



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΠΜΣ : ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ**

Θέμα Διπλωματικής

***«Η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας
της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Πλέγμα»***

Επιβλέπων Καθηγητής: Κέφης Βασίλειος



Εκπόνηση διπλωματικής : Ταξίδου Κωνσταντία

AM: 7109MO44

Αθήνα 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ	7
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ	9

Α' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	10
1. 1. Εισαγωγή	10
1. 2. Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών	10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ Ε.Ε.	15
2. 1. Εισαγωγή	15
2. 2. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς το εσωτερικό περιβάλλον της Ε.Ε.	15
2. 3. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς το εξωτερικό περιβάλλον της Ε.Ε.	17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^Ο Η ΑΝΑΓΚΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΙΣΧΥΡΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	20
3. 1. Εισαγωγή	20
3. 2. Η ανάγκη ύπαρξης ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΕ ΜΙΑ ΚΝΠ.	23
4. 1. Εισαγωγή	23
4. 2. 1973- 1974 – 1 ^η Υπόθεση ΔΕΚ	23
4. 2. 1975 - '76 – '77	25
4. 3. Κώδικας UNCTAD – 1979	25
4. 4. 1982 – 1983 2 ^η Υπόθεση ΔΕΚ	28
4. 5. Ναυτιλιακή κρίση – SWOT Analysis	28

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο ΚΟΙΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.	32
5. 1. Εισαγωγή	32
5. 2. Η πορεία υιοθέτησης της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής	32
5. 3. 1 ^η Φάση ΚΝΠ	32
5. 3. 1. Κανονισμός 4055/86	33
5. 3. 2. Κανονισμός 4056/86	34
5. 3. 3. Κανονισμός 4057/86	36
5. 3. 4. Κανονισμός 4058/86	36
5. 4. 2 ^η Φάση ΚΝΠ	37
5. 4. 1. Η δημιουργία Κοινοτικού Νηολογίου-EUROS	37
5. 4. 2. Ο Κανονισμός 3577/92 - Cabotage	38
5. 4. 2. 1. Η πορεία προς την απελευθέρωση του προνομίου της ακτοπλοΐας – Cabotage	38
5. 4. 2. 2. Ο Κανονισμός 3577/92 και η εφαρμογή του	40
5. 4. 3. Ο ορισμός του κοινοτικού εφοπλιστή	44
5. 5. Πρόσφατες αναθεωρήσεις κανονισμών	44
5. 3. 1. Ο Κανονισμός 1419/2006	44
5. 3. 2. Ο Κανονισμός 823/2000	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^Ο ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018	46
6. 1. Εισαγωγή	46
6. 2. Οι στόχοι μέχρι το 2018.....	46

