανόνα που εντάχθηκε στο Κοινοτικό Δίκαιο, οι τέσσερις Κανονισμοί ήταν μια προσπάθεια προληπτικής μεθόδου για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του ανταγωνισμού στην ναυτιλία ενώ το Euros αποτέλεσε εγχείρημα της Κοινότητας για Ενιαίο Νηολόγιο για την διασφάλιση των υπό σημαία κράτους μέλους πλοίων.

Το 1992 έχουμε τη δημιουργία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς και γίνεται επιτακτική η ανάγκη σύνταξης και υλοποίησης μιας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ναυτιλίας (ΕΠΝ). Η οικονομική ανάπτυξη στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης φέρνει στο τραπέζι της ΕΕ συζητήσεις για θέματα θαλασσιών μεταφορών, με έμφαση στην περιβαλλοντική διάσταση και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ανοίγει πλέον, ένας μεγάλος διάλογος για τη δημιουργία ολοκληρωμένων διευρωπαϊκών δικτύων που θα υποστηρίζουν πανευρωπαϊκά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών και θα δρομολογούν θέματα θαλασσιών υποδομών και λιμένων.

¹⁸ Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 70

Στο πλαίσιο αυτό και σε συνδυασμό με την υπογραφή της συνθήκης του Μάαστριχτ, η Επιτροπή, το 1992, συντάσσει την πρώτη Λευκή Βίβλο με τίτλο "Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών - Μια σφαιρική προσέγγιση της δημιουργίας κοινοτικού πλαισίου για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας"¹⁹, μέσω της οποίας επιχειρήθηκε να ξεπεράσουν οι δυσκολίες στην ανάπτυξη μιας Κοινής Πολιτικής Μεταφορών²⁰, δίνοντας έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών καθώς και την ενίσχυση των πολιτικών, θεσμικών και δημοσιονομικών παρεμβάσεων, ιδιαίτερα μέσω της ανάπτυξης των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών²¹.

Στη συνέχεια το 2001, έχουμε την έκδοση της αναμορφωμένης Λευκής Βίβλου με τίτλο "Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών"²², την οποία διαδέχτηκε, το 2006, η Ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα "Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση -Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρο μας "²³. Η εν λόγω Ανακοίνωση αποτελεί ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 και συμπίπτει χρονικά με έκδοση της Πράσινης Βίβλου²⁴ - Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες (εκτενής αναφορά παρακάτω).

1.4.1 Η Λεύκη Βίβλος

Το 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταποκρινόμενη στην στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης, παρουσιάζει την Λεύκη Βίβλο για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών (ή και Κοινή Πολιτική Μεταφορών - ΚΠΜ), η οποία προτείνει μετρά που θα προωθήσουν την ανάπτυξη ενός συστήματος ενδοκοινοτικών μεταφορών έως το 2010.

¹⁹ COM (1992) 494

²⁰ Nugent N., (2003), Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Σαββάλα

²¹ Πάλλης Α.Α., (2007) Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο, κεφάλαιο στην συλλογική έκδοση: Θεοδωρόπουλος Σ., Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής, Αθήνα: Gutenberg, σελ. 20

²² COM (2001) 370

²³ COM (2006) 314

²⁴ COM(2006) 275

Δεδομένου ότι, η κινητικότητα των προσώπων και των αγαθών είναι αυξημένη, το ενδιαφέρον έχει στραφεί στη προσαρμογή των διάφορων τρόπων μεταφοράς στις νέες οικονομικές και θεσμικές συνθήκες. Το γεγονός αυτό, οδηγεί σε ορισμένες σημαντικές δυσκολίες με αξιοσημείωτες επιπτώσεις στις οικονομίες των κρατών-μελών. Οι δυσκολίες αυτές, αναμένεται ότι θα επιταθούν με την οικονομική ανάπτυξη της ΕΕ, με αποτέλεσμα να ενταθεί η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε ορισμένους αερολιμένες και να πολλαπλασιαστούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα και η ανασφάλεια στους δρόμους.

Είναι απόλυτα κατανοητό, ότι το Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών οδηγείται σε μια άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Σκοπός, λοιπόν, της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών είναι η αποσυμφόρηση του οδικού άξονα και η εξισορρόπηση των μεταφορών, με την ταυτόχρονη ανάπτυξη των θαλάσσιων, πλωτών, σιδηροδρομικών μεταφορών και των αερομεταφορών.

Προκειμένου να υλοποιηθεί η ΕΠΜ, η Λευκή Βίβλος διατύπωσε τέσσερις κύριους στόχους έως το 2010:

- Η ανακατανομή της χρήσης των τρόπων μεταφοράς, με στόχο την αποκατάσταση της ισόρροπης ανάπτυξής τους.
- Η εξάλειψη των οποίων δυσχερειών ανάπτυξης των διάφορων μέσων μεταφοράς.
- Η τοποθέτηση των χρηστών στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών.
- Η διαχείριση της παγκοσμιοποίησης της μεταφορικής διαδικασίας.

Στα πλαίσια αυτά, σε ότι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, κύριους στόχους των ρυθμιστικών παρεμβάσεων αποτελούν η απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου μέσω Κοινοτικών δράσεων, και η ενσωμάτωση ρυθμίσεων κοινωνικής πολιτικής στις δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι στόχοι αυτοί βασίζονται στο γεγονός ότι οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν πραγματική εναλλακτική ανταγωνιστική λύση στις χερσαίες μεταφορές, αφού πρόκειται για αξιόπιστους, οικονομικούς και

περιβαλλοντικά φιλικούς (λιγότερο ρυπογόνους και θορυβώδεις) τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, εξακολουθούν να μην χρησιμοποιούνται σε ικανοποιητικό βαθμό, λόγω εμποδίων στις υποδομές (π.χ. ελλείψεις και τεχνικές διαφοροποιήσεις). Τα προτεινόμενα μέτρα, δίνουν έμφαση στο ενδο-ευρωπαϊκό εμπόριο και στην αποφυγή των σημείων συμφόρησης στην Κεντρική Ευρώπη και αποσκοπούν στην διαμόρφωση ενός νέου νομοθετικού πλαισίου, που θα έχει ως αντικείμενο να θεσπισθούν σαφέστεροι κανόνες στους τομείς της πλοήγησης, της συντήρησης και της φορτοεκφόρτωσης και να προωθηθούν ρυθμίσεις με σκοπό να απλουστευθούν οι κανόνες λειτουργίας των λιμένων²⁵.

1.4.2 Η Πράσινη Βίβλος

Η Πράσινη Βίβλος αποτέλεσε δημοσίευση της Επιτροπής τον Ιούνιο του 2006 και εντάσσεται άμεσα στη στρατηγική της Λισσαβόνας. Στόχος είναι η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών. Δεδομένου ότι, η Ευρωπαϊκή Ένωση καταλαμβάνει σημαντική θέση σε παγκόσμιο επίπεδο στις θαλάσσιες μεταφορές χάρη στο μέγεθος των εμπορικών συναλλαγών διά θαλάσσης και ότι έχει ιδιαίτερα ανεπτυγμένο παράκτιο τουρισμό εφόσον τα δύο τρίτα των συνόρων της Ένωσης βρέχονται από θάλασσες, έχει μεγάλη σημασία να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα σε αυτούς τους τομείς, οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικότατο κοινωνικοοικονομικό ρόλο²⁶.

Κατά συνέπεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση, θέλοντας να προχωρήσει ένα ακόμη βήμα στην κοινοτική θαλάσσια πολιτική, έθεσε βασικούς στόχους για την υλοποίηση μιας πολιτικής, που δεν θα αποσκοπεί μόνο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και θαλάσσιων μεταφορών. Μέσα από τη Πράσινη Βίβλο, η Επιτροπή αναλαμβάνει πρωτοβουλίες σχετικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την βιωσιμότητα όλων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, την δημιουργία ανταγωνιστικού θαλασσίου κλάδου, την ανάπτυξη της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας για την χρήση τους στον ναυτιλιακό τομέα, την ανάπτυξη του

²⁵ Πάλλης Α.Α., (2007) Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο, κεφάλαιο στην συλλογική έκδοση: Θεοδωρόπουλος Σ., Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής, Αθήνα: Gutenberg, σελ. 20

²⁶ Βλ.: http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_el.htm τελευταίος έλεγχος: 18 Ιουλίου 2013

παράκτιου τουρισμού, την αποτελεσματικότερη χρήση των θαλασσιών πόρων, την αύξηση της ελκυστικότητας των παραθαλάσσιων περιοχών ως τόπο εγκατάστασης και εργασίας των Ευρωπαίων πολιτών.

1.5 Επίμετρο

Στα επόμενα κεφάλαια γίνεται μια εκτενέστερη ανάλυση των πολιτικών στα πλαίσια της Λευκής και της Πράσινης Βίβλου για τις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα για την ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Αναλύονται οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της δια θαλάσσης μετακίνησης των αγαθών και των προσώπων καθώς επίσης και οι δύο πιο σημαντικοί παράγοντες που σχετίζονται άμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές δηλαδή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης, παραθέτονται οι δράσεις τις ΕΕ που σχετίζονται με τη ναυτική απασχόληση, τη ναυτική εκπαίδευση και τις λιμενικές υποδομές. Τόσο η Λεύκη, όσο και η Πράσινη Βίβλος, θέτουν αυτούς τους παράγοντες ως κεντρικές ιδέες για τη συνέχιση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, έπειτα από την πολιτική για την ανοικτή αγορά, την αντιμετώπιση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού στον ναυτιλιακό κλάδο και την διατήρηση των νηολογημένων στην Κοινότητα πλοίων.

Κεφάλαιο 2ο: Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρώπη αποτελεί πράγματι έναν ναυτικό χώρο, η ναυτιλία υπήρξε ένα από τα βασικά εφελθήρια για την οικονομική ανάπτυξη της και την ευημερία της, καθ' όλη τη διάρκεια της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών έχουν ουσιώδη σημασία, διότι συνδράμουν τόσο την ευρωπαϊκή οικονομία, όσο και τις ευρωπαϊκές εταιρείες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ναυτιλία και όλοι οι συναφείς ναυτιλιακοί κλάδοι αποτελούν σημαντική πηγή εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη.

Ένα μεγάλο μερίδιο του παγκοσμίου εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συμβάλουν στην μεταφορά του 60% των ενδοκοινοτικών μεταφορών. Δεδομένου ότι, περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες θαλάσσιων μεταφορών διέρχονται κάθε χρόνο από τους ευρωπαϊκούς λιμένες, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν επίσης άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των πολιτών, τόσο ως τουριστών, όσο και ως κατοίκων των νησιών και των απόκεντρων περιφερειών.

2.1 Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν ιστορικά πάντοτε μεγάλη σημασία για την Ευρώπη και συνεχίζουν να αποδίδουν τα μέγιστα σε ένα μεγάλο φάσμα της λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Από την απαρχή της η Ευρωπαϊκής Κοινότητας, οι θαλάσσιες μεταφορές, αποτελούσαν διαχρονικά τον τρόπο μεταφορικής εξυπηρέτησης για τις διατροφικές, ενεργειακές και σε πρώτες ύλες ανάγκες της Ευρώπης και διαδραμάτιζαν και εξακολουθούν να διαδραματίζουν στρατηγικό ρόλο στην

αλυσίδα μεταφοράς των συνεχώς αυξανόμενων απαιτήσεων του παγκόσμιου εμπορίου.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη και αυτό μπορεί να εδραιωθεί από ένα σύμπλεγμα λόγων²⁷ μεταξύ των οποίων είναι:

- η στρατηγική σημασία του κλάδου της ναυτιλίας στην οικονομική ευημερία και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας,
- η δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο στον Κοινοτικό στόλο όσο και σε συναφείς με τον ναυτιλιακό κλάδο δραστηριότητες,
- η συμβολή στο ισοζύγιο πληρωμών των διαφόρων χωρών της Ένωσης από τα έσοδα σε συνάλλαγμα που προέρχονται από το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων,
- ο σχεδιασμός της αμυντικής πολιτικής, καθώς στα πλαίσια ενός ευαίσθητου γεωστρατηγικού περιβάλλοντος, οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο σε εποχές στρατιωτικών κρίσεων για την διενέργεια - εκτέλεση ειρηνευτικών αποστολών, για τις οποίες τα κράτη μέλη πρέπει να στηρίζονται στην ύπαρξη εθνικού και ευρωπαϊκού στόλου.

2.2 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, ή μεταφορές τύπου SSS (Short Sea Shipping)²⁸, μπορούν να οριστούν ως οι θαλάσσιες εκείνες μεταφορές, κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Το πεδίο των εν λόγω μεταφορών περιλαμβάνει την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ

²⁷ Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη, σελ. 31-34

²⁸ Τσανακτσίδης Δ. – Χαραλάμπους Γ., (2004), Η αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, εργασία στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Σχεδιασμός, οργάνωση και διαχείριση συστημάτων μεταφορών» του Αριστοτέλειο Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, σελ.4

ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και τις συνδυασμένες θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές από και προς τους ποτάμιους λιμένες της ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Γεωγραφικά, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων επεκτείνεται και πέραν των ορίων της κοινότητας, προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Το 1995, έπειτα από ανακοίνωση της Επιτροπής²⁹, αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Με την ανακοίνωση αυτή, παρουσιάζονται μια σειρά συστάσεων που απευθύνονται στα κράτη – μέλη και τον κλάδο της ναυτιλίας με στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στον εν λόγω τομέα. Σκοπός των πρωτοβουλιών είναι η αποσυμφόρηση των δικτύων μεταφορών, δεδομένης της μεγάλης επιβάρυνσης που υφίστανται τα χερσαία και κυρίως τα οδικά μεταφορικά δίκτυα από τη διέλευση μεγάλων ποσοτήτων φορτίων και αναζήτηση λύσεων για να διοχετεύει ένα τμήμα του φόρτου αυτού στη θαλάσσια οδό.

Συνέχεια αυτής της προσπάθειας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί η έκθεση προόδου της Επιτροπής, το 1997, για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων³⁰, η οποία αποτυπώνει τα αποτελέσματα των δράσεων που αναλαμβάνονται προκειμένου να προωθηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Επόμενο κείμενο αξιολόγησης για τις εν λόγω δράσεις, είναι η δεύτερη διεθνής έκθεση προόδου της Επιτροπής με θέμα "Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών"³¹, την οποία διαδέχεται η Λευκή Βίβλος – Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών (περαιτέρω ανάλυση παρακάτω) και τέλος η Ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα

²⁹ Com (1995) 317

³⁰ SEC (1997) 877

³¹ COM(1999) 317

“Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων”³²

2.2.1 Η ανάγκη για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτέλεσε την λύση για την μετατόπιση της μεταφοράς φορτίων από τους κορεσμένους χερσαίους τρόπους μεταφοράς προς τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεδομένου ότι τα περισσότερα Ευρωπαϊκά αστικά και βιομηχανικά κέντρα απέχουν λιγότερο από 200 χιλιόμετρα από τη θάλασσα, θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ότι υπάρχει ένα τεράστιο δυναμικό μετατόπισης των φορτίων από τα χερσαία στα θαλάσσια μεταφορικά δίκτυα. Ήδη ένα μεγάλο ποσοστό των ενδοευρωπαϊκών φορτίων μετακινούταν δια θαλάσσης, και το θέμα είναι αν το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξηθεί.

Το πρόγραμμα που κατήρτισε η Επιτροπή περιγράφει τις πρωτοβουλίες σε κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο, προκειμένου να αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε νομοθετικό, τεχνικό και επιχειρησιακό πλαίσιο. Η ανακοίνωση υποστηρίζει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δίνοντας έμφαση στο ότι ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφοράς απαιτεί την κατανάλωση λιγότερης ενέργειας και συνιστά μη ρυπογόνα εναλλακτική πρόταση στις οδικές μεταφορές.

Μπορεί επίσης, να συμβάλει στον περιορισμό της αύξησης των οδικών μεταφορών, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της ασφάλειας. Τέλος εκτιμάται ότι θα ανακουφίσει τα οδικά δίκτυα από περιβαλλοντικές και άλλες επιβαρύνσεις όπως ο θόρυβος, η ρύπανση, τα ατυχήματα αλλά και θα τονώσει ένα κομμάτι της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και θα μειώσει το κόστος για τον τελικό καταναλωτή.