Β' ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ.....	49
1. 1. Εισαγωγή	49
1. 2. Τα πλέγματα /οι συνεργατικοί σχηματισμοί.....	49
1. 3. Η σημασία των πλεγμάτων για την Ε.Ε.....	51
1. 4. Το Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Πλέγμα.....	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	58
2. 1. Εισαγωγή	58
2. 2. Ο σύγχρονος ρόλος των ευρωπαϊκών λιμένων	58
2. 3. Λόγοι ανάδειξης της ζήτησης θαλάσσιων υποδομών.....	59
2. 4. Η σημασία των λιμένων για την Ε.Ε.	61
2. 4. 1. Εξωτερικό εμπόριο / ευρωπαϊκές εξαγωγές	61
2. 4. 2. Περιφερειακή ανάπτυξη	62
2. 4. 3. Μικροοικονομικό επίπεδο και logistics	62
2. 4. 4. Περιβαλλοντική προστασία και ασφάλεια λιμενικών υπηρεσιών.....	64
2. 4. 5. Προώθηση NMA	64
2. 4. 6. Ενδολιμενικός και διαλιμενικός ανταγωνισμός.....	66
2. 5. Λιμενικός ανταγωνισμός, προκλήσεις και προβλήματα.....	66
2. 6. SWOT Analysis ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος.....	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^Ο ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.....	71
3. 1. Εισαγωγή	71
3. 2. Η συνεισφορά της ναυτικής απασχόλησης στο έργο των θαλάσσιων μεταφορών	71
3. 3. Αιτίες του «ευρωπαϊκού» προβλήματος	73
3. 3. 1. Η οικονομική πίεση προς τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες	73
3. 3. 2. Αποστροφή των νέων για τα θαλάσσια επαγγέλματα	74
3. 3. 3. Απουσία ρυθμιστικού πλαισίου σε συγκεκριμένα ζητήματα	74
3. 4. Επιπτώσεις	75
3. 5. Ρυθμιστικό πλαίσιο σε κοινοτικό επίπεδο	75
3. 5. 1. Ως προς την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων	76
3. 5. 2. Ως προς την υγεία και την ασφάλεια	76
3. 5. 3. Ειδικές οδηγίες για τα ναυτικά επαγγέλματα	77
3. 5. 4. Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής για τους ναυτικούς.....	78
3. 5. 5. Κοινοτικές Κατευθύνσεις	78
3. 6. Ρυθμιστικό πλαίσιο σε διεθνές επίπεδο	79
3. 7. Τρόποι δημιουργίας ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων	80
3. 7. 1. Εκστρατείες πληροφόρησης	80
3. 7. 2. Βελτίωση συνθηκών διαβίωσης και εργασίας.....	81
3. 7. 3. Προώθηση απασχόλησης - πρόταση ενίσχυσης στελέχωσης τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών.	82

3. 7. 4. Ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	84
4. 1. Εισαγωγή	84
4. 2. Η σημασία της ναυπηγικής βιομηχανίας για την Ε.Ε.	84
4. 3. Ιστορικό	85
4. 4. Παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας	86
4. 4. 1. Σε διεθνές επίπεδο.....	86
4. 4. 2. Σε εθνικό επίπεδο.....	90
4. 4. 3. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο.....	90
4. 5. Leadership 2015.....	92
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	94
5. 1. Εισαγωγή	94
5. 2. Τουριστική βιομηχανία και μεταφορές.....	94
5. 3. Θαλάσσιες μεταφορές και Θαλάσσιος τουρισμός.....	96
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	99
6. 1. Εισαγωγή	99
6. 2. Η Περιφερειακή πολιτική και οι μεταφορικές υποδομές	99
6. 3. Οι ανάγκες ανάδειξης των συνδυασμένων μεταφορών	100
6. 4. Η συμβολή των συνδυασμένων μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ε.Ε.....	101
6. 5. Τα μέσα-εργαλεία της Ε.Ε.	102
6. 5. 1. Τα Δυτικό-Ευρωπαϊκά Δίκτυα-Μεταφορών.....	103
6. 5. 2. Οι Θαλάσσιες Λεωφόροι	104
6. 5. 3. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	105
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^Ο ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	108
7. 1. Εισαγωγή	108
7. 2. Η υιοθέτηση μιας ποιοτικής ναυτιλίας	108
7. 3. Οι σημαντικότερες κοινοτικές ρυθμίσεις.....	110
7. 3. 1. Ως προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.....	110
7. 3. 2. Ως προς την ασφάλεια στη θάλασσα	113
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^Ο ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΠΕ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	120
8. 1. Εισαγωγή	120
8. 2. Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.....	120
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^Ο ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	123
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ.....	128