³² COM(2003) 155

2.2.2 Ποιοτικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Είναι γεγονός ότι η ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί περισσότερο μέτρο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας σε μικροοικονομική βάση, παρά προώθηση της ελκυστικότητας σε μακροοικονομικό επίπεδο. Ωστόσο, τα ουσιαστικά πλεονεκτήματα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι αρκετά και ιδιαίτερος αξιόλογα³³. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

- μείωση της συμφόρησης στα χερσαία ευρωπαϊκά μεταφορικά δίκτυα
- χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας
- χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων παράγουν λιγότερες εκπομπές ρυπογόνων αερίων ανά τόνο ανά χιλιόμετρο, από ότι οι οδικές ή οι σιδηροδρομικές μεταφορές
- ενισχυμένη ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και λιγότερα ατυχήματα, καθώς είναι αποδεδειγμένο ότι στο σύνολο των θανατηφόρων μεταφορικών ατυχημάτων που συμβαίνουν στην ΕΕ, το 96% ανήκει στην κατηγορία των οδικών ατυχημάτων
- ανάπτυξη την ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ευρώπη καθώς επίσης και ενίσχυση της συνολικής ναυτιλιακής δραστηριότητας μέσω της ανάπτυξης των ναυτιλιακών clusters
- ανάπτυξη των περιφερειακών και γεωγραφικά απομονωμένων περιοχών για τις οποίες είναι δύσκολη η πρόσβαση με αλλά μέσα μεταφοράς π.χ. νησιά και δύσβατες περιοχές της ηπειρωτικής ζώνης
- ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμενικών υποδομών
- προώθηση της ναυτικής εργασίας με ταυτόχρονη αύξησή της

³³ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ.295

Ωστόσο, η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων συνοδεύεται και από κάποια μειονεκτήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπισθούν. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής:

- οι εκπομπές διοξειδίου του θείου είναι πολύ μεγαλύτερες από αυτές που παράγονται από την χρήση άλλων μεταφορικών μέσων
- προκαλείται συμφόρηση στο λιμενικό σύστημα
- σε περίπτωση ατυχήματος οι περιβαλλοντικές ζημιές είναι ιδιαίτερα σημαντικές και μεγαλύτερης βαρύτητας αναλογικά με τους υπολοίπους τρόπους μεταφοράς
- μειωμένη αξιοπιστία στους προγραμματισμένους χρόνους αναχωρήσεων και αφίξεων κυρίως λόγω των καιρικών συνθηκών

2.2.3 Η Λευκή Βίβλος για θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εκφράστηκε και μέσα από την λεγόμενη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, που εκδόθηκε το 2001 με χρονικό ορίζοντα το 2010. Το κείμενο αυτό αφορούσε την αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές.

Υπογραμμίζει τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στον περιορισμό της αύξησης της κίνησης των βαρέων φορτηγών, στην ανακατανομή του ειδικού βάρους των επιμέρους μέσων μεταφοράς και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές. Επίσης, ενσωματώνει την ανάγκη βελτίωσης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, μέσω της ανάπτυξης των υποδομών και των υπηρεσιών των λιμένων. Η εν λόγω ανακοίνωση, αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές κατά μήκος όλων των ακτών της ΕΕ, καθώς επίσης και μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νήσων της Ένωσης.

Στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου ενσωματώνονται τα προγράμματα Marco Polo I³⁴ και Marco Polo II³⁵ τα οποία έχουν ως στόχο την αποδυνάμωση των οδικών μεταφορών και την μεταφορά των φορτίων τους προς τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Για τις θαλάσσιες μεταφορές ειδικότερα προβλέπει τα εξής:

- αναβάθμιση της υλικοτεχνικής υποδομής μέσω κρατικών ενισχύσεων. Η πολιτική αυτή αποτελεί συνέχεια της πολιτικής, που είχε προηγηθεί για την επαναφορά των υπό Ευρωπαϊκή σημαία πλοίων.
- διοχέτευση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις θαλάσσιες μεταφορές που αποτελούν φιλικότερη προς το περιβάλλον μετακίνηση
- την ανάδειξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των λεωφόρων της θάλασσας (Motorways of sea)

2.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η Συνθήκη της Ρώμης. Έτσι, η Συνθήκη του Μάαστριχτ ενίσχυσε αυτές τις πολιτικές σε θεσμική βάση, εισάγοντας την έννοια των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΔΕΔ).

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα δημιουργήθηκαν για να παρέχουν τη δυνατότητα σύνδεσης των εθνικών δικτύων μέσω μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής υποδομής. Συμβάλλουν στη δημιουργία και την ανάπτυξη έργων υποδομής που υπάγονται στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας και είναι απαραίτητα για την καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς δεδομένου ότι εξασφαλίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών. Αποσκοπούν στην προώθηση της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και στη σύνδεση των

³⁴ Βλ.;

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/124159_el.htm
τελευταίος έλεγχος: 11 Αυγούστου 2013

³⁵ Βλ.;

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/124465_el.htm
τελευταίος έλεγχος: 11 Αυγούστου 2013

νησιωτικών, των μεσόγειων και οι περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.3.1 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Για τις μεταφορές ορίζονται τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)³⁶, τα οποία καλύπτουν ταυτόχρονα, τόσο τις οδικές μεταφορές, όσο και τις συνδυασμένες μεταφορές όπως τις μεταφορές μέσω πλωτών οδών και θαλάσσιων αρτηριών καθώς επίσης και το ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας. Τα ΔΕΔ-Μ³⁷ καλύπτουν το σύνολο της επικράτειας της Ένωσης και μπορούν να επεκταθούν στις Μεσογειακές χώρες και στις συνεργαζόμενες με τα κράτη μέλη, χώρες εκτός Ευρώπης. Στόχος τους, είναι η μετατόπιση της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, η καταπολέμηση των σημείων συμφόρησης και της συμφόρησης εν γένει, καθώς επίσης και η τοποθέτηση της ποιότητας και της ασφάλειας στο επίκεντρο της κοινής μεταφορικής πολιτικής.

Στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών εντάσσονται δράσεις, οι οποίες ευθυγραμμίζονται με τους στόχους που έχουν καθορισθεί στη Λευκή Βίβλο. Οι δράσεις αυτές εμπίπτουν στους τομείς των οδικών, σιδηροδρομικών, λιμενικών και αεροπορικών δικτύων. Αναφορικά με την ναυτιλία προσανατολίζονται σε δίκτυα εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας³⁸, σε έργα υποδομής σε θαλάσσιους λιμένες, σε δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών, σε δίκτυα διαχείρισης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία και δίκτυα εντοπισμού του στίγματος και της πλοήγησης³⁹.

³⁶ Παπαγιάννης Δ., (2011), Ευρωπαϊκό Δίκαιο, 4η έκδοση, Αθήνα – Κομοτηνή, εκδόσεις Σάκκουλα, σελ.630 και Καμχής Μ., (2007), Η Ενοποιητική του Ευρωπαϊκού Χώρου 1986-2006 - Ένα σχεδιαστικό εγχείρημα μεγάλης κλίμακας, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Κριτική

³⁷ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ.316-318

³⁸ Βλ.: Λεωφόροι της Θάλασσας

³⁹ Βλ.: Galileo

2.3.1.1 Οι Λεωφόροι της Θάλασσας

Η Λευκή Βίβλος αναγνωρίζει την ανάγκη για υλοποίηση μίας σειράς θαλάσσιων λεωφόρων ή αρτηριών⁴⁰, που επιτρέπουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης των Άλπεων και των Πυρηναίων και που θα δώσουν ώθηση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Στην απόφαση 884/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναθεώρηση των κατευθυντήριων οδηγιών των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, προβλέφθηκε με το άρθρο 12 η δημιουργία θαλασσίων λεωφόρων⁴¹.

Στην Απόφαση συμπεριλήφθηκε, μεταξύ των έργων προτεραιότητας που θα πρέπει να ξεκινήσουν πριν το 2010, το Έργο «Θαλάσσιες Λεωφόροι»⁴², το οποίο οριοθετεί τέσσερις λεωφόρους:

- τη θαλάσσια λεωφόρο της Βαλτικής, (που συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με τα κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης συμπεριλαμβανόμενης της οδού μέσω της Διώρυγας Βόρεια Θάλασσα/Βαλτική (κανάλι Κιέλου))
- τη θαλάσσια λεωφόρο της Δυτικής Ευρώπης, (που οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία, μέσω του Ατλαντικού Τόξου, στη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
- τη θαλάσσια λεωφόρο της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης, που αφορά τη σύνδεση του Ιονίου Πελάγους και της Αδριατικής θάλασσας με την Ανατολική Μεσόγειο, ώστε να περιλαμβάνεται και η Κύπρος,
- τη θαλάσσια λεωφόρο της Νότιο-Δυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος) που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία μαζί με τη Μάλτα, και έχει διασύνδεση με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

⁴⁰ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ.319

⁴¹ Βλ.:

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=9FF9D12C943F1D5732AD956A5882C231?prnbr=2857>

² τελευταίος έλεγχος: 22 Ιουλίου 2013

⁴² Βλέπε παράρτημα σχήμα 1

2.3.1.2 Το Σύστημα Galileo

Στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου, αναπτύσσεται ένα σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, το Galileo⁴³. Το Galileo ξεκίνησε από το 2002 από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος και αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία πριν από το τέλος του 2014.⁴⁴ Στόχος του Galileo είναι να εξασφαλίσει τη ρευστότητα, την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη.

Η τεχνολογία του Galileo θα επιτρέπει στους χρήστες που διαθέτουν δέκτη, που λαμβάνει σήματα από διάφορους δορυφόρους, να μπορούν να καθορίσουν με μεγάλη ακρίβεια τη θέση τους σε πραγματικό χρόνο. Στις θαλάσσιες μεταφορές θα ενισχύσει την πρόληψη ατυχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς ανά πάσα στιγμή μπορεί να δώσει πληροφορίες για το στίγμα ενός πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα. Επίσης, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος επιτρέπει τον εντοπισμό του πλοίου και διευκολύνει στην διάσωση. Τέλος, θα μπορεί να βοηθήσει στη διεκπεραίωση της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, αλλά και στην εποπτεία του βάθους παράκτιων υδάτων.

Το πρόγραμμα αποτελείται από 30 δορυφόρους που θα καλύπτουν όλη την υδρόγειο και από επίγειους σταθμούς για την αναμετάδοση σημάτων στους χρήστες. Το Galileo θα επιτρέψει την ανάπτυξη της ανεξαρτησίας της Ένωσης στο πλαίσιο του στρατηγικού τομέα προσδιορισμού της θέσης μέσω δορυφόρων και είναι συμβατό με το αμερικανικό GPS και το ρωσικό Glonass.

2.3.2 Πράσινη βίβλος για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ότι η πολιτική για τα Διευρωπαϊκά δίκτυα Μεταφορών πρέπει να επανεξεταστεί ενόψει της κλιματικής αλλαγής και της ανάγκης για προστασία του περιβάλλοντος. Μπορεί ο σκοπός των διευρωπαϊκών δικτύων να ήταν η προώθηση της διασύνδεσης και της

⁴³ Βλ.: http://europa.eu/legislation_summaries/other/124098_el.htm, τελευταίος έλεγχος 22 Ιουλίου 2013

⁴⁴ Βλ.: <http://www.ekt.gr/content/display?prnbr=87447>, τελευταίος έλεγχος 22 Σεπτεμβρίου 2013

διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων και η καλύτερη πρόσβαση σε αυτά, όμως οι μελλοντικές προκλήσεις για καλύτερη δυνατή χρήση των απόλυτα διαλειτουργικών συστημάτων μεταφοράς και η αφομοίωση των νέων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών, αποτελούν τον πυρήνα μιας στραμμένης προς το μέλλον ολοκλήρωσης του δικτύου.

Ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές στη Πράσινη Βίβλο⁴⁵ δόθηκε προσοχή στην υποδομή και συγκεκριμένα, στην κατάλληλη ανάπτυξη των έργων υποδομής στα λιμάνια και τις αποτελεσματικότερες συνδέσεις με την ενδοχώρα. Δόθηκε έμφαση στους φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των μεταφορών, στη βέλτιστη αξιοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, στην κατάργηση των σημείων συμφόρησης στους κύριους άξονες μεταφορών και στην εφαρμογή νέων τεχνολογικών συστημάτων πληροφόρησης.

Στους νέους στόχους για τα ΔΕΔ-Μ, η Πράσινη Βίβλος εντάσσει έργα εκσυγχρονισμού σχετικά με την ναυτιλία. Για παράδειγμα στον κατάλογο των έργων προτεραιότητας εντάσσονται μεταξύ άλλων δύο έργα που αφορούν τους οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και ένα που αφορά τις αποκαλούμενες θαλάσσιες αρτηρίες. Οι θαλάσσιες αρτηρίες αναμένεται να καταστήσουν αποδοτικότερες ορισμένες θαλάσσιες ζεύξεις και να ενοποιήσουν καλύτερα τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με σιδηροδρομικές γραμμές, παρέχοντας εναλλακτικές μεθόδους, έναντι των οδικών μεταφορών, γεγονός που αποφέρει επιλογές υψηλής ποιότητας και αυξημένης συχνότητας. Έως το 2020 τα ΔΕΔ-Μ αναμένεται ότι θα περιλαμβάνουν 14 630 χιλιόμετρα πλωτών οδών, 120 ποτάμιους λιμένες, 23 ποτάμιους/θαλάσσιους λιμένες και 264 θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας. Η ολοκλήρωση όλων αυτών των έργων συνεπάγεται τη μέγιστη αξιοποίηση των ήδη πλωτών οδών και εντάσσεται στο «σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών» σε κοινοτικό επίπεδο, το οποίο περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς.

⁴⁵ COM(2006) 275

Κεφάλαιο 3ο: Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η ασφάλεια στη θάλασσα για την προστασία των επιβατών και των μελών του πληρώματος, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών, συνιστά πρωταρχικό στόχο της πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Δεδομένης της παγκόσμιας διάστασης, τόσο των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και της αντιμετώπισης των πιθανών προβλημάτων σε ένα ναυτικό ατύχημα, η ανάπτυξη διεθνών προτύπων ασφαλείας ήταν λογική απόρροια. Έτσι λοιπόν, η ΕΕ επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για να εναρμονιστεί με τα διεθνή πρότυπα και να εισάγει στο κοινοτικό νομικό πλαίσιο όλες τις σημαντικές διεθνείς συμφωνίες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Φυσικά, αναφορικά με την αντιμετώπιση των θεμάτων ασφαλείας στη ναυσιπλοΐας, πρέπει να αναγνωριστεί η μεγάλη συμβολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO). Στην όλη δραστηριότητά του, είχε αναγνωριστεί ο παγκόσμιος χαρακτήρας και όσον αφορά την Ευρώπη, μέλη του είναι όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Η συμβολή της Κοινότητας συνίσταται στη μεταφορά των διεθνών κανόνων στην κοινοτική νομοθεσία, προκειμένου να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη μέλη.

3.1 Οι πρώτες πρωτοβουλίες

Την περίοδο 1986 -1991, υπήρξαν απώλειες 230 πλοίων ανά έτος, παγκοσμίως και χάθηκαν περισσότερες από 7.500 ζωές. Την ίδια χρονική περίοδο στην Ευρώπη, η οποιαδήποτε συζήτηση αναφορικά με τις θαλάσσιες μεταφορές δεν περιελάμβανε καμιά δράση σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, γεγονός που προκάλεσε την δυσαρέσκεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Έτσι, στα πλαίσια της αρχικής Λευκής Βίβλου (1992) και της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών δίνεται το έναυσμα για μια σειρά δράσεων, που στόχο έχουν την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές. Αποτέλεσμα όλων αυτών, ήταν το Συμβούλιο στο χρονικό διάστημα 1992-2001

να εκδώσει μια σειρά από οδηγίες και κανονισμούς, εκ των οποίων οι σημαντικότεροι⁴⁶ αναφέρονται παρακάτω:

- ✓ Εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης

Το 1995, το Συμβούλιο εξέδωσε τον Κανονισμό 3051/1995 που προέβλεπε την υποχρεωτική εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Πρόληψη της Ρύπανσης (International Safety Management - ISM Code) σε όλα τα επιβατηγά, οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικά, εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια από και προς Ευρωπαϊκά λιμάνια. Ο συγκεκριμένος κώδικας είχε ήδη εκδοθεί από τον IMO το 1993 και οριοθετούσε τις υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιρειών για ασφαλή ναυσιπλοΐα και περιβαλλοντική συνείδηση στις θαλάσσιες μεταφορές. Μέχρι σήμερα, ο εν λόγω Κανονισμός έχει τροποποιηθεί τρεις φορές με τους Κανονισμούς 179/1998, 1970/2002 και 336/2006 προκειμένου να εκσυγχρονιστούν οι διατάξεις του, σύμφωνα με τις νέες τροποποιήσεις του ISM Code που εγκρίθηκαν σε επίπεδο IMO.

- ✓ Διεξαγωγή ελέγχων από το κράτος ελλιμενισμού- Port State Control

Μια από τις σημαντικότερες νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ που σχετίζεται με την θαλάσσια ασφάλεια, προβλέπει κανόνες οι οποίοι ελέγχουν την εφαρμογή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών από αρμόδιες αρχές στο κράτος ελλιμενισμού. Η διαδικασία αυτή, εντάχθηκε στη Ευρωπαϊκή νομοθεσία με την Οδηγία 95/21, η οποία όριζε τους κανόνες επιθεώρησης πλοίων που διέρχονται Κοινοτικούς λιμένες ή από ύδατα δικαιοδοσίας κράτους μέλους. Σύμφωνα με την Οδηγία, εάν πλοίο κατά την επιθεώρηση δεν πληρεί τα προβλεπόμενα διεθνή πρότυπα ασφαλείας, προβλέπεται ακόμη και η κράτησή του στο λιμένα, μέχρι τη συμμόρφωσή του. Η

⁴⁶ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ.167-180

συγκεκριμένη Οδηγία έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές προκειμένου να συμπεριλάβει τα αναθεωρημένα πρότυπα ασφαλείας των διεθνών συμβάσεων MARPOL, SOLAS και STCW καθώς επίσης και πρότυπα του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management- ISM Code).