Πρόλογος

Η πορεία προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση της Ε.Ε. και η δημιουργία της εσωτερικής αγοράς με την υιοθέτηση των τεσσάρων θεμελιωδών ελευθεριών, αποτελούν ίσως την πεμπτούσια της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της σημερινής Ε.Ε. Βέβαια η πορεία αυτή, βάσει των σημερινών οικονομικών δεδομένων, δε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ούτε εύκολη, ούτε και απόλυτα επιτυχής λόγω της οικονομικής κρίσης που βιώνει η Ε.Ε. και ειδικότερα η ευρωζώνη. Παρόλα αυτά, το εύρος, το δυναμικό, ο ρόλος αλλά και το βάρος της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. Η ενιαία εσωτερική αγορά, η νομισματική ένωση καθώς και οι τελευταίες διευρύνσεις της Ε.Ε.(27), αποτελούν σημαντικά βήματα προόδου μέσω των οποίων θεσπίζονται νέοι ρόλοι κρατών και αγοράς καθώς και νέες στρατηγικές ανάπτυξης που δίνουν με τη σειρά τους στην Ε.Ε. νέο δυναμισμό και κινητικότητα στην παγκόσμια οικονομική σκηνή. Η Ε.Ε. έχοντας απομακρυνθεί από τη φιλοσοφία και τις πολιτικές του προστατευτισμού, στηρίζεται πλέον στην εισαγωγή και την ενίσχυση του ανταγωνισμού σε όλα τα πεδία της οικονομικής ζωής. Όντας πλέον ο μεγαλύτερος εμπορικός εταίρος παγκοσμίως, η Ε.Ε. υποστηρίζει ότι μέσω του ανταγωνισμού θα αξιοποιηθούν πλήρως τα συγκριτικά, αλλά και ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα.

Η νέα δυναμική που αναπτύσσεται και στηρίζει τη μελλοντική ευημερία σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον μεγαλύτερης κινητικότητας αγαθών, υπηρεσιών, ανθρώπων και κεφαλαίων, συνδέεται μεταξύ άλλων και με τη συνεχή βελτίωση και αποτελεσματική λειτουργία του όλου συστήματος μεταφορών τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό. Βέβαια απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη ενός συστήματος μεταφορών που θα βελτιώνεται ποιοτικά συνεχώς, θα μειώνει το κόστος, θα παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια και παράλληλα θα είναι φιλικό προς το περιβάλλον.

Στο ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο κατέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές, μέσω των οποίων εξυπηρετείται το μεγαλύτερο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. καθώς και του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών της. Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των θαλάσσιων μεταφορών (χαμηλό κόστος, ασφάλεια, περιβαλλοντική προστασία, κ.α.), ο ρόλος της ναυτιλίας θα παραμείνει και στο μέλλον θεμελιώδης για το παγκόσμιο εμπόριο αλλά και στρατηγικά σημαντικός για την οικονομία, την κοινωνική συνοχή και γενικότερα την ευημερία της Ε.Ε. Επίσης, η Ε.Ε. μετά τις τελευταίες διευρύνσεις της, συμπεριέλαβε

στο ναυτιλιακό δυναμικό της νέες σημαντικές ναυτιλιακές χώρες (με τεράστια χωρητικότητα και ναυτικό δυναμικό), με αποτέλεσμα η σημασία και ο ρόλος της ναυτιλίας, καθώς και των υπόλοιπων αγορών που την ενσωματώνουν να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Αποδεικτικό στοιχείο της δυναμικής της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι το γεγονός ότι η Ε.Ε. των 27 κρατών-μελών αποτελεί την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Η ναυτιλία παράγει διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες και λειτουργεί σε ένα φιλελεύθερο και ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον από το οποίο απουσιάζουν οι λογικές του προστατευτισμού, ενώ η φιλοσοφία που διέπει τη λειτουργία του συμπίπτει με αυτήν της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Η τελευταία προωθεί τον ανταγωνισμό απέναντι σε αθέμιτες πρακτικές, επικίνδυνες πολύ συχνά για την ανάπτυξη και την αξιοπιστία του κλάδου, με σημαντικές επιπτώσεις στη διακίνηση του εμπορίου και του περιβάλλοντος. Στο παρελθόν, η απουσία τέτοιων κανόνων και εγγυήσεων επέφερε αρνητικές συνέπειες τόσο στη δυναμικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, όσο και στην ποιότητα των μεταφορών. Για τους λόγους αυτούς λοιπόν, ήταν επόμενο η Ε.Ε. να ασχοληθεί σοβαρά με έναν κλάδο τόσο μεγάλης σημασίας για αυτήν, αναπτύσσοντας πολιτικές, μέτρα και δράσεις τόσο εντός, όσο και εκτός συνόρων της. Ο απώτερος στόχος ήταν και είναι η διασφάλιση υψηλού ποιοτικού επιπέδου ανταγωνιστικών θαλάσσιων μεταφορών, όπου η ευρωπαϊκή ναυτιλία με ανταγωνιστικούς όρους θα έχει το μεγαλύτερο δυνατό ρόλο.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία ερευνάται η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε. Λαμβάνοντας ως δεδομένο το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την κινητήρια δύναμη και βάση για την ανάπτυξη των άλλων αγορών - υποκλάδων του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου/πλέγματος, κρίθηκε σκόπιμο για την εξέταση του ζητήματος να γίνει αναφορά σε εκείνες τις κατηγορίες του κλάδου μέσω των οποίων οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ άλλων, επενεργούν θετικά και στην υλοποίηση στόχων σημαντικών ευρωπαϊκών πολιτικών της Ε.Ε. (όπως π.χ. της περιφερειακής πολιτικής, της εμπορικής πολιτικής, κ.α.), ενισχύοντας κατά αυτό τον τρόπο την ανταγωνιστική της δύναμη.

Η διπλωματική εργασία χωρίζεται σε δυο μέρη. Το πρώτο αναφέρεται κατ' εξοχήν στην Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική και συγκεκριμένα στην πορεία υιοθέτησής της από την Ε.Ε., φτάνοντας στο σήμερα και στους στόχους που θέτει για το 2018. Το δεύτερο μέρος αναφέρεται στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα και ειδικότερα στις

κατηγορίες εκείνες, μέσω των οποίων οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στη διατήρηση και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε., βοηθώντας παράλληλα στην υλοποίηση οριζόντιων (όπως κοινωνική, περιφερειακή, περιβαλλοντική πολιτική) και τομεακών πολιτικών της (όπως ενεργειακή πολιτική, πολιτική μεταφορών, βιομηχανική πολιτική).

Ευχαριστίες

Στη σημείο αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος «Εθνικής & Κοινοτικής Διοίκησης» για τις γνώσεις και τις εμπειρίες που μου πρόσφεραν τα δυο τελευταία χρόνια. Ειδικότερα, να ευχαριστήσω θερμά τον κ. Βασίλη Κέφη, επιβλέποντα καθηγητή αυτής της διπλωματικής, για την ευκαιρία που μου έδωσε να συνεργαστώ μαζί του καθώς και για τα ενθαρρυντικά του λόγια, την καλή του διάθεση και την ατελείωτη υπομονή του.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους φίλους μου για την αμέριστη συμπαράστασή τους αλλά και για την κατανόηση που υπέδειξαν όλον αυτό τον καιρό.

Συντομογραφίες

Ελληνική

ΑΕΠ	: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΠΕ	: Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
ΔΕΔ-Μ	: Δυτικό Ευρωπαϊκά Δίκτυα - Μεταφορών
ΔΕΚ	: Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
Ε.Ε.	: Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.Π.	: Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη
Ε.Κ.	: Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Ε/Κ	: Εμπορευματοκιβωτίων
Ε.Ο.Κ	: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
ΕΟΚΕ	: Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
ΕΛΠ	: Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική
Ε.Σ.Ν.Ε.	: Ενοποιημένη Σύμβαση Ναυτιλιακής Εργασίας
ΕΤΕπ	: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΚΝΠ	: Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική
Κ-Μ/(κ-μ)	: Κρατών-Μελών/ Κράτος-Μέλος
ΚΠΜ	: Κοινή Πολιτική Μεταφορών
ΜΜΕ	: Μικρό Μεσαίες Επιχειρήσεις
ΝΕΕ	: Ναυτική Εκπαίδευση και Εξάσκηση
ΝΜΑ	: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων / (SSS)
ΟΟΣΑ	: Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης /
ΠΑΝ-Δ	: Πανευρωπαϊκοί – Διάδρομοι
ΠΟΕ	: Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
Πργ.	: Παράγραφος
ΣΕΚ	: Συνθήκη Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΤΠΕ	: Τεχνολογίες της Πληροφορίας και Επικοινωνίας