✓ Οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων⁴⁷

Πρόκειται για μία πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η οποία εισήγαγε ένα σύστημα αμοιβαίας αναγνώρισης των οργανισμών επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων. Με την Οδηγία 94/57 ορίζονται οι κανόνες και τα πρότυπα λειτουργίας των οργανισμών επιθεώρησης πλοίων, σύμφωνα με τους οποίους λαμβάνουν την άδεια, προκειμένου να διενεργούν ελέγχους στα πλοία και να πιστοποιούν την αξιοπλοΐα τους εξ ονόματος του κράτους μέλους.

✓ Πλήρης εξάλειψη της ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες

Η ΕΕ με Οδηγία της, το 1993, θέλησε να επικυρώσει την εφαρμογή της διεθνούς σύμβασης Marpol 73/78 (International Convention for the Prevention of Marine Pollution)⁴⁸ για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία αποσκοπούσε στη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αποτροπή της παράνομης απόρριψης αποβλήτων και ρυπογόνων ουσιών στη θάλασσα. Κύριο στόχο της, η Marpol⁴⁹ έχει την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των θαλασσών από το πετρέλαιο και τη αποφυγή ρύπανσης από καυσαέρια, τόσο του θαλάσσιου, όσο και του παράκτιου περιβάλλοντος. Η Οδηγία⁵⁰ συνίσταται αρχικά, στην υποχρέωση όλων των πλοίων με σημαία κράτους μέλους, να υπόκεινται στις απαιτήσεις της Σύμβασης Marpol ανεξάρτητα με το πού πλέουν και στο γεγονός

47 Γιαννόπουλος Α. Γ., (1998), Θαλάσσιες Μεταφορές, 1η έκδοση, Θεσσαλονίκη, εκδόσεις Παρατηρητής, σελ 47-49

48 Αποτελεί συντομογραφία των λέξεων marine pollution

49 Stenman C., The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out Single Hulled Oil Tankers, School of Economics and Commercial Law, Goteborg University, σελ 18-20

50 Μαλέρμπας Μ., (2003), Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος – Εθνικές και διεθνείς διατάξεις, Τόμος Α1, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Σταμούλη, σελ 45,46

ότι τα κράτη-μέλη είναι υπεύθυνα για τον έλεγχο των σκαφών, που είναι νηολογημένα στη σημαία τους.

✓ Ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών

Το Συμβούλιο με την αρχική Οδηγία 94/58/EK ορίζει το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης ναυτικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (Standards of Training, Certification and Watchkeeping - STCW). Η οδηγία αυτή, τροποποιήθηκε σταδιακά αρκετές φορές για να συμπεριλάβει τις αναθεωρήσεις της STCW. Σήμερα, σύμφωνα με την τρέχουσα οδηγία⁵¹, τόσο οι αξιωματικοί των πλοίων, όσο και το κατώτερο προσωπικό, που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους απαιτείται να έχουν την ελάχιστη κατάρτιση και να κατέχουν το αναγνωρισμένο πιστοποιητικό που προβλέπει η STCW.

✓ Χρόνος εργασίας των εργαζόμενων στα πλοία

Καθώς η κούραση λόγω των υπερβολικών ωρών εργασίας των ναυτικών, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αιτίες των ναυτικών ατυχημάτων, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλησε να θεσπίσει μια Οδηγία⁵², για την οριοθέτηση, τόσο των ωρών απασχόλησης των ναυτικών, όσο και των ωρών ξεκούρασης. Σύμφωνα με την Οδηγία, απαγορεύεται η υπέρβαση των 14 ωρών εργασίας ημερησίως και των 72 ωρών συνολικά την εβδομάδα. Επίσης, προβλέπεται ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης οι 10 ώρες εντός 24ώρου και οι 77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών.

✓ Μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων

Οι θάλασσες της Ευρώπης αποτελούν διαδρομές με αυξημένη κυκλοφορία πλοίων, γεγονός που δημιουργεί συνθήκες σημαντικών κινδύνων στη ναυτιλία π.χ ένα ναυτικό ατύχημα με ταυτόχρονη μόλυνση των υδάτων. Για αυτό το λόγο, η Ευρωπαϊκή Ένωση με τις Οδηγίες 93/75 και 2002/59 καθορίζει τις ελάχιστες απαιτούμενες προδιαγραφές για τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που κινούνται

51 Οδηγία 2008/106

52 Οδηγία 99/63

από και προς Κοινοτικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Ουσιαστικά, αποτελεί υποχρέωση τόσο του φορτωτή, όσο και του χειριστή του πλοίου να παρέχει αναλυτικές πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές για την φύση και τη θέση των επικίνδυνων και ρυπογόνων φορτίων που μεταφέρονται, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος, είτε της λειτουργικής ρύπανσης του περιβάλλοντος, είτε της ατυχούς μόλυνσης έπειτα από ένα ναυτικό ατύχημα.

✓ Χρήση φιλικών προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοιων

Με τον Κανονισμό 2978/1994, η ΕΕ προωθεί και ενθαρρύνει τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοιων και τη χρήση δεξαμενών διαχωριστικού έρματος⁵³, σύμφωνα με διεθνείς συμφωνημένους κανόνες του ΙΜΟ. Επίσης, ορίζει την επιβολή διαφορετικών τελών σε φιλικά προς το περιβάλλον δεξαμενόπλοια. Ωστόσο, αυτός ο Κανονισμός έχει πλέον γίνει ανούσιος, καθώς το 2002 το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε την εσπευσμένη καθιέρωση των δεξαμενόπλοιων διπλού κύτους⁵⁴ με ταυτόχρονη την σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους. Συνάμα, συνεχίζει η ισχύς της Οδηγίας 116/79 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν ή αποπλέουν από κοινοτικά λιμάνια.

✓ Λιμενικές υποδομές παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2000, σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της MARPOL και την επικείμενη αναθεωρημένη Λευκή Βίβλο εκδίδει Οδηγία⁵⁵ που στοχεύει στη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης μέσω της παροχής επαρκών λιμενικών εγκαταστάσεων για την συλλογή των αποβλήτων, τόσο σε εμπορικούς λιμένες όσο και σε λιμάνια αναψυχής και μαρίνες. Αυτή η Οδηγία διέπεται από δύο βασικές αρχές για την ΕΕ, την αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει», οπότε και δημιουργείται μια πολιτική προληπτικής δράσης προκειμένου να αποφευχθούν

⁵³ Πρόκειται για μέρος του πλοίου, που αποτελεί το βάρος που προστίθεται στο σκάφος για να ρυθμίζει την ισορροπία του.

⁵⁴ Κανονισμός 417/2002

⁵⁵ Οδηγία 2000/59

τυχόν μολύνσεις στα Ευρωπαϊκά ύδατα και το κόστος παραλαβής των αποβλήτων βαρύνει τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμένα, αλλά και την αρχή της επικουρικότητας, σύμφωνα με την οποία επαφίεται στα κράτη- μέλη η επιλογή της μεθόδου συλλογής των αποβλήτων. Η συγκεκριμένη Οδηγία αναφέρει ρητά τον τρόπο επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση μη εφαρμογής της από τις αρχές διαχείρισης των λιμενικών εγκαταστάσεων και από τα πλοία που κάνουν χρήση του λιμένα .

✓ Απαραίτητος εξοπλισμός των πλοίων

Η οδηγία 96/98⁵⁶ σχετίζεται με τον απαραίτητο εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων που αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS). Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, την επισκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, σε συνάρτηση με την ασφάλειά τους⁵⁷. Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα να διασφαλίσουν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της SOLAS και ότι έχουν μια σειρά από τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στη σύμβαση. Επίσης, προβλέπεται δυνατότητα μέσω της διαδικασίας του Port State Control, να επιτρέπεται στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν και να ελέγχουν πλοία άλλου συμβαλλόμενου κράτους, εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύεται ότι το πλοία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης

⁵⁶ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) τελευταίος έλεγχος 10 Σεπτεμβρίου 2013

⁵⁷ Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, (2004), Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, επιμέλεια :Δουμάνης Δ, 1η έκδοση, Πειραιάς, εκδόσεις Σταυριδάκη, σελ 63,64

3.2 Οι βασικοί άξονες της ΕΕ στο πλαίσιο της αναθεωρημένης Λευκής Βίβλου και της Πράσινης Βίβλου

Η άμεση τροποποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας ώστε να ληφθούν υπόψη αυτές οι συμφωνίες διεθνούς δικαίου αποτέλεσε σημαντικό βήμα της πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ωστόσο, όλα τα μέτρα του ΙΜΟ δεν αποδείχθηκαν επαρκή για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Για το λόγο αυτό, ήταν εξίσου αναγκαία η συμμετοχή των κρατών μελών και της Κοινότητας στην περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των εν λόγω διεθνών συμφωνιών και η θέσπιση πρόσθετων μέτρων σε επίπεδο ΕΕ. Έτσι λοιπόν μετά από τα ατυχήματα των πλοίων «Erika» και «Prestige», το 2000 και το 2002 αντίστοιχα, διαμορφώνεται ένα ρυθμιστικό πλαίσιο από τέσσερις άξονες Κοινοτικής πολιτικής, που αποτελούν μέχρι σήμερα την βάση της Ευρωπαϊκών πολιτικών για την θαλάσσια ασφάλεια. Οι άξονες αυτοί δομούνται ως εξής:

- προτείνεται η σύγκλιση της εφαρμογής διεθνών κανονισμών που αφορά την λήψη Κοινοτικών μέτρων για την ανάληψη δράσεων από τα κράτη-μέλη ως κράτος-σημαία
- προτείνεται η ομοιογενή επίβλεψη της εφαρμογής διεθνών κανονισμών που αφορά την λήψη Κοινοτικών μέτρων για την ανάληψη δράσεων από τα κράτη-μέλη ως κράτος-ελλιμενισμού
- προτείνεται η ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής που αφορά την λήψη Κοινοτικών μέτρων σχετικά με την Έρευνα και Ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό ελέγχου της ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση και την κατάρτιση, κλπ
- επιδιώκεται η ουσιαστικότερη συμβολή της ΕΕ στην διαμόρφωση των αναγκαίων διεθνών κανονισμών, ιδιαίτερα στα πλαίσια του ΙΜΟ, δηλαδή βλέπουμε ότι αποφασίστηκε η δράση της ΕΕ να μην είναι μόνο στους κόλπους της, αλλά να επεκταθεί στα πλαίσια ενός διεθνούς μορφώματος.

Τέλος, μέσω της αξιοποίησης των λιμενικών αρχών και άλλων αρμόδιων οργανισμών για τις επιθεωρήσεις πλοίων, επιδιώκεται να αναπτυχθούν Κοινοτικές πολιτικές, που περιορίζουν την επίσκεψη των ευρωπαϊκών υδάτων από πλοία που δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας.

3.3 Εξελίξεις μετά τα ατυχήματα των πλοίων «Erika» και «Prestige»

Με έναυσμα το ατύχημα που συνέβη στο πλοίο «Erika» στις γαλλικές ακτές τον Δεκέμβριο 1999, οι κοινοτικές προδιαγραφές ασφαλείας για τις θαλάσσιες μεταφορές έγιναν πολύ πιο αυστηρές. Τον Μάρτιο και τον Δεκέμβριο του 2000, η Επιτροπή κατέθεσε τις επονομαζόμενες δέσμες «Erika I» και «Erika II»⁵⁸ με σκοπό την υλοποίηση των απαραίτητων βελτιώσεων.

3.3.1. Η δέσμη μέτρων «Erika I»

Η δέσμη των μέτρων «Erika I»⁵⁹ αποτελούταν από διάφορες οδηγίες, που το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έκρινε απαραίτητες, για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά του όγκου πετρελαίου που διακινούταν στην Ευρώπη. Πρώτη πρωτοβουλία, ήταν η οδηγία 2001/106 που προέβλεπε την ενίσχυση των ελέγχων στα πλοία που κάνουν χρήση των λιμένων της Κοινότητας, αλλά και τον αυστηρότερο έλεγχο σε πλοία σε συνάρτηση με την ηλικία τους. Απαγόρευε την είσοδο σε πλοία άνω των 15 ετών, εάν είχε απαγορευτεί σε αυτά ο απόπλους δυο φορές τα τελευταία δύο χρόνια, είχαν δηλαδή ενταχθεί στην λεγόμενη «μαύρη λίστα». Υποχρέωνε τα πλοία να διαβιβάζουν συγκεκριμένες πληροφορίες πριν την είσοδό τους στο λιμάνι, ώστε να είναι αποτελεσματικότερη η επιθεώρησή τους. Τέλος, υποχρέωνε τα κράτη μέλη να κάνουν πιο εμπεριστατωμένους ελέγχους με την προώθηση της ενισχυμένης κατάρτισης και συνεχούς εκπαίδευσης των επιθεωρητών.

58

http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/04/index.tkl?term=erika%20&s=1&e=20&pos=1 τελευταίος έλεγχος: 18 Ιουλίου 2013

⁵⁹ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ σελ 194-195

Δεύτερη πρωτοβουλία, αποτέλεσε η οδηγία 2001/105 , η οποία αναβάθμισε και ενοποίησε τις κοινοτικές διατάξεις της αρχικής οδηγίας σχετικά με τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, δηλαδή τους νηογνώμονες. Σκοπός της ήταν η ενιαία συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα, οι αυστηρότερες απαιτήσεις ποιότητας για τους νηογνώμονες, η μεγαλύτερη διαφάνεια των πορισμάτων και η μεγαλύτερη ανεξαρτησία των νηογνωμόνων από τους πλοιοκτήτες και τη ναυπηγική βιομηχανία. Η οδηγία προέβλεπε την εποπτεία των νηογνωμόνων από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών. Αν η απόδοσή τους αποδειχθεί ανεπαρκής, η αναγνώρισή τους μπορεί να ανασταλεί προσωρινά ή να αρθεί οριστικά. Σε περίπτωση που στοιχειοθετηθεί αμέλεια, ένας νηογνώμονας μπορεί υπό ορισμένες συνθήκες να θεωρηθεί υπεύθυνος για τις επιπτώσεις ενός ναυτικού ατυχήματος. Επίσης, εάν ένα πλοίο άλλαζε νηογνώμονα, ο προηγούμενος νηογνώμονας ήταν υποχρεωμένος να διαβιβάσει ολόκληρο το φάκελο με το ιστορικό του πλοίου στον επόμενο νηογνώμονα, ώστε να διασφαλίζεται ο εμπειριστατωμένος έλεγχος και κατά συνέπεια η ασφαλής μεταφορά των προσώπων και εμπορευμάτων - αγαθών.

Τέλος, η οδηγία 2001/106 κατέστησε υποχρεωτικό τον έλεγχο του κράτους λιμένα για ορισμένα εν δυνάμει επικίνδυνα πλοία. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διενεργούν συχνότερες και πιο ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις και να πραγματοποιούν εκτενέστερες επιθεωρήσεις σε ορισμένα πλοία υψηλού κινδύνου, όπως τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία που μεταφέρουν φυσικό αέριο και χημικές ουσίες.

Στη δέσμη των μέτρων «Erika I» εντάσσεται και ο κανονισμός 417/2002 που καθόρισε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για τον σταδιακό τερματισμό της χρήσης πετρελαιοφόρων μονού κύτους και προέβλεψε την αντικατάστασή τους με ασφαλέστερα πετρελαιοφόρα διπλού κύτους έως το 2026 το αργότερο, ενώ οι προθεσμίες εξαρτώνται από το μέγεθος, τον τύπο και την ηλικία του πλοίου. Μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου «Prestige»⁶⁰, το χρονοδιάγραμμα περιορίστηκε εκ νέου σημαντικά μέσω του 1726/2003 που όριζε το 2015 ως καταληκτική ημερομηνία. Η χρήση πετρελαιοφόρων μονού κύτους για τη

⁶⁰ Το ναυάγιο «Prestige» έγινε στις ισπανικές ακτές τον Νοέμβριο 2002 και το φορτίο 50,000 τόνων πετρελαίου που υπήρχε στις δεξαμενές του μονοπύθμενου δεξαμενόπλοιου, διέφυγε στη θάλασσα προκαλώντας τεράστια ρύπανση.

μεταφορά ιδιαίτερα τοξικού βαρέος πετρελαίου από και προς τους λιμένες της Κοινότητας απαγορεύθηκε αμέσως.

3.3.2. Η δέσμη μέτρων «Erika II»

Παράλληλα με την ταχεία έγκριση της δέσμης μέτρων «Erika I»⁶¹, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλλει νέα πρόταση, για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου. Έτσι λοιπόν, η Επιτροπή το 2000 παρουσίασε την δεύτερη δέσμη μέτρων για την "βελτίωση της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης" με την ονομασία «Erika II»⁶².

Προσανατολισμός του «Erika II» ήταν τρεις βασικοί άξονες:

- η δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία
- η ίδρυση Ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα
- η σύσταση ταμείου αποζημιώσεων για ζημιές που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Στα πλαίσια αυτά, εκδίδεται η οδηγία 2002/59 που θέσπισε ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (Safe Sea Net- SSN). Ο φορέας εκμετάλλευσης οποιουδήποτε πλοίου που επιθυμεί να καταπλεύσει σε λιμένα κράτους μέλους, πρέπει να παράσχει, εκ των προτέρων, διάφορες πληροφορίες στην αρμόδια λιμενική αρχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τυχόν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία. Το πλοίο πρέπει να διαθέτει σύστημα αυτόματου εντοπισμού (AIS - Automatic Identification System) και η οδηγία καθορίζει επίσης ένα χρονοδιάγραμμα για τον υποχρεωτικό εξοπλισμό των

⁶¹ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ 200-206

⁶² Βλ.: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_el.htm
τελευταίος έλεγχος 22 Ιουλίου 2013

πλοίων με συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (συστήματα Voyage Data Recorder - VDR ή «μαύρα κουτιά»).

Η οδηγία παραχώρησε στα κράτη μέλη μεγαλύτερες αρμοδιότητες παρέμβασης και επέτρεψε στις αρμόδιες αρχές να απαγορεύουν την αναχώρηση πλοίων υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Υποχρέωσε επίσης, τα κράτη μέλη να εγκρίνουν σχέδια για τη δυνατότητα πρόσβασης των πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο σε τόπους καταφυγής.

Επίσης, με τον Κανονισμό 1406/2002 που εκδόθηκε από την Επιτροπή, συστάθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (European Maritime Safety Agency- EMSA)⁶³. Αποστολή⁶⁴ του είναι η παροχή επιστημονικών και τεχνικών συμβουλών στην Επιτροπή και η παρακολούθηση της εφαρμογής της νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

Συνάμα, παρέχει στην Επιτροπή και τις χώρες της ΕΕ αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες καθώς και δεδομένα που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και συνδράμει στη δημοσίευση, από την Επιτροπή, των πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της ΕΕ, για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων, που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις ρύπων. Οι αρμοδιότητές του πρόσφατα επεκτάθηκαν ώστε να συμπεριληφθούν νέα καθήκοντα στον τομέα της καταπολέμησης της ρύπανσης.

Τέλος, υπήρξε πρόταση κανονισμού της Επιτροπής για δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ταμείου, του Ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για την πετρελαϊκή ρύπανση στα ευρωπαϊκά ύδατα - Fund for the compensation of oil pollution damage in European waters), με σκοπό να αναλαμβάνει την ευθύνη και την αποζημίωση για ζημίες που οφείλονται σε πετρελαϊκή ρύπανση καθώς και την αποζημίωση των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Επιπλέον, ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει την επιβολή οικονομικών

⁶³ Κωσταγιόλας Π., Χλωμούδης Κ. , (2011), Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές – Η σημασία των υπηρεσιών πληροφόρησης στις νέες προκλήσεις για την θαλάσσια οικονομία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση, σελ.141-142

⁶⁴ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124245_el.htm τελευταίος έλεγχος 10 Σεπτεμβρίου 2013

κυρώσεων σε περίπτωση σοβαρής αμέλειας εκ μέρους οποιουδήποτε φορέα εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου

3.4 Έλεγχος του κινδύνου επί των πλοίων και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Ως αντίδραση στις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, θεσπίστηκε κατά τη διπλωματική διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), το 2002, ο αποκαλούμενος κώδικας ISPS⁶⁵, καθώς και διάφορες τροποποιήσεις άλλων διεθνών συμφωνιών. Ο στόχος είναι η βελτίωση της προστασίας των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα έναντι τρομοκρατικών επιθέσεων. Ο κανονισμός 725/2004 αποσκοπεί στη διασφάλιση της ενιαίας ερμηνείας και εφαρμογής των εν λόγω αποφάσεων του IMO. Ο κανονισμός απαιτεί από τα κράτη μέλη να διενεργούν, μεταξύ άλλων, αξιολογήσεις της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων τους και να ελέγχουν τη συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς ασφαλείας.

3.5 Η τρίτη δέσμη μέτρων

Τον Νοέμβριο του 2005, η Επιτροπή με ανακοίνωσή της προτείνει μια τρίτη δέσμη μέτρων με στόχο την παροχή ασφαλών θαλασσιών υπηρεσιών που σέβονται το περιβάλλον⁶⁶. Η τρίτη δέσμη μέτρων⁶⁷ είχε ως σκοπό να ενισχύσει την πίεση που ασκείται στους πλοιοκτήτες και τα πλοία που δεν τηρούν την νομοθεσία και τους απαραίτητους κανόνες ασφαλείας. Διαρθρώνεται σε δυο άξονες:

- την ενίσχυση της πρόληψης των ατυχημάτων και των ρυπάνσεων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου προτείνεται ενίσχυση της εφαρμογής, τόσο των διεθνών κανόνων από τα πλοία με ευρωπαϊκές σημαίες, όσο

⁶⁵ Δημόπουλος Γ., Μπαλτάς Ν., Χασσίδ Ι., (2001) Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, Τόμος Β΄ Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Ι.ΣΙΔΕΡΗΣ, για τα μέρη «Θαλάσσιες Μεταφορές» του Τζωάννου Ι.,σελ 257-260

⁶⁶ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ 209-216

⁶⁷ COM(2005) 585

και των υφιστάμενων κανονισμών σχετικά με τους ελέγχους από τους νηογνώμονες

- τις ενέργειες μετά από ατυχήματα. Πρόκειται για μια πρόταση για την δημιουργία ενός ευρωπαϊκού πλαισίου που θα εγγυάται την αντικειμενικότητα και την διαφάνεια στη διερεύνηση των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων. Προβλέπει τη διεξαγωγή επιτόπιων ερευνών για να διαπιστωθούν τυχόν παραλείψεις και παρατηρήσεις που θα συμπεριληφθούν στην μετέπειτα διαμόρφωση νέων κανόνων. Προτείνει την βελτίωση του πλαισίου για την ευθύνη και την αποζημίωση εξαιτίας ναυτικού ατυχήματος και διευρύνει την ευθύνη των πλοιοκτητών έναντι τρίτων.

3.6 Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις θαλάσσιες μεταφορές

Το 2010, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε την στρατηγική «Ευρώπη 2020, μέρος της οποίας είναι μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την κλιματική και ενεργειακή πολιτική με στόχο την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος και την αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας της ΕΕ. Οι απαιτήσεις που υιοθετήθηκαν στα πλαίσια αυτής της πολιτικής αφορούσαν:

- τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% κάτω από τα επίπεδα του 1990
- την αύξηση κατά 20% της κατανάλωσης ενέργειας της ΕΕ η οποία προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές
- τη μείωση κατά 20% στη χρήση πρωτογενούς ενέργειας σε σύγκριση με τα προβλεπόμενα επίπεδα μέσω τη βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης.

Σε επίπεδο θαλάσσιων μεταφορών, υπάρχει ανακοίνωση της Επιτροπής⁶⁸, που προβλέπει μια δέσμη μέτρων για την ένταξη των εκπομπών από τις θαλάσσιες

⁶⁸ COM (2013) 479 final

μεταφορές στην πολιτική της ΕΕ για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης, το Συμβούλιο έχοντας συμφωνήσει για μείωση κατά τουλάχιστον 20% των αερίων θερμοκηπίου έως το 2020, έχει απαιτήσει και μείωση των εκπομπών CO² και από τη ναυτιλία.

Δεδομένου ότι, η ποιότητα του αέρα αποτελεί αντικείμενο προβληματισμού στα περισσότερα μεγάλα λιμάνια, για να επιτευχθεί η αειφόρος ανάπτυξη, η οποία αποτελεί και αυτή άλλον ένα στόχο της στρατηγικής Ευρώπη 2020, είναι απαραίτητο να υπάρξει σημαντική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία και τις μεταφορές από και προς την ενδοχώρα και τα λιμάνια. Έτσι, εξετάζεται από την Επιτροπή η λύση της παροχής ηλεκτρισμού⁶⁹ από τα λιμάνια στα πλοία που είναι ελλιμενισμένα. Επιπρόσθετα, η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει προτάσεις με σκοπό τη μείωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία στους λιμένες, συγκεκριμένα με την άρση της δυσμενούς φορολογικής μεταχείρισης που αφορά στην τροφοδοσία με ηλεκτρική ενέργεια στα πλοία από την ξηρά.

Σημαντικό ρόλο στην μείωση των εκπομπών CO² και από τη ναυτιλία, θα έχει η δράση του IMO καθώς πρέπει να ληφθούν μέτρα σε διεθνές επίπεδο. Σε αυτό το στάδιο της πολιτικής, ο IMO έχει αναλάβει δέσμευση να καθορίσει αυστηρότερα όρια εκπομπών CO².

⁶⁹ COM (2007) 616 final – Ανακοίνωση σχετικά με την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

Κεφάλαιο 4ο: Η εκπαίδευση των ναυτικών και η ναυτική εργασία

Η νομοθεσία για τις θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζεται από έναν εξαιρετικά μεγάλο όγκο αποφάσεων, όπως διεθνείς συμβάσεις και κανόνες, κανονισμοί και οδηγίες της ΕΕ, εθνικές νομοθεσίες. Όλο αυτό το νομοθετικό πλαίσιο απευθύνεται στους πλοιοκτήτες και αφορά τις πρακτικές που πρέπει να υιοθετήσουν κατά τη λειτουργία των πλοίων τους. Ωστόσο, οι ουσιαστικοί αποδέκτες όλων αυτών των κανόνων είναι οι ναυτικοί, οι οποίοι είναι το ανθρώπινο δυναμικό που εφαρμόζει στην πράξη τους κανονισμούς και αποκομίζει την αποτελεσματικότητα ή μη της συνολικής νομοθεσίας. Για το λόγο αυτό, κρίθηκε επιτακτική η ανάγκη από την ΕΕ να υπάρξει και σαφής νομοθετική παρέμβαση που να αποβλέπει στον εργαζόμενο στη ναυτιλία. Συγκεκριμένα, δύο είναι οι τομείς παρέμβασης της ΕΕ, ο πρώτος αφορά την αρχική ναυτική εκπαίδευση και την μετέπειτα κατάρτιση των ναυτικών και ο δεύτερος αφορά την ναυτική απασχόληση.

4.1 Η σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης

Το υψηλό επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών είναι βασικό συστατικό για την σωστή διεκπεραίωση μιας θαλάσσιας μεταφοράς. Η πλήρως επικαιροποιημένη τεχνογνωσία, αποφέρει τα μέγιστα σε όλα τα στάδια της ναυτικής δραστηριότητας, από την ασφαλή πλοήγηση και την αποτελεσματική λειτουργία έως την καλή συντήρηση του πλοίου, την μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Φυσικά, η άρτια τεχνογνωσία δεν απευθύνεται μόνο στους αξιωματικούς, καθώς είναι εξίσου σημαντική και για τα κατώτερα πληρώματα, δεδομένου ότι, η ασφαλής και αποδοτική εκμετάλλευση του πλοίου εξαρτάται άμεσα από τα τεχνικά προσόντα, ανεξαρτήτως βαθμού και την συλλογική εργασία του πληρώματος του πλοίου.

4.1.1 Η σημασία της Ευρωπαϊκής ναυτικής εκπαίδευσης

Ιστορικά η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρείται μια σημαντική ναυτική δύναμη. Πέρα από τον αξιοσημείωτο Κοινοτικό στόλο, η Ευρώπη έχει να επιδείξει και ένα ιδιαίτερα καταρτισμένο ανθρώπινο δυναμικό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ΕΕ έχει εντάξει στην νομοθεσία της, όλες τις διεθνείς συμβάσεις που αφορούν την ελάχιστη εκπαίδευση των ναυτικών (STCW). Επιπρόσθετα, μέσω των κοινοτικών χρηματοδοτικών προγραμμάτων (Γ'ΚΠΣ, ΕΣΠΑ και από το 2014 και μετά το ΣΕΣ) προωθείται η συνεχής κατάρτιση των ναυτικών της Ένωσης.

Εάν ληφθεί, λοιπόν, υπόψη η σημασία της ναυτιλίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι αυτονόητο ότι, τα όργανα της ΕΕ που χαράσσουν τις πολιτικές της, οφείλουν να διασφαλίσουν ότι δεν θα εξαφανιστεί η τεχνογνωσία και η ναυτική παράδοση, εάν επιθυμούν να μην τεθούν σε κίνδυνο η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και το περιβάλλον. Στα ανωτέρω, πρέπει να συνεκτιμηθούν η ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου της ΕΕ και όλων των συναφών δραστηριοτήτων.

Στο σημερινό ναυτικό δυναμικό παρατηρείται ότι κατώτερα πληρώματα από ορισμένες χώρες εκτός της ΕΕ, δεν είναι σε γενικές γραμμές τόσο καλά εκπαιδευμένα, όπως οι Κοινοτικοί ναυτικοί. Είναι αρκετές εκείνες οι χώρες, κυρίως τρίτες χώρες, οι οποίες εκδίδουν πιστοποιητικά σε ναυτικούς, που δεν είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων του IMO γενικά και της STCW ειδικότερα και συνεπώς δεν αναγνωρίζονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες, τόσο των κρατών μελών, όσο και κρατών εκτός ΕΕ.

Ειδικά για την ΕΕ, η κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας είναι μεγίστης σημασίας, δεδομένου ότι το 80% των εσωτερικών αναγκών της Ευρώπης σε πετρέλαιο μεταφέρεται δια θαλάσσης, γεγονός που αυξάνει κατά πολύ τις πιθανότητες ενός ναυτικού ατυχήματος με ανυπολόγιστες συνέπειες για το περιβάλλον.

Επίσης, η έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών προκαλεί αρνητικές συνέπειες και στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και των συναφών κλάδων στη ηπειρωτική χώρα. Σε θέσεις ενός ναυτιλιακού συμπλέγματος (maritime cluster) όπως οι οργανισμοί λιμένων, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι νηογνώμονες, οι

ασφαλιστικές εταιρείες και οι εταιρείες ναυπηγείων και επισκευής πλοίων, το προσόν της πραγματικής θαλάσσιας υπηρεσίας αποτελεί πλεονέκτημα ή ακόμη και απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσληψη⁷⁰.

4.1.2 Οι τρέχουσες διατάξεις για την Ευρωπαϊκή ναυτική εκπαίδευση

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ΕΕ έχει εναρμονιστεί με τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (Standards of Training, Certification and Watchkeeping - STCW) με την αρχική Οδηγία 94/58/ΕΚ. Η συγκεκριμένη οδηγία έχει τροποποιηθεί σταδιακά αρκετές φορές για να συμπεριλάβει τις αναθεωρήσεις της STCW και έχει καταλήξει στην τρέχουσα μορφή της, με την Οδηγία 2008/106

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στο εργατικό δυναμικό που υπηρετεί σε πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους πλην κάποιων εξαιρέσεων, όπως τα πολεμικά πλοία, τα αλιευτικά σκάφη, τα μη εμπορικά σκάφη αναψυχής κλπ. Στον όρο "εργατικό δυναμικό" περιλαμβάνονται όλες οι κατηγορίες του ναυτικού, ήτοι πλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι, αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής, επικεφαλής μηχανικοί και δεύτεροι μηχανικοί και προσωπικό που είναι υπεύθυνο για τις ραδιοεπικοινωνίες.

Η οδηγία καθορίζει τους κανόνες σχετικά με την εκπαίδευση και τα πρότυπα ικανότητας, που πρέπει να πληρούνται από τους ναυτικούς, που είναι υποψήφιοι για την έκδοση ή την ανανέωση των πιστοποιητικών, ώστε να τους επιτραπεί να ασκούν τα καθήκοντα, για τα οποία η σχετική βεβαίωση επάρκειας εκδίδεται. Για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα δεξαμενόπλοια, τα πλοία ro - ro και τα επιβατηγά πλοία, η οδηγία θεσπίζει ειδικές διατάξεις κατάρτισης και καθορίζει επιπρόσθετες, υποχρεωτικές, ελάχιστες απαιτήσεις.

Η οδηγία θεσπίζει επίσης, κανόνες για την εκπαίδευση και την κατάρτιση στον τομέα της διαχείρισης των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, π.χ πειρατεία, τρομοκρατική ενέργεια, πυρκαγιά και την παροχή ιατρικής βοήθειας. Ακόμη,

⁷⁰ Βλέπε παράρτημα: Σχήμα 2

ορίζει ειδική εκπαίδευση για τα μέλη του πληρώματος που είναι υπεύθυνα για την τροφοδοσία του πλοίου .

Επιπρόσθετα η οδηγία ορίζει τον τρόπο έκδοσης και θεώρησης των πιστοποιητικών. Συνεπώς, τα πιστοποιητικά εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τα οποία είναι υπεύθυνα για την πιστοποίηση τόσο της φυσικής – σωματικής ικανότητας όσο και της πνευματικής.

Τέλος η οδηγία δίνει σαφείς κατευθύνσεις στις αρμόδιες αρχές ελέγχου των χωρών μελών, προκειμένου μέσω του Port State Control να μπορούν να παρακολουθούν τους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που χρησιμοποιούν τους λιμένες τους, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν τα πλοία, και να ελέγχουν εάν τα πιστοποιητικά ελάχιστης εκπαίδευσης εναρμονίζονται με τη σύμβαση STCW.