Ξένη

Bimco	: The Baltic and International Maritime Council
CGT	: Compensated Gross Tonnage
COPE	: Compensation for Oil Pollution in European waters fund
COSS	: Committee of Safe Seas
DSS	: Deep Sea Shipping
ECMT	: European Council of Ministers of Transport
ETF	: European Transport Workers' Federation
ECSA	: European Community Shipowners' Associations
EMSA	: European Maritime Safety Agency
GDP	: Gross Domestic Product
IMO	: International Maritime Organization
ILO	: International Labor Organization
ISF	: International Shipping Federation
ISL	: Institute of Shipping Economics and Logistics
ISM	: International Safety Management (Code)
ISPS	: International Ship and Port Facility Security (Code)
MARPOL	: Convention for the Prevention of Maritime Pollution from ships
MLC	: Maritime Labor Convention

OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
PSC	: Port State Control
R & D	: Research and Development
RDI	: Research, Development and Innovation
SOLAS	: Convention on Safety Of Life At Sea
STCW	: Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
SSS	: Short Sea Shipping
TBT	: Tributyltin
TEU	: Twenty Feet Equivalent Unit
TEN-T	: Trans European Transport Network
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade & Development
VAS	: Value Added Services
WTO	: World Tourism Organization

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1.1 *Η οικονομική πλευρά/απογραφή του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος*

Πίνακας 3.1 *Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας το 2005*

Πίνακας 3.2 *Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας το 2010*

Α' Μέρος

Κεφάλαιο 1^ο Η πολιτική των μεταφορών

1. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται λόγος για τη μεγάλη σημασία που έχουν οι μεταφορές στην πραγματοποίηση των εμπορικών εργασιών τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό μεταφορικό δίκτυο διαδραμάτισε και εξακολουθεί μέχρι και σήμερα να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ε.Ε., δεδομένου ότι χωρίς αυτό, η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, των αγαθών, των προσώπων και των κεφαλαίων θα ήταν αδύνατη. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στην πορεία υιοθέτησης της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών μέσα από τις ευρωπαϊκές συνθήκες.

1. 2. Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών

Η συμβολή των δικτύων μεταφορών υπήρξε ανέκαθεν σημαντική τόσο στην ανάπτυξη του εμπορίου και των εκάστοτε οικονομιών, όσο και στην εξέλιξη της πολιτιστικής ταυτότητας του σύγχρονου ανθρώπου. Οι εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών φανερώσουν την τάση ανάδειξης ενός νέου τύπου παγκόσμιου εμπορίου τελείως διαφορετικού από τον παλαιό, ο οποίος έχει ως κύρια χαρακτηριστικά του τον πολυκεντρισμό και τη ρευστότητα. Έτσι, η εποχή των πλήρως ή ημι-απομονωμένων εθνικών οικονομιών έχει παρέλθει, επιβάλλοντας στα κράτη την αναζήτηση φθηνότερων διαδικασιών παραγωγής, αλλά και πλεονεκτημάτων στην αγορά. Επίσης, γνωρίζοντας ότι το διεθνές εμπόριο καθορίζεται από τη σχέση παραγωγής-κατανάλωσης, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι η κατανάλωση πλέον κινείται με όρους παγκοσμιοποίησης. Η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και της κατανάλωσης οδηγεί με τη σειρά της στην αύξηση του ανταγωνισμού καθώς και στη συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη ελέγχου και μείωσης του κόστους που αφορά την παραγωγή και τις διαδικασίες μεταφοράς¹.

Κατά την πάροδο των χρόνων, η εξέλιξη των συστημάτων μεταφορών έκαναν τον κόσμο μικρότερο, καλύπτοντας έτσι το μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη. Αξιοσημείωτο ποσοστό συμμετοχής στο παγκόσμιο εμπόριο κατέχουν τα θαλάσσια δίκτυα μεταφορών τα οποία συνεχώς προσαρμόζονται στις νέες απαιτήσεις και

¹ Γιαννόπουλος, Γιώργος, Α., (1998), «Θαλάσσιες Μεταφορές», Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, σ.19.