4.2 Η ναυτική εργασία

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει οι νομοθετικές δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές διενεργούνται σε δύο επίπεδα, το διεθνές και το κοινοτικό. Το ίδιο ισχύει και για το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την ναυτική εργασία. Στο κοινοτικό επίπεδο τα νομοθετήματα χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τα νομοθετήματα κοινωνικής φύσης που καλύπτουν όλους τους εργαζόμενους και κατά συνέπεια και τους ναυτικούς και στα νομοθετήματα που αναφέρονται ειδικά στους ναυτικούς⁷¹. Στην πρώτη κατηγορία διακρίνονται τρεις ομάδες οδηγιών κοινωνικών δράσεων:

- στις οδηγίες για την υγιεινή και την ασφάλεια των εργαζομένων, που προβλέπει την προστασία των εργαζομένων σε περίπτωση έκθεσης σε χημικές και καρκινογόνες ουσίες ή σε έκθεση σε επιβλαβείς

⁷¹ Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ., (2008), Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg, σελ 155,156

ακτινοβολίες. Ακόμη, ορίζει τον υποχρεωτικό φαρμακευτικό εξοπλισμό των πλοίων και επιβάλλει την χρήση εξοπλισμών ατομικής προστασίας.

- στις οδηγίες για την ίση μεταχείριση των γυναικών και των ανδρών και την εξάλειψη των διακρίσεων λόγω φύλου στην επιλογή του προσωπικού του πλοίου και στην μετέπειτα σταδιοδρομία του. Μπορεί οι εν λόγω οδηγίες να μην έχουν ιδιαίτερη εφαρμογή στην ναυτιλία, λόγω του χαμηλού ποσοστού των γυναικών που επιλέγουν να εργαστούν ως ναυτικοί, ωστόσο η ύπαρξη του νομικού πλαισίου είναι απαραίτητη.
- στις οδηγίες που αφορούν την κοινωνική ασφάλιση και τις συνθήκες εργασία

Η δεύτερη κατηγορία των νομοθετημάτων ειδικά για ναυτικούς, περιλαμβάνει πρωτοβουλίες για το χρόνο εργασίας στο πλοίο και την εκπαίδευση των ναυτικών. Αναφορικά με το χρόνο εργασίας, η οδηγία 99/63 αποτέλεσε την πρώτη κλαδική συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και ρυθμίζει το χρόνο απασχόλησης και χρόνο ανάπαυσης σε ημερήσια και εβδομαδιαία βάση. Η συγκεκριμένη οδηγία συνοδεύεται από την οδηγία 99/95 που εξασφαλίζει τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής της στους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Επίσης, η εκπαίδευση των ναυτικών και η πιστοποίηση της ναυτικής γνώσης των Ευρωπαίων ναυτικών είναι μια ακόμη συνιστώσα που απασχόλησε την ΕΕ, με αποτέλεσμα να εναρμονιστεί με την σύμβαση STCW ⁷².

Σε διεθνές επίπεδο, υπάρχουν δύο οργανισμοί του ΟΗΕ, οι οποίοι πραγματεύονται τα θέματα της ναυτικής απασχόλησης, ο ILO που ασχολείται με τις συνθήκες εργασίας και τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών και ο IMO που δρα υπό το πρίσμα της ενίσχυσης της θαλάσσιας ασφάλειας⁷³.

⁷² Βλέπε 4.1.2 της παρούσας εργασίας.

⁷³ Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ., (2008), Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg, σελ 157,158

Όσον αφορά την νομοθεσία για την ασφάλεια και την υγιεινή στο πλοίο, θεωρείται ότι έχει γίνει ορθή μεταφορά των διεθνών κανόνων στην Ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τόσο η τήρηση, όσο και ο έλεγχος εφαρμογής των διεθνών διατάξεων αποτελούν απόρροια της δέσμευσης του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών τον Δεκέμβριό του 2000. Κατά συνέπεια η ΕΕ απαίτησε από τα κράτη μέλη την κύρωση της αριθ. 180 σύμβασης του ILO για το ανώτατο όριο απασχόλησης ανά ημέρα και της αριθ. 147 σύμβασης του ILO για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών.

4.2.1 Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006

Το Φεβρουάριο του 2006, η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006⁷⁴, στην οποία εμπεριέχονται όλες οι συμβάσεις των διεθνών οργάνων και όλες οι συστάσεις που αφορούν την ναυτική εργασία και έχουν υιοθετηθεί μέχρι τώρα από τον ILO. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, λόγω της διεθνούς δραστηριοποίησης των πλοίων σε ένα δυναμικώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, θεωρείται ως αμιγώς παγκοσμιοποιημένος και με τις κοινά αναγνωρισμένες ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 συμβάλλει ουσιαστικά στον καθορισμό και την επιβολή, σε παγκόσμιο επίπεδο, κοινών ελάχιστων προτύπων για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών, που εργάζονται σε αυτά. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006⁷⁵ απαρτίζεται από ένα σύνολο δικαιωμάτων των ναυτικών, και αποτελεί τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL) και τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW).

Αναγνωρίζοντας τις συνιστώσες, όπως η σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή δραστηριοποίηση των πλοίων, η προστασία της ανθρώπινης ζωής

⁷⁴ Βλ.: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>, τελευταίος έλεγχος 10 Σεπτεμβρίου 2013

⁷⁵ Βλ.: <http://www.hcg.gr/node/5129>, τελευταίος έλεγχος 10 Σεπτεμβρίου 2013

και της παρουσίας στη θάλασσα, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, η αποτροπή από έκνομες ενέργειες, καθώς και η ευθεία σχέση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας των υπηρεσιών των θαλασίων μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» διεθνώς⁷⁶. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,
- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

4.2.2 Παράγοντες που αποτρέπουν τους Ευρωπαίους από την ναυτική εργασία

Η ναυτολόγηση επαρκούς αριθμού, καλά εκπαιδευμένων και ικανών πληρωμάτων και άλλων επαγγελματιών, είναι ζωτικής σημασίας για την επιβίωση του κλάδου της ναυτιλίας, για λόγους ασφάλειας και για τη διατήρηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Ευρώπης. Ωστόσο, στις μέρες μας διαπιστώνεται μια μείωση του ποσοστού των Ευρωπαίων ναυτικών στο εργατικό δυναμικό, με αποτέλεσμα σε πολλές θέσεις εργασίας επί των πλοίων να ναυτολογείται προσωπικό από τρίτες χώρες. Αυτό αποτελεί μείζον πρόβλημα για την ΕΕ, καθώς η συνεισφορά του ναυτικού στη κοινοτική οικονομία μειώνεται και επιπλέον αποδυναμώνεται η εργατική δύναμη ενός τόσο σημαντικού τομέα. Αυτό αποδίδεται σε αρκετούς λόγους που αφορούν δύο

⁷⁶ <http://www.hellenicnavy.gr/hosted/EUE/arhra/septembrios%202006/6.pdf>, , τελευταίος έλεγχος 10 Σεπτεμβρίου 2013

συνιστώσες, τους πλοιοκτήτες και τους εργαζομένους⁷⁷. Επομένως, οι αιτίες αυτής της μείωσης πρέπει να αναζητηθούν τόσο στη ζήτηση όσο και στην προσφορά.

Στη ναυτιλία, οι ανταγωνιστικές πιέσεις μειώνουν την επιθυμία των εργοδοτών να προσφέρουν θέσεις με μισθούς που να είναι ελκυστικοί για τους Ευρωπαίους ναυτικούς. Ο Ευρωπαίος εφοπλιστής έχει την δυνατότητα να μεταφέρει τα πλοία του σε σημαίες τρίτων χωρών, με αποτέλεσμα την ταυτόχρονη μείωση της φορολογίας και του μισθολογικού κόστους του πληρώματος, που πρέπει να καταβάλλει. Το γεγονός αυτό, αποδυναμώνει τον Κοινοτικό στόλο και οδηγεί τους Ευρωπαίους ναυτικούς στην ανεργία.

Επιπρόσθετα, το πρόβλημα της μείωσης των Ευρωπαίων ναυτικών έχει και κοινωνικές πτυχές, καθώς όλο και λιγότεροι νέοι επιλέγουν την σταδιοδρομία στις θαλάσσιες μεταφορές δεδομένου ότι, υπάρχουν περιορισμοί στην επαγγελματική εξέλιξη. Αυτό, σε συνδυασμό με την εντύπωση ότι η ναυτική εργασία δεν είναι ιδιαίτερα ασφαλής και ότι οι συνθήκες εργασίας είναι υποβαθμισμένες, οδηγεί σε μείωση των υποψηφίων για θέσεις στα ναυτικά επαγγέλματα.

4.2.3 Δράσεις για την ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και για την ανάδειξη της ανταγωνιστικότητας της ναυτικής εργασίας

Οι ναυτιλιακές μεταφορές γενικότερα, πρέπει να προσελκύουν εξειδικευμένο προσωπικό, το οποίο να συνδυάζει την ναυτική τεχνογνωσία με την ενημερωμένη γνώση σε θέματα ασφάλειας. Ωστόσο, παρόλο που το γενικό επίπεδο απασχόλησης στον ναυτιλιακό τομέα είναι σχεδόν σταθερό, ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτικών μειώνεται. Οι σημερινές ελλείψεις αφορούν κυρίως σε ανώτατα στελέχη του εμπορικού ναυτικού, δηλαδή αξιωματικούς, γεγονός που διαπιστώνεται στο κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και σε τομείς

⁷⁷ Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ., (2008), Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg, σελ 153, 154

που απαιτούν συνεχή ροή πρώην ναυτικών, όπως π.χ οι αρχές ελέγχου από το κράτος λιμένα και οι νηογνώμονες.

Παράγοντας ζωτικής σημασίας για να ανατραπεί η τάση μείωσης στην απασχόληση των ναυτικών, αποτελεί η τόνωση της δυνατότητας για επαγγελματική κινητικότητα μεταξύ των διάφορων τομέων όλου του ναυτιλιακού πλέγματος. Η αλλαγή αυτή, μπορεί να παίξει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο και στην εξασφάλιση εναλλακτικής απασχόλησης για τις γυναίκες του κλάδου.

Ένα ακόμη πρόβλημα, που ζητά άμεση λύση και σχετίζεται με την ναυτική εργασία είναι το θέμα των αμοιβών των ναυτικών. Είναι ένα πρόβλημα με πολλαπλές συνιστώσες και επιπτώσεις που εκτείνονται από την αμοιβή του εκάστοτε εργαζόμενου έως την απώλεια των πλοίων υπό σημαία κράτους μέλους.

Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, οι ναυτικοί αμείβονται σύμφωνα με τους όρους που ισχύουν στους επιλεγόμενους «όρους κατοικίας / διαμονής». Στις περιπτώσεις που ισχύει η κοινοτική νομοθεσία για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζόμενων και όταν οι ναυτιλιακοί κοινωνικοί εταίροι του κράτους σημαίας έχουν συνάψει συμφωνίες για τους μισθούς, οι εν λόγω πρακτικές μπορεί να αποδειχτούν προβληματικές. Η ύπαρξη σημαιών ευκαιρίας που δεν θέτουν σε πλήρη εφαρμογή τους διεθνείς κανόνες σε συνδυασμό με την ταύτιση των πλοίων με την επικράτεια του κράτους σημαίας τους, δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα.

Στις περιπτώσεις που ισχύουν οι όροι αμοιβής του κράτους σημαίας και οι κοινωνικοί εταίροι του κράτους σημαίας έχουν συμφωνήσει υψηλότερες αμοιβές για τους ναυτικούς σε σχέση με εκείνες που έχουν συμφωνηθεί στο κράτος κατοικίας / διαμονής, ορισμένοι πλοιοκτήτες μπορεί να εξετάσουν το ενδεχόμενο να αλλάξουν σημαία ή να αντικαταστήσουν τους ναυτικούς της ΕΕ με ναυτικούς από τρίτες χώρες. Έτσι λοιπόν, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη για περαιτέρω εξέταση αυτών των ζητημάτων σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου να βρεθεί η χρυσή τομή, πάντα όμως έπειτα από στενή συνεργασία των κοινωνικών εταίρων.

Από την άλλη, η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση πρέπει να επανασχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζουν στους μελλοντικούς ναυτικούς δεξιότητες ανώτατης ποιότητας, που με τη σειρά τους, θα τους διασφαλίσουν πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης. Οι νομοθετικοί φραγμοί, όπως η έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης των προσόντων και των πιστοποιητικών ή οι εθνικές απαιτήσεις για τους αξιωματικούς του εκάστοτε κράτους μέλους, πρέπει να καταργηθούν.

Επιπροσθέτως, πρέπει να χρησιμοποιηθούν επιπλέον κοινοτικά κονδύλια, περάν των ήδη καταβληθέντων, για να υποστηριχτεί η διαχείριση της αλλαγής και να διευκολυνθεί η επανεκπαίδευση και ο επαγγελματικός επαναπροσανατολισμός. Σε αυτές τις δράσεις θα πρέπει να συμπεριληφθούν και πρωτοβουλίες για την αναδιάρθρωση της ναυτικής εργασίας και τις απώλειες των θέσεων απασχόλησης.

Θα μπορούσε επίσης, η χρήση των νέων τεχνολογιών (ΤΠΕ) να αποτελεί ένα μέσο διοχέτευσης της τεχνογνωσίας, έτσι ώστε ο ναυτικός να είναι σε θέση να μπορεί να ενημερωθεί για τις εξελίξεις στον κλάδο του. Με την χρήση της τηλεεκπαίδευσης να μπορεί να παρακολουθεί μαθήματα εξειδίκευσης και να πιστοποιεί τις γνώσεις του μέσα από online εξετάσεις. Αυτό θα αποφέρει τεράστια οφέλη στον ναυτικό καθώς θα μειωθεί ο χρόνος που θα πρέπει να είναι εκτός πλοίου για την μετεκπαίδευσή του, η οποία είναι υποχρεωτική.

Επίσης μπορεί να εξεταστεί η δημιουργία συστημάτων που θα επιτρέπουν σε άλλους τομείς του ναυτιλιακού συμπλέγματος να συνεισφέρουν οικονομικά στην πρακτική άσκηση και την μαθητεία στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό θα μπορούσε να διευκολύνει πιθανούς μελλοντικούς ναυτικούς να αποκτήσουν τη ναυτική εμπειρία που απαιτείται για τη μεταγενέστερη πρόσληψή τους.

Κεφάλαιο 5ο: Οι λιμενικές υποδομές ως βασικός παράγοντας για την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών

Η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας μέσα από την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, συνδέεται άρρηκτα με την ύπαρξη επαρκών και αποτελεσματικών λιμενικών υποδομών. Στην ΕΕ, ο αριθμός των λιμένων ξεπερνά τους 1000, μέσω των οποίων διακινούνται 3,5 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου και 350 εκατομμύρια επιβάτες σε ετήσια βάση, ενώ ο αριθμός των εργαζομένων στους ευρωπαϊκούς λιμένες και στις άμεσα συναφείς δραστηριότητες, αγγίζει τους 350 χιλιάδες.

Τα λιμάνια συμβάλουν, τόσο στην οικονομική και χωροταξική ανάπτυξη μιας περιοχής, όσο και στην περιφερειακή ανάπτυξη της. Αποτελούν τον συνδετικό κρίκο για την μετακίνηση αγαθών σε γειτονικές και τρίτες χώρες που έχουν παράκτια ζώνη, αλλά και δίαυλο διοχέτευσης των εμπορευμάτων σε ηπειρωτικές χώρες μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

Επιπρόσθετα, υπάρχει η δυνατότητα των λιμένων να λειτουργούν ως σημεία συσσώρευσης δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας (κέντρα διανομής - logistics) εξυπηρετώντας αποτελεσματικά τη δημιουργία μιας σύγχρονης αλυσίδας όλων των ενδιάμεσων και τελικών σταδίων για την μεταφορά των αγαθών, δηλαδή από την παραγωγή στην μετακίνηση - μεταφορά και στην μετέπειτα διανομή τους⁷⁸. Τέλος, τα λιμάνια ορίζονται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τις νησιωτικές περιοχές.

5.1 Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις λιμενικές υποδομές

Οι λόγοι που προαναφέρθηκαν, αποτέλεσαν καθοριστικούς παράγοντες για την ενεργή συμμετοχή της ΕΕ σε θέματα λιμενικής πολιτικής. Ως αρχική δράση της ΕΕ ορίζεται η Πράσινη Βίβλος για τους λιμένες και τις λιμενικές υποδομές⁷⁹, η

⁷⁸ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ 327

⁷⁹ COM (97) 678

οποία, έπειτα από αρκετές συζητήσεις, συνοδεύτηκε από μια γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειών⁸⁰ και μια γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁸¹.

Επόμενο κείμενο της ΕΕ για την λιμενική πολιτική, έχουμε την Ανακοίνωση της Επιτροπής⁸² με τίτλο " Λιμενικές υποδομές : ποιότητα των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες ", όπου πραγματεύεται η διαμόρφωση κοινών κανόνων στα πλαίσια της ΕΕ για τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών, την χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών και την χρέωση της χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων - υπηρεσιών.

Τελευταία προσέγγιση της λιμενικής πολιτικής, μέχρι σήμερα, θεωρείται η Ανακοίνωση της Επιτροπής⁸³ για την Ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, στην οποία ορίζονται οι δυνατότητες κατασκευής νέων λιμενικών και συναφών εγκαταστάσεων και η βελτίωση των υφιστάμενων, η ανάπτυξη μιας πρωτοβουλίας για την «ηλεκτρονική ναυτιλία» και η ορθότερη χρήση των λιμένων σε συνάρτηση με την περιβαλλοντική ρύπανση. Η συγκεκριμένη ανακοίνωση, έπεται της Πράσινης Βίβλου⁸⁴ του 2006 και έχει ως βασικό άξονα την προστασία του περιβάλλοντος, για αυτό και διατυπώνει προτάσεις, όπως η εξασφάλιση επαρκών εγκαταστάσεων για την συλλογή των αποβλήτων, η ορθή διαχείριση του υδάτινου συστήματος και η μείωση ή η βελτίωση των ρυπογόνων ατμοσφαιρικών εκπομπών αερίων από τα πλοία.

Μέλημα της ΕΕ αποτέλεσε, επίσης, η διατήρηση της ασφάλειας των λιμένων, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα την έκδοση ενός κανονισμού για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων⁸⁵ και μιας οδηγίας για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων⁸⁶ (αναλυτική προσέγγιση στο Κεφάλαιο 3)

⁸⁰ 1999/C 93/04

⁸¹ 98/C 407/16

⁸² COM (2001) 35

⁸³ COM (2007) 616

⁸⁴ COM(2006) 275

⁸⁵ Κανονισμός 725/2004

⁸⁶ Οδηγία 2005/65

5.2 Η Πράσινη Βίβλος για τους Λιμένες και τις Θαλάσσιες Υποδομές

Η Πράσινη Βίβλος, του 1997, για τα λιμάνια και τις ναυτιλιακές εγκαταστάσεις είναι απόρροια συζητήσεων και διαπραγματεύσεων μεταξύ των λιμενικών βιομηχανιών και των θεσμικών οργάνων της ΕΕ, για την διαμόρφωση μιας Κοινοτικής λιμενικής πολιτικής.

Μέσω της Πράσινης Βίβλου, προτείνεται⁸⁷ η ένταξη των Ευρωπαϊκών λιμένων στην Κοινή Πολιτική Μεταφορών και κατ' επέκταση η συμμετοχή τους στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών και στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Ασχολείται με θέματα χρηματοδότησης και χρέωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και προτείνει τρόπους οργάνωσης - λειτουργίας των λιμενικών υπηρεσιών καθώς επίσης και τις δυνατότητες πρόσβασης των ναυτιλιακών εγκαταστάσεων την αγορά, μέσω της ενδυνάμωσης των Κοινοτικών λιμένων και της ενίσχυσης των σχέσεων με τις γειτονικές χώρες εντός και εκτός της ΕΕ. Τέλος, προωθείται η ασφαλής ναυσιπλοΐα και η προστασία του περιβάλλοντος με την ταυτόχρονη ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

5.3 Χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών

Άλλο ένα θέμα που βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής πολιτικής, σχετικά με τις λιμενικές υποδομές, είναι το πλαίσιο δημόσιας χρηματοδότησης και η μέθοδος τιμολόγησης της χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Η αρχική αντίληψη θεωρούσε τις λιμενικές υπηρεσίες ως ένα δημόσιο αγαθό, του οποίου η χρηματοδότηση βάρυνε το κράτος - μέλος και το δημόσιο προϋπολογισμό. Ωστόσο, η σύγχρονη τάση στρέφεται σε ένα μείγμα χρηματοδότησης από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Ουσιαστικά, πρόκειται για επενδύσεις του δημόσιου τομέα και των ιδιωτών, που αποφέρουν ταυτόχρονα και στους δύο οφέλη. Στους μεν ιδιώτες προσφέρεται ένα εξαιρετικά ποιοτικό λιμενικό προϊόν που τους διευκολύνει/ εξυπηρετεί στην

⁸⁷ Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ, σελ 331

επιχειρηματική τους δραστηριότητα, στο δε κράτος και κατ' επέκταση στη ΕΕ παρέχει σημαντική συνεισφορά στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, του σχεδιασμού και της κατάρτισης του αναπτυξιακού προγραμματισμού για τα λιμάνια και την χρηματοδότηση των έργων υποδομής στους λιμένες διακρίνουμε τις εξής πηγές, που παρατίθενται παρακάτω.

5.3.1 Τα Κοινοτικά Ταμεία

Τα χρηματοδοτικά μέσα στο πλαίσιο των Συγχρηματοδοτούμενων Κοινοτικών Προγραμμάτων όπως το Γ'ΚΠΣ, το ΕΣΠΑ και το μελλοντικό Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) χρηματοδοτούνται από τα Κοινοτικά Ταμεία. Για τις λιμενικές υποδομές η χρηματοδότηση προέρχεται από Ταμεία όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής και το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας.

Για το μελλοντικό Κοινοτικό Πρόγραμμα έχει καθοριστεί η Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (Ε2020), η οποία απαρτίζεται από θεματικούς στόχους και βασικές προτεραιότητες, που με τη σειρά τους επιμερίζονται σε αναπτυξιακούς και δημοσιονομικούς στόχους για το προσεχές μέλλον. Ένας από τους θεματικούς στόχους που περιλαμβάνονται στην Στρατηγική «Ευρώπη 2020» είναι και η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών, στα οποία συγκαταλέγονται και τα λιμάνια.

Συγκεκριμένα, μέλημα της ΕΕ και των Διαρθρωτικών Ταμείων αποτελούν οι επενδύσεις, που σκοπό έχουν την προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και την άρση των εμποδίων σε βασικούς άξονες δικτύων μέσω:

- ✓ της υποστήριξης ενός πολυτροπικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών επενδύοντας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)
- ✓ της ενίσχυσης της περιφερειακής κινητικότητας, χρησιμοποιώντας τη σύνδεση δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ.

- ✓ της ανάπτυξης συστημάτων φιλικών προς το περιβάλλον, με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, στόχος που απευθύνεται σε όλα τα είδη μεταφορών, ήτοι σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές αλλά και στις εγκαταστάσεις των μεταφορών (λιμάνια, αεροδρόμια, οδικούς άξονες).

Εδώ πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι, εφόσον το ΕΤΠΑ υποστηρίζει την διασυνοριακή συνεργασία, για τα λιμάνια αναμένεται να έχουν κυρίαρχο ρόλο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών. Επομένως, το ΕΤΠΑ στο πλαίσιο της διακρατικής συνεργασίας προωθεί την ανάπτυξη και εφαρμογή μακροπεριφερειακών στρατηγικών για τις λιμενικές εγκαταστάσεις και ενισχύει τις επενδυτικές προτεραιότητες για την ενδυνάμωση των λιμένων.

5.3.2 «Συνδέοντας την Ευρώπη»

Στα πλαίσια της ακόλουθης περιόδου, η Επιτροπή ενέκρινε την πρόταση για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020, «Προϋπολογισμός για την Ευρώπη - 2020». Με το έγγραφο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να προτείνει τη δημιουργία ενός νέου ολοκληρωμένου μέσου για τις επενδύσεις στις μεταφορές, την ενέργεια και τις τηλεπικοινωνίες.

Μέσω του προγράμματος "Συνδέοντας την Ευρώπη" (Connecting Europe Facility - CEF) ⁸⁸ προβλέπονται μια σειρά στόχων που θα προωθήσουν την ανάπτυξη ευφών, βιώσιμων και πλήρως διασυνδεδεμένων δικτύων μεταφορών, ενέργειας και ψηφιακών τηλεπικοινωνιών. Επίσης, προωθούνται οι επενδύσεις σε καίριας σημασίας υποδομές, με υψηλή Ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, οι οποίες μπορούν να προάγουν την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και να συμβάλουν στην επιτυχία των στόχων που θέτει η στρατηγική «Ευρώπη 2020» για τους τομείς της ενεργειακής και της κλιματικής πολιτικής.

⁸⁸ COM (2011) 665

Ιδιαίτερα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών γενικότερα και των λιμενικών εγκαταστάσεων ειδικότερα, οι στόχοι⁸⁹ είναι:

- ✓ Η βελτιστοποίηση των συνδέσεων των μέσων μεταφοράς και ενίσχυση της διατροφικότητας των μεταφορικών υπηρεσιών αποτιμώνται από τον αριθμό των λιμένων και των αεροδρομίων που συνδέονται με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο.
- ✓ Η εξάλειψη σημείων συμφόρησης και η δημιουργία συνδέσεων, που θα αποτιμηθούν από τον αριθμό νέων και βελτιωμένων διασυνοριακών συνδέσεων και τη βελτίωση των μεταφορών στις αντίστοιχες διαδρομές.
- ✓ Η διασφάλιση αειφόρων και αποτελεσματικών μεταφορών μακροπρόθεσμα, αποτιμώνται από τις δράσεις για τη μείωση του θορύβου από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με μετάθεση του μεγαλύτερου ποσοστού της εμπορευματικής κίνησης στις θαλάσσιες μεταφορές.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι απαραίτητες αυτές υποδομές προτεραιότητας θα υλοποιηθούν, η Επιτροπή⁹⁰ προτείνει τη διάθεση 21,7 δισεκατομμυρίων Ευρώ για μεταφορές, μέσω του Ταμείου Συνοχής για επενδύσεις στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και το περιβάλλον. Από αυτό το ποσό, μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων του Ταμείου Συνοχής υπολογιζόμενο στα 10 δισεκατομμύρια ευρώ πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για να χρηματοδοτηθούν έργα του κεντρικού δικτύου μεταφορών σε επιλέξιμα από το Ταμείο Συνοχής κράτη μέλη, με βάση τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη».

⁸⁹ Εθνική στρατηγική λιμένων 2013-2018 (2012), έκδοση Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου, σελ 123

⁹⁰ COM (2011) 665, σελ 8

5.3.3 Η πρωτοβουλία JESSICA

Η πρωτοβουλία JESSICA (Κοινή Ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε από κοινού με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Αναπτυξιακή Τράπεζα του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB) και στηρίζει τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ανάπλαση μέσω μηχανισμών χρηματοοικονομικής τεχνικής.

Η πρωτοβουλία JESSICA αποτελεί ένα μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη σχεδίων αστικής ανάπτυξης και τα έργα λιμενικών υποδομών μπορούν να χρηματοδοτηθούν, μιας και αποτελούν αστικές υποδομές μεταφορών, υπό τον όρο ότι εντάσσονται σε «ολοκληρωμένα και βιώσιμα σχέδια αστικής ανάπτυξης».

Τα κυριότερα οφέλη από τη χρήση του JESSICA σχετίζονται με την ανακύκλωση των πόρων, αφού υπό προϋποθέσεις όλες οι επιστροφές και τα έσοδα που γεννά μια επένδυση μπορούν να επανεπενδύονται από τα κράτη μέλη, προσελκύοντας τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) όχι μόνον σε σχέση με επιπρόσθετες επενδύσεις, αλλά και επιπρόσθετη τεχνογνωσία για την υλοποίηση και τη διαχείριση των έργων.

5.4 Ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων

Το 1974, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκρότησε μια Ομάδα Εργασίας για τους λιμένες, αποτελούμενη από εκπροσώπους κάθε λιμενικής αρχής των μεγαλύτερων λιμανιών της Ευρώπης. Συνέχεια αυτής της ομάδας ήταν, στις αρχές του 1993, να συσταθεί ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organisation - ESPO)⁹¹, ο οποίος αποτελεί ένα ανεξάρτητο lobby, που στόχο έχει την υποστήριξη και την προώθηση των λιμενικών συμφερόντων.

Από τα πρώτα έτη της ύπαρξής του, ο οργανισμός εστίασε την μελέτη του σε μια ποικιλία θεσμικών και τεχνικών θεμάτων σχετικά με την ανάπτυξη των

⁹¹ Βλ.: http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=48&Itemid=53, τελευταίος έλεγχος 23 Σεπτεμβρίου 2013

Ευρωπαϊκών λιμένων. Σημαντικές πρωτοβουλίες του, είναι η δημοσίευση ενός κώδικα περιβαλλοντικής πρακτικής (Environmental Code of Practice) το 1994 και η δημιουργία του Ecorports λίγα χρόνια αργότερα. Επίσης, ο ESPO έλαβε μέρος στις συζητήσεις που έγιναν για την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις λιμενικές υποδομές και την ποιότητα των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες⁹², γεγονός που ενίσχυσε την δυναμικότητα και την εσωτερική συνοχή του οργανισμού αλλά και απέκτησε μεγαλύτερη απήχηση, ως προς τον ρόλο του, στις λιμενικές αρχές και στα κράτη μέλη.

Η αποστολή του ESPO είναι να επηρεάσει την πολιτική στην ΕΕ, προκειμένου να επιτευχθεί ένας ασφαλής, αποτελεσματικός και αειφόρος ευρωπαϊκός λιμενικός κλάδος, που με την σειρά του θα λειτουργεί ως βασικό στοιχείο της αειφόρας πολιτικής των μεταφορών με γνώμονα πάντα τον ελεύθερο και ανόθευτο ανταγωνισμό. Για να εξασφαλιστεί, λοιπόν, ότι η οικονομική σημασία των ευρωπαϊκών λιμένων αναγνωρίζεται, τόσο από την ΕΕ, όσο και από τα κράτη μέλη της, ο ESPO προτείνει ουσιαστικά μέτρα προκειμένου να επιτευχθεί:

- ✓ η προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στο λιμενικό τομέα
- ✓ η εξασφάλιση ότι τα ευρωπαϊκά λιμάνια διαδραματίσουν πλήρως το ρόλο τους στην επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης στην ΕΕ
- ✓ η προώθηση των υψηλότερων δυνατών προτύπων ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς λιμένες
- ✓ η ενθάρρυνση στους λιμένες να είναι ενεργοί στην προστασία του περιβάλλοντος.

⁹² COM (2001) 35

Κεφάλαιο 6ο: Η τρέχουσα Ναυτιλιακή Πολιτική της ΕΕ

Το 2007, η Επιτροπή προτείνει μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση⁹³, την επονομαζόμενη Γαλάζια Βίβλος ως συνέχεια της Πράσινης Βίβλου, η οποία θεμελιώνει την ανάγκη για αλληλένδετη ανάπτυξη όλων των θεμάτων που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης. Δύο χρόνια αργότερα, έχουμε την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», κείμενο που εξειδικεύει τις εν γένει δράσεις που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και αποτυπώνει προτάσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους.

6.1 Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική

Η Γαλάζια Βίβλος υποστηρίζει ότι, οι θάλασσες της Ευρώπης είναι εμπορικοί δρόμοι, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και αγαπημένος χώρος κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών της και προτείνει τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης εκμετάλλευσης των θαλασσών και των ωκεανών, με ταυτόχρονη διασφάλιση της ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας και των παράκτιων περιφερειών. Ουσιαστικά, αποτελείται από ένα σύνολο ενεργειών που στόχο έχουν την μεγιστοποίηση της αειφόρου χρήσης των ωκεανών και των θαλασσών, την ενδυνάμωση του ρόλου της Ευρώπης σε διεθνής θαλάσσιες υποθέσεις, την ενίσχυση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στις παράκτιες περιοχές και την προώθηση της καινοτομίας και της έρευνας στους θαλάσσιους τομείς.

Το σκεπτικό της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής είναι ότι, η αυξανόμενη χρησιμοποίηση του θαλάσσιου χώρου σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα θαλάσσια οικοσυστήματα, καθιστούν ακατάλληλο πλέον το σημερινό αποσπασματικό τρόπο λήψεως αποφάσεων όσον αφορά τα συναφή προς τη θάλασσα ζητήματα και απαιτούν μια προσέγγιση, η οποία θα βασίζεται σε μεγαλύτερη συνεργασία και ολοκλήρωση.

⁹³ COM (2007) 575

Για μεγάλο χρονικό διάστημα οι πολιτικές σχετικά με, π.χ. τις θαλάσσιες μεταφορές, την αλιεία, την ενέργεια, την εποπτεία και τον έλεγχο των θαλασσών, τον τουρισμό, το θαλάσσιο περιβάλλον και τη θαλάσσια αλιεία αναπτύχθηκαν σε διαφορετικές τροχιές, οδηγώντας, κατά καιρούς, σε αναποτελεσματικότητα, έλλειψη συνοχής και συγκρούσεις που αφορούν ζητήματα χρήσης του θαλάσσιου χώρου.

Πρώτος στόχος, λοιπόν, της ΕΕ είναι να δημιουργήσει τις βέλτιστες συνθήκες για την αειφόρο χρήση των θαλασσών σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και των παράκτιων περιφερειακών δραστηριοτήτων, όπως είναι ο θαλάσσιος εξοπλισμός, η υπεράκτια παραγωγή αιολικής ενέργειας, τα σκάφη αναψυχής και τα κρουαζιερόπλοια.

Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη ότι, μετά από το 2000 υπήρξε υψηλή ανάπτυξη της θαλάσσιας οικονομίας και η κίνηση των εμπορευμάτων δια θαλάσσης αυξήθηκε σημαντικά και αναμένεται να τριπλασιαστεί έως το 2020, απαιτείται ένα σύγχρονο στρατηγικό όραμα για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής προστασίας της ναυτιλίας, των λιμένων και των συναφών κλάδων, εάν επιθυμείτε να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, που συνδέονται με τη θάλασσα, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι θαλάσσιες δραστηριότητες αναπτύσσονται με τέτοιο τρόπο, που δεν απειλείται το θαλάσσιο οικοσύστημα.

Καθώς, η ναυτιλία είναι ζωτικής σημασίας για το διεθνές και εσωτερικό εμπόριο της Ευρώπης, η Επιτροπή προτείνει έναν Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα το οποίο θα συμβάλει στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος και θα προωθήσει ταυτόχρονα ισότιμες συνθήκες ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, με ταυτόχρονη ανάπτυξη της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας στα ευρωπαϊκά συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων (maritime clusters) .

Υποστηρίζει θερμά την προώθηση της ασφαλούς και αξιόπιστης ναυτιλίας και στηρίζει τα σημερινά κοινοτικά προγράμματα, όπως τα ΔΕΔ-Μ, τις Λεωφόρους της Θάλασσας και τα MARCO POLO I και II. Προτρέπει να λαμβάνονται θετικά μέτρα προκειμένου να στηριχθούν οι προσπάθειες για πιο οικολογική ναυτιλία,

τεχνολογική καινοτομία, καθώς και για ενίσχυση της ναυτικής σταδιοδρομίας και την ανάπτυξη των ναυτικών επαγγελματικών δεξιοτήτων μέσω κρατικών ενισχύσεων.

Επιπρόσθετα, παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν στο παρελθόν μέσω της Πράσινης Βίβλου, η αυξημένη οικονομική δραστηριότητα στις ακτές και στις θάλασσες της Ευρώπης, είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Με βάση αυτά τα δεδομένα, η Επιτροπή έχει ήδη προτείνει μια Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Στρατηγική η οποία περιλαμβάνει οδηγία⁹⁴ για τη δημιουργία ενός πλαισίου κοινοτικής δράσης με στόχο την επίτευξη καλής περιβαλλοντικής κατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε ένα πλαίσιο αειφόρου ανάπτυξης.

Επίσης, η Επιτροπή επιτάσσει την πιστή εφαρμογή της τρίτης δέσμης για τη θαλάσσια ασφάλεια, μιας και η ΕΕ διαθέτει, τώρα, ένα από τα πλέον εκτενή και προηγμένα ρυθμιστικά πλαίσια για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η ευρωπαϊκή ναυτιλία έχει επενδύσει σοβαρά στην εφαρμογή των απαιτήσεων τους. Συγχρόνως, ανοίγει διάλογο με τα κράτη μέλη ώστε να συνεργαστούν και να επιφέρουν επαρκείς βελτιώσεις στον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες (Κώδικας ISPS – International Ship and Port Facility Security Code)

Τέλος, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική θεμελιώνει την ανάγκη για ενίσχυση του εργατικού δυναμικού στον τομέα της ναυτιλίας και προωθεί την άμεση ενσωμάτωση της σύμβασης του ILO για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας στην κοινοτική νομοθεσία, καθώς επίσης και τη δημιουργία ενός πιστοποιητικού θαλάσσιας αριστείας.

Σε συνέχεια της Γαλάζιας Βίβλου, εκδίδεται η πρόταση του Κανονισμού από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής⁹⁵ και η έκθεση προόδου επί της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ⁹⁶.

⁹⁴ COM(2005)504 και COM(2005)505.

⁹⁵ COM (2010) 494

⁹⁶ COM (2010) 540

6.2 Οι μελλοντικές πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές

Σε συνέχεια της Γαλάζιας Βίβλου συντάσσεται από την Επιτροπή η ανακοίνωση «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018»⁹⁷ η οποία διασαφηνίζει τους πολιτικούς προσανατολισμούς για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018. Αυτή η ανακοίνωση επικεντρώνεται στους εξής άξονες:

- Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκοσμιοποιημένες αγορές.
- Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία.
- Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

6.2.1 Η ναυτιλία στις ευρωπαϊκές και παγκοσμιοποιημένες αγορές

Δεδομένου ότι, σήμερα, στο σύνολο του παγκόσμιου στόλου, οι ευρωπαϊκές εταιρείες διαθέτουν ποσοστό ίσο το 41% σε μεταφορική ικανότητα, η ΕΕ πρέπει να έχει κυρίαρχο ρόλο, τόσο στο σχεδιασμό, όσο και στις διαρθρωτικές αλλαγές που πραγματοποιούνται στον τομέα. Ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος έχει να αντιμετωπίσει, λόγω της παγκοσμιοποίησης, την πίεση του ανταγωνισμού από ναυτιλιακές χώρες όλου του κόσμου, τυχόν μέτρα προστατευτισμού του εμπορίου από τρίτες χώρες, αστάθεια στην ενεργειακή αγορά και απώλεια της τεχνογνωσίας λόγω έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού στην Ευρώπη. Όλα αυτά τα προβλήματα, μπορεί να ωθήσουν τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες και τους συναφείς ναυτιλιακούς κλάδους να μετεγκατασταθούν, γεγονός που επιφέρει σταδιακή μείωση του ευρωπαϊκού στόλου και υπονομεύει την προσπάθεια της ΕΕ για ποιοτική και ανταγωνιστική ναυτιλία.

Επομένως προτάσεις της ΕΕ για μια πιο ανταγωνιστική Ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι:

- η διατήρηση σταθερών και προβλέψιμων παγκόσμιων όρων ανταγωνισμού για τη ναυτιλία και τους άλλους ναυτιλιακούς κλάδους,

⁹⁷ COM (2009) 8

- η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου που σχετίζεται με τη φορολογία χωρητικότητας, τη φορολογία εισοδήματος και τις κρατικές ενισχύσεις,
- η εφαρμογή ενός πλαισίου που να στηρίζει τις προσπάθειες για οικολογικότερη ναυτιλία, για ανάπτυξη της τεχνολογικής καινοτομίας και για ενίσχυση της ναυτικής σταδιοδρομίας των ναυτικών σε συνδυασμό με την αύξησή των επαγγελματικών δεξιοτήτων,
- η απελευθέρωση των συναλλαγών στις ναυτιλιακές υπηρεσίες προκειμένου να στηριχθούν οι ισότιμοι όροι διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών και η ισότιμη πρόσβαση στις αγορές,
- η επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές για να επιτευχθεί η ποιοτική ναυτιλία και η τήρηση διεθνώς συμφωνημένων κανόνων.

6.2.2 Οι ανθρώπινοι πόροι και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία

Στόχος της Επιτροπής, επίσης, είναι η αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των θέσεων εργασίας στη θάλασσα για τους ευρωπαίους πολίτες. Η μείωση της απασχόλησης στα ναυτικά επαγγέλματα αποτελεί ανησυχία για τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και πρέπει να αντιστραφεί, καθώς η εμπειρία των ναυτικών είναι σημαντικότερη και ιδιαίτερα χρήσιμη, τόσο στις θαλάσσιες μεταφορές, όσο και στις θέσεις εργασίας στην ξηρά.

Η Επιτροπή προωθεί το σχεδιασμό ενός συστήματος, το οποίο θα προσφέρει στους ευρωπαίους περισσότερες και ευρύτερες προοπτικές για σταδιοδρομία σε συναφείς προς τη ναυτιλία τομείς. Αυτό θα οδηγήσει στη διεύρυνση του πεδίου των ναυτιλιακών σπουδών και στην αναβάθμιση των προσόντων και των δεξιοτήτων που συνδέονται με τα θαλάσσια επαγγέλματα μέσω της δημιουργίας ενός πιστοποιητικού θαλάσσιας αριστείας.

Επίσης, προωθείται η καλύτερη χρήση των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα και υποστηρίζεται η διάθεση δορυφορικών ευρυζωνικών επικοινωνιών σε τομείς

όπως η υγειονομική περίθαλψη στα πλοία, η μάθηση εξ αποστάσεως, και οι προσωπικές επικοινωνίες.

Τέλος, ένας ακόμη πολύ σημαντικός παράγοντας που σχετίζεται με το ανθρώπινο δυναμικό στη ναυτιλία, είναι η εφαρμογή τόσο στην ΕΕ όσο και παγκοσμίως των κατευθυντηρίων γραμμών για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών. Το συγκεκριμένο κείμενο αποτελεί μια πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Εργασίας (ΙΛΟ) και αφορά τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτιλλομένων σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος, εγκατάλειψης, τραυματισμού ή θανάτου των ναυτικών. Επιπρόσθετα ορίζει τις δυνατότητες και τις προϋποθέσεις για την άδεια παραμονής των ναυτικών στην ξηρά.

6.2.3 Η ποιοτική ναυτιλία ως βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

Στους στρατηγικούς στόχους της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 δίνεται μεγάλη σημασία και στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών στην ναυτιλία. Ποιότητα η οποία συνίσταται από παράγοντες όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η αποφυγή έκνομων ενεργειών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Προτείνεται η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων στη ναυτιλία, μέσω της μείωσης των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων από τα πλοία, της βελτίωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων από τα πλοία και καταλοίπων φορτίου, της βελτίωσης των πρακτικών διάλυσης των πλοίων για την ορθή και ομαλή ανακύκλωσή τους και της προώθησης εναλλακτικών λύσεων ενεργειακής τροφοδότησης στους λιμένες (π.χ ηλεκτροδότηση).

Αναφορικά με την ασφαλή ναυσιπλοΐα, προτείνεται η συνέχιση της ορθής εφαρμογής των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια με ταυτόχρονη ενίσχυση της λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και περαιτέρω συμμετοχή της ΕΕ στη θεσμική διαδικασία του ΙΜΟ.

Επιπρόσθετα, προωθείται η ενίσχυση της ασφάλειας των ναυτιλλομένων και των φορτίων των πλοίων από έκνομες ενέργειες, όπως οι τρομοκρατικές ενέργειες, οι πειρατείες, οι ένοπλες ληστείες στη θάλασσα, η διακίνηση λαθρομεταναστών και η εμπορία ανθρώπων και λαθρεπιβατών. Για την επίτευξη αυτού του στόχου προτείνεται ένα πλαίσιο μέτρων, που θα έχει ως βάσεις την πρόληψη, την ικανότητα αντίδρασης και την καταστολή των όποιων παρανομών περιστατικών. Η κατάρτιση των ναυτικών για τέτοια περιστατικά καθώς επίσης και η έγκαιρη και συντονισμένη δράση των αρμοδίων λιμενικών αρχών των κρατών μελών μπορούν να επιφέρουν άριστα αποτελέσματα. Επίσης η παρακολούθηση των γεγονότων μέσω συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης θα ωφελούσε τα μέγιστα στην αποφυγή τέτοιων καταστάσεων.

Συμπεράσματα:

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες, ο οποίος μπορεί να αλλάξει ριζικά, τόσο τον αναπτυξιακό προσανατολισμό, όσο και τον βαθμό ανάπτυξης μιας περιοχής, αποτελεί η ύπαρξη ή μη καλής συγκοινωνιακής σύνδεσης. Κατ' αναλογία λοιπόν, δεν μπορεί να μίλα κανείς για ενιαία και χωρίς σύνορα αγορά, στην οποία τα αγαθά, τα πρόσωπα και οι υπηρεσίες θα διακινούνται ελεύθερα, εάν τα διάφορα περιφερειακά και εθνικά κέντρα που συγκροτούν την ενιαία αγορά δεν είναι συνδεδεμένα με σύγχρονες και αποτελεσματικές υποδομές μεταφορών.

Η ανταγωνιστικότητα, η απασχόληση και η αειφόρος ανάπτυξη βασίζονται στην ύπαρξη ενός ικανοποιητικού δικτύου μεταφορών σε όλη την έκταση της ΕΕ. Η Ευρώπη, αντιλαμβανόμενη αυτή τη διάσταση από τις απαρχές της, είχε ορίσει την Κοινή Πολιτική Μεταφορών ως έναν από τους βασικούς τομείς πολιτικής παρέμβασης.

Η ναυτιλία αποτέλεσε και συνεχίζει να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ΕΕ, καθώς είναι αφενός έναν τρόπο μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων που καλύπτει το 60% του εμπορίου μέσα στην ΕΕ και αφετέρου οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν, ως πλωτές γέφυρες που συνδέουν τις περιοχές της ευρωπαϊκής περιφέρειας και ιδιαιτέρως τα νησιά με τα μεγάλα κέντρα οικονομικής δραστηριότητας.

Οι πολιτικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου. Στο διάστημα από το 1957 έως το 1973 υπήρξε πλήρης εξαίρεση των θαλάσσιων μεταφορών από την Κοινή Πολιτική Μεταφορών. Τα πρώτα σημάδια αρχίζουν να φαίνονται το 1979 με την επικύρωση και εφαρμογή του κώδικα UNCTAD. Συνάμα, μια σημαντική εξέλιξη για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία αποτέλεσαν οι τέσσερις κανονισμοί Brussels Package, που σχεδιάστηκαν για να προστατεύσουν το μερίδιο αγοράς των ευρωπαϊκών πλοιοκτητών, την οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών πλοίων και σημαίων. Προκειμένου να προστατευτεί η συρρίκνωση του στόλου της Κοινοτικής Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιουργήθηκε το Κοινοτικό Νηολόγιο Euros

και ορίστηκε η έννοια του Κοινοτικού Εφοπλιστή, προσπάθειες που εγκαταλείφθηκαν αργότερα. Ωστόσο, μεγάλη ήταν η συνεισφορά της ΕΕ στην άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage), γεγονός που ρύθμιζε τις δυνατότητες για ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ κράτους μέλους και τρίτων χωρών.

Οι πιο ουσιαστικές πολιτικές, που ισχύουν και τροποποιούνται μέχρι και σήμερα, είναι η Λευκή και η Πράσινη Βίβλος για τις μεταφορές στην ΕΕ και την ναυτιλιακή πολιτική γενικότερα, οι οποίες αποτελούν κείμενα που με την μελέτη και την επικαιροποίησή τους, εξελίσσουν συνεχώς την νομοθετική διαδικασία στην ναυτιλία.

Το 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσιάζει την Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, η οποία προτείνει την προώθηση ενός συστήματος ενδοκοινοτικών μεταφορών έως το 2010, με στόχο την αποσυμφόρηση του οδικού άξονα και την εξισορρόπηση των μεταφορών με την ανάπτυξη των θαλάσσιων, πλωτών, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών, μέσω των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Υπογραμμίζει τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στον περιορισμό της αύξησης της κίνησης των βαρέων φορτίων, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στις χερσαίες μεταφορές και στην φιλικότερη προς το περιβάλλον μετακίνηση. Ακόμη, αναδεικνύει την σημαντικότητα της χρήσης των λεωφόρων της θάλασσας (Motorways of sea).

Επίσης, στη Λευκή Βίβλο, με τις δέσμες των μέτρων Erika I και II, εντάσσονται παρεμβάσεις για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και ιδιαίτερα για την μεταφορά του όγκου πετρελαίου που διακινείται στην Ευρώπη, προβλέποντας ειδικά μέτρα, τόσο για την ασφαλή μεταφορά, όσο και για την αποφυγή πιθανών ναυτικών ατυχημάτων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, θέλοντας να προχωρήσει ένα ακόμη βήμα στην κοινοτική θαλάσσια πολιτική μέσα από τη Πράσινη Βίβλο, το 2006, αναλαμβάνει πρωτοβουλίες σχετικά με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την

βιωσιμότητα όλων των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, την δημιουργία ανταγωνιστικού θαλάσσιου κλάδου και την ανάπτυξη της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας, για την μετέπειτα χρήση τους στον ναυτιλιακό τομέα.

Ειδικά για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, στην Πράσινη Βίβλο, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στην υποδομή και συγκεκριμένα στην ορθότερη ανάπτυξη των έργων υποδομής στα λιμάνια και τις αποτελεσματικότερες συνδέσεις τους με την ενδοχώρα. Δόθηκε έμφαση στους φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, με στόχο τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των μεταφορών, τη βέλτιστη αξιοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, την κατάργηση των σημείων συμφόρησης στους κύριους άξονες μεταφορών και την εφαρμογή νέων τεχνολογιών και συστημάτων πληροφόρησης.

Επίσης, καθ' όλη την διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική, δίνεται μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Μέσω της εναρμόνισης της Κοινοτικής Νομοθεσίας με τη σύμβαση SOLAS και της ένταξης των ελέγχων στις επιβολές του Port State Control και του ISM Code, η ΕΕ έχει επιτύχει ένα σταθερό και αρκετά αποδοτικό επίπεδο ασφάλειας, τόσο για τα πλοία, τους ναυτικούς και το προς μεταφορά προϊόν, όσο και για την προστασία του περιβάλλοντος.

Ένας ακόμη παράγοντας, που απασχόλησε ιδιαίτερα τα θεσμικά όργανα της ΕΕ, είναι η ναυτική απασχόληση και η εκπαίδευση των ναυτικών. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ έχει εντάξει στην Κοινοτική Νομοθεσία διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με αυτούς τους δύο τομείς. Η επικύρωση και η πιστή τήρηση, από όλα τα κράτη μέλη, της διεθνούς σύμβασης STCW και της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας του ILO, αποτελούν απόδειξη ότι η Ευρώπη εναρμονίζεται με τις βέλτιστες πρακτικές του τομέα και αποβλέπει σε ένα καλά καταρτισμένο εργατικό δυναμικό, στο οποίο εξασφαλίζει τις καλύτερες δυνατές συνθήκες εργασίας.

Επιπρόσθετα, μια πολύ σημαντική συνιστώσα στην αειφόρο ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών, αποτελούν οι λιμενικές υποδομές. Οι Ευρωπαϊκοί Λιμένες θεωρούνται οι σύνδεσμοι στην εφοδιαστική και μεταφορική αλυσίδα (logistic chain), από την οποία εξαρτάται η ευρωπαϊκή οικονομία. Αποτελούν

κέντρα οικονομικής δραστηριότητας, που διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην ενίσχυση και στον καθορισμό της ποιότητας της ζωής των πολιτών στις παράκτιες περιοχές. Ωστόσο, οι ευρωπαϊκοί λιμένες αντιμετωπίζουν δυσκολίες, δεδομένης της συνεχούς αύξησης του διεθνούς εμπορίου, καθώς οι υποδομές τους δεν είναι επαρκείς για να καλύψουν την ολοένα αναπτυσσόμενη χωρητικότητα και ταυτόχρονα να ανταποκριθούν στις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Προτείνονται, λοιπόν, μέτρα που θα ενισχύσουν την ασφάλεια των λιμένων, θα προωθήσουν την φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των λιμενικών υπηρεσιών και θα εδραιώσουν το ρόλο των λιμένων στην διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα, μέσω των ναυτιλιακών συμπλεγμάτων.

Τέλος, από το 2007 και έπειτα, η Ευρώπη προσανατολίζεται σε μία πολιτική, όπου όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης, θα πρέπει να διασυνδέονται. Με αυτό τον τρόπο, η ΕΕ αποσκοπεί σε μια συνεκτική ανάπτυξη όλων αυτών των πολιτικών. Συντάσσει, λοιπόν, τη Γαλάζια Βίβλο, ως συνέχεια της Πράσινης Βίβλου, που διαπιστώνει την αλληλεξάρτηση στην ανάπτυξη όλων των θεμάτων που σχετίζονται με την θαλάσσια δραστηριότητα. Στη συνέχεια, το 2009, διατυπώνει στρατηγικούς στόχους και συστάσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018.

Μέσα από αυτές τις πρωτοβουλίες, η Ευρώπη στοχεύει στην αειφόρο χρήση των θαλασσών, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, επιτρέποντας την ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων και των παράκτιων περιφερειακών δραστηριοτήτων. Προτείνει έναν Ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, ο οποίος θα συμβάλει στη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος, στην ανάπτυξη του παράκτιου τουρισμού, στην αποτελεσματικότερη χρήση των θαλασσίων πόρων και στην αύξηση της ελκυστικότητας των παραθαλάσσιων περιοχών. Επίσης, στοχεύει στην αύξηση του αριθμού των θέσεων εργασίας στη ναυτιλία για τους ευρωπαϊούς πολίτες και στην ταυτόχρονη δια βίου εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών.

Τελειώνοντας την παρούσα εργασία, θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε τη συνεχή εξέλιξη της νομοθεσίας, την πολυπλοκότητα των ναυτιλιακών θεμάτων και την συνύπαρξη πολλών διαφορετικών τομέων στις νομοθετικές

παρεμβάσεις της ΕΕ. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ο ναυτιλιακός κλάδος έχει ένα διφυή χαρακτήρα, ως προς τις ρυθμιστικές παρεμβάσεις, καθώς πέρα από την δράση των διεθνών οργάνων, της ΕΕ και των κρατών μελών, απαιτείται η σύμπραξη και η αποδοχή των μέτρων από τους άμεσους αποδέκτες αυτών των ενεργειών, δηλαδή τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους συναφείς με την ναυτιλία κλάδους.

Αναντίρρητα, η ναυτιλία αποτελεί έναν αναπτυξιακό κλάδο της ΕΕ που είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την οικονομική ανάπτυξη της, με αποτέλεσμα να συνεχίσει να απασχολεί τα θεσμικά της όργανα και στο μέλλον. Όλοι οι εμπλεκόμενοι τομείς της ναυτιλίας όπως το εμπόριο, η ναυτική εργασία, οι υποδομές των λιμένων, η ασφάλεια των θαλάσσιων και πλωτών μεταφορών και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αποτελούν μέρος της συνολικής μελλοντικής αναπτυξιακής πολιτικής της Ένωσης. Η πολιτική αυτή θα έχει ως στόχο την αειφόρο ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και θα επιδιώκει την εξασφάλιση του ηγετικού ρόλου της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Παρότι, τυπικά, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό, μια όντως κοινή και ενιαία Ναυτιλιακή Πολιτική και Πολιτική Μεταφορών, θα μπορούσε να αποτελέσει το θεμέλιο λίθο για την ουσιαστική Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Βιβλιογραφία- Πηγές

1.Ελληνική βιβλιογραφία :

- Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Β.Μ., Πάλλης Α.Α., (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για την Ναυτιλία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Τυπωθήτω ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΑΡΔΑΝΟΣ.
- Κωσταγιόλας Π., Χλωμούδης Κ. , (2011), Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές – Η σημασία των υπηρεσιών πληροφόρησης στις νέες προκλήσεις για την θαλάσσια οικονομία, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Παπαζήση.
- Δημόπουλος Γ., Μπαλτάς Ν., Χασσίδ Ι., (2001) Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, Τόμος Β΄ Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές, 1η έκδοση , Αθήνα, εκδόσεις Ι.ΣΙΔΕΡΗΣ, για τα μέρη «Θαλάσσιες Μεταφορές» του Τζωάννου Ι. και «Οδικές, πλωτές σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές» του Αναστασόπουλου Γ.
- Τζωάννος Γ.Ι., (1990), Ευρωπαϊκή Ενοποίηση και Εμπορική Ναυτιλία, Αθήνα, Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Μελετών
- Παπαγιάννης Δ. , (2011), Ευρωπαϊκό Δίκαιο, 4η έκδοση, Αθήνα – Κομοτηνή, εκδόσεις Σάκκουλα
- Καμχής Μ. , (2007), Η Ενοποιητική του Ευρωπαϊκού Χώρου 1986-2006 - Ένα σχεδιαστικό εγχείρημα μεγάλης κλίμακας, 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Κριτική
- Θεοδωρόπουλος Σ., (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης , 1η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη
- Γιαννόπουλος Α. Γ., (1998), Θαλάσσιες Μεταφορές, 1η έκδοση, Θεσσαλονίκη, εκδόσεις Παρατηρητής
- Βλάχος Γ.Π., (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, 2η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Α. Σταμούλη
- Πάλλης Α.Α. , (2007) Ρύθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών στον Ευρωπαϊκό Χώρο, κεφάλαιο στην συλλογική έκδοση: Θεοδωρόπουλος Σ., Ειδικά Θέματα Ρυθμιστικής Πολιτικής, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg, σελ. 33-54, διαθέσιμο σε www.porteconomics.gr/component/.../262-2007gutenbergpallis.html
- Τσιώτσης Π. Γ- Σ., (2006) Η Κοινή Πολιτική Θαλασσιών Μεταφορών: Ελληνικές Αντιδράσεις και Εξελίξεις στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, μέρος του συγγράμματος «Αγορά χωρίς σύνορα»,

Ινστιτούτο Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων, τεύχος 14, διαθέσιμο σε http://www.idec.gr/iier/new/tomos14_perioxomena.htm

- Πάλλης Α.Α. - Τσιώτης Π. Γ- Σ., (2009)- Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, Ομάδες Συμφερόντων και Στρατηγικές Εκπροσώπησης των Ελληνικών Βιομηχανιών: Η περίπτωση της Ναυτιλίας, κεφάλαιο στη συλλογική έκδοση: Σιούσουρας Π. – Χαζάκης Κ., Παγκοσμιοποίηση, Ευρωπαϊκή Ένωση και Ελλάδα: Κρίσιμα Ζητήματα Γεωπολιτικής και Γεωοικονομίας, Αθήνα, Ποιότητα, σελ 844-923.
- Τσανακτσίδης Δ. – Χαραλάμπους Γ., (2004), Η αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, εργασία στο πλαίσιο του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Σχεδιασμός, οργάνωση και διαχείριση συστημάτων μεταφορών» του Αριστοτέλειο Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.
- Θεοτοκάς Γ., Λεκάκου Μ., Πάλλης Α., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Γ., (2008), Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, 1^η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg
- Μαλέρμπας Μ. , (2003), Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος – Εθνικές και διεθνείς διατάξεις, Τόμος Α1, 1^η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Σταμούλη
- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, (2004), Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, επιμέλεια :Δουμάνης Δ, 1^η έκδοση, Πειραιάς, εκδόσεις Σταυριδάκη
- Πάλλης Α., Μπίσιας Η., (2011), Επιλέγω ναυτιλία- Νέοι στις ναυτικές και ναυτιλιακές σπουδές, 1^η έκδοση, Αθήνα, εκδόσεις Gutenberg
- Εθνική στρατηγική λιμένων 2013-2018 (2012), έκδοση Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου

2. Ξενόγλωσση βιβλιογραφία:

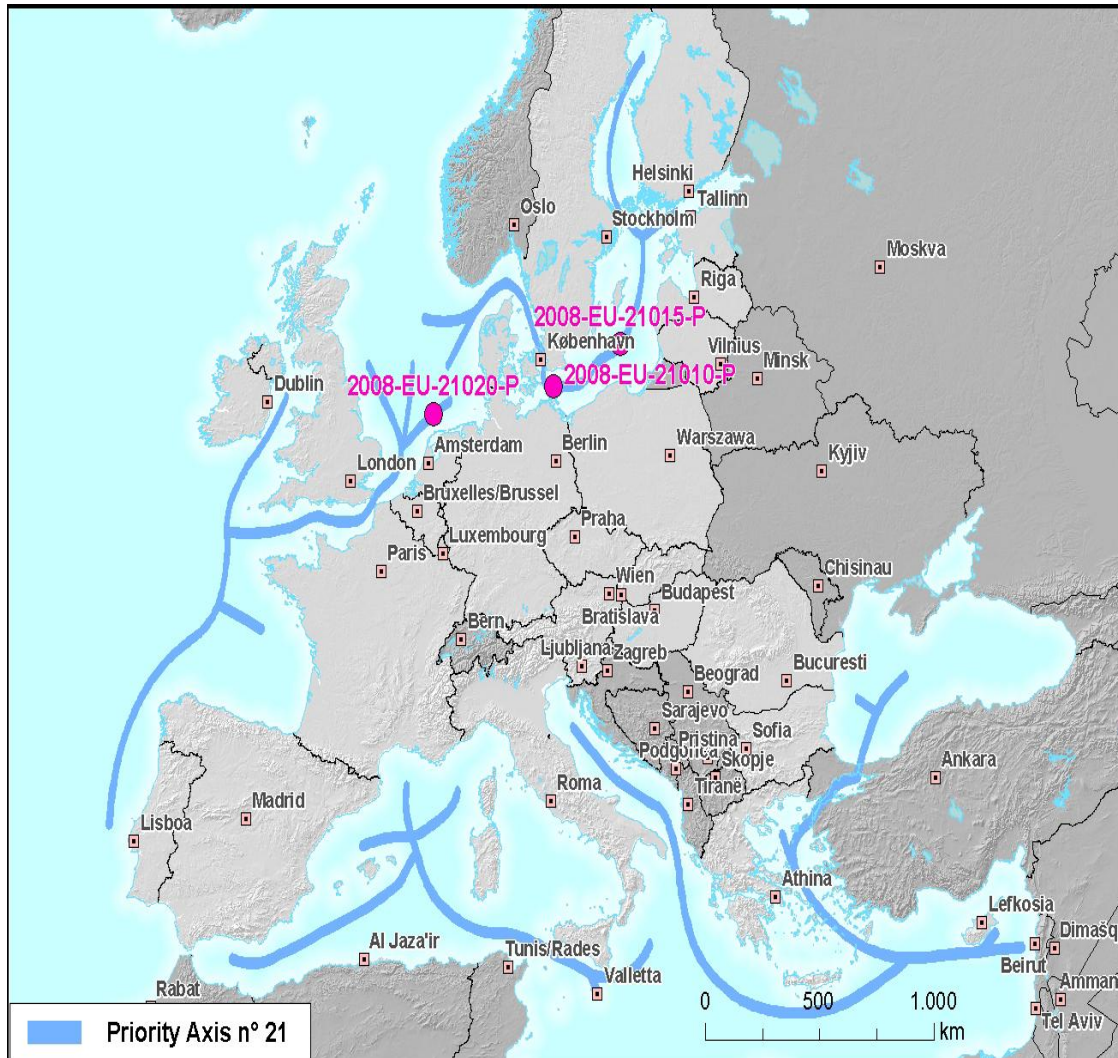
- Nugent N., (2003), Πολιτική και Διακυβέρνηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 1^η έκδοση , Αθήνα, εκδόσεις Σαββάλα
- Stenman C., The Development of the MARPOL and EU Regulations to Phase out Single Hulled Oil Tankers, School of Economics and Commercial Law, Goteborg University
- Pallis. A., (2005-2006), Maritime Interest Representation in the EU, European Political Economy Review

3. Πηγές από το Διαδίκτυο (ενδεικτικά):

- <http://infoeuropa.gr>
- <http://europedia.moussis.eu>
- <http://eur-lex.europa.eu>
- <http://europa.eu>
- <http://www.porteconomics.gr/>
- <http://www.naftikachronika.gr>
- <http://www.elime.gr>
- <http://www.imo.org>
- <http://www.emsa.europa.eu/>
- <http://www.espo.be/>
- <http://www.yen.gr>
- <http://www.hcg.gr/>
- <http://www.ekt.gr>
- <http://www.enoe.gr>
- <http://www.stcw.org/>

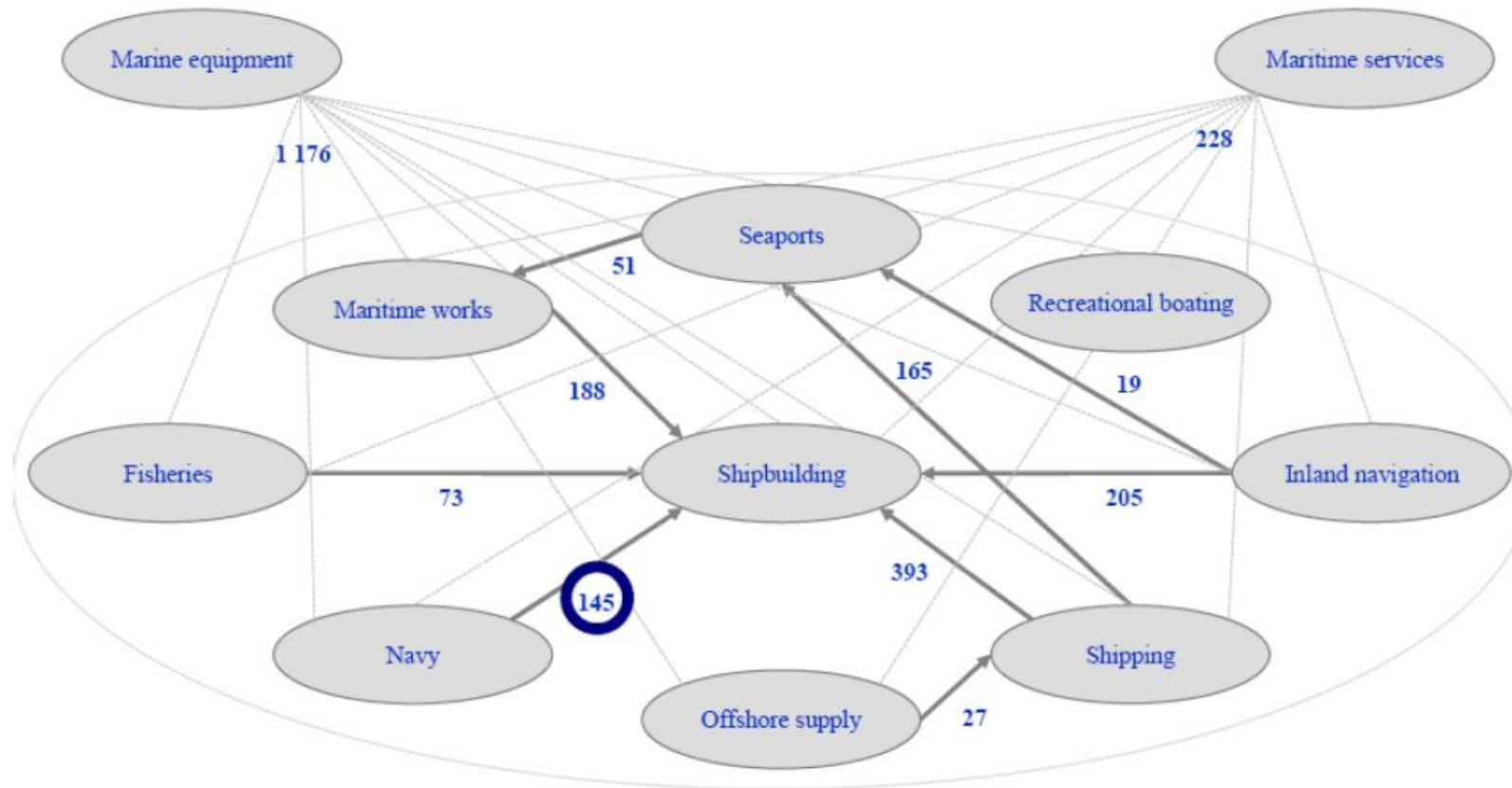
Παράρτημα:

Σχήμα 1: Λεωφόροι της Θάλασσας



Source: TEN-T Executive Agency

Σχήμα 2



Source: Policy Research Corporation (2008).