προδιαγραφές των συστημάτων μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα. Οι σημερινές απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς για τα συστήματα μεταφορών αφορούν κυρίως : τη συνεχώς βελτιωμένη ποιότητα των υπηρεσιών τους, τη μείωση του κόστους τους, την παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας και μια περισσότερο φιλική προσέγγιση σε ζητήματα περιβάλλοντος. Μέσα από αυτές τις απαιτήσεις αναδύονται νέοι τύποι εμπορίου, οι οποίοι στη σημερινή εποχή απαιτούν γρήγορες, φθηνές και πιο ασφαλείς μεταφορές με μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τη συνεργασία των διαφόρων μέσων μεταφοράς (intermodal transport-διατροπικότητα).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) αποτελώντας το μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο παγκοσμίως, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα των μεταφορών της, διότι αυτός έπαιξε και τον καταλυτικό ρόλο για την επίτευξη των πρωταρχικών στόχων της ένωσης, στην πορεία της δηλαδή προς την οικονομική ολοκλήρωση. Σήμερα η νέα δυναμική που αναπτύσσεται και στηρίζει τη μελλοντική της ευημερία σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον μεγαλύτερης κινητικότητας αγαθών, υπηρεσιών, ανθρώπων και κεφαλαίων συνδέεται επίσης, με τη συνεχή βελτίωση και αποτελεσματική λειτουργία του όλου συστήματος μεταφορών τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό της Ε.Ε. Έτσι λοιπόν, η συνεχής αύξηση της ευημερίας της Ένωσης στηρίζεται στην απόκτηση ωφελειών που θα προέλθουν από την αξιοποίηση συγκριτικών ανταγωνιστικών της πλεονεκτημάτων.

Οι μεταφορές από μόνες τους αποτελούν μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα, αντιπροσωπεύοντας σήμερα το 10% του ευρωπαϊκού ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (E.U's GDP) και απασχολώντας πάνω από 10 εκατομμύρια άτομα.² Οι μεταφορές θεωρούνται ένα από τα ενοποιητικά στοιχεία που επιτρέπουν στις εθνικές και περιφερειακές διαφορές να ξεπεραστούν και χωρίς αυτές δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μια Ένωση³. Έχοντας λοιπόν αναγνωρίσει ήδη από τη Συνθήκη της Ρώμης (1957) τη σημασία των μεταφορών για το μέλλον της Ένωσης, προβλέφθηκε η θέσπιση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών της οποίας όμως τα κοινοτικά μέτρα ελήφθησαν με αρκετή καθυστέρηση, μετά το 1985 και αυτό γιατί ο τομέας των μεταφορών μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '80 βρισκόταν παραδοσιακά υπό την επιρροή των κυβερνητικών αποφάσεων των κρατών-μελών για λόγους κυρίως διατήρησης της εθνικής τους κυριαρχίας.

²<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/introduction>.

³Jacob, Polak, B. – Arnold Heertje, (2000), “Analytical Transport Economic- An International Perspective”, Edward Elgar, U.K, p. 270.

Αρχικά φαινόταν πως η Κοινή Πολιτική Μεταφορών (ΚΠΜ) αποτέλεσε μέρος της Συνθήκης της Ρώμης κυρίως επειδή μόνο οι ιδρυτές της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Ε.Κ.) είχαν επιλέξει την προοδευτική τομεακή προσέγγιση της οικονομικής ολοκλήρωσης και όχι γιατί είχαν πειστεί για την αναγκαιότητά της σαν προϋπόθεση της ελεύθερης λειτουργίας της αγοράς. Αυτή η αντίληψη ενυπάρχει και στο κείμενο της Συνθήκης (ΕΟΚ), η οποία δεν αφήνει πολλά περιθώρια για ουσιαστική πρόοδο στον τομέα των μεταφορών. Σε αυτό βέβαια συνέβαλλε και η γενικότερη δυσαρέσκεια εκ μέρους των κρατών-μελών (κ-μ) τα οποία δεν ήταν έτοιμα ακόμα να συμφωνήσουν για μια πολιτική μεταφορών με όρους ανταγωνιστικότητας.

Το άρθρο 75 της Συνθήκης (ΕΟΚ) επιβεβαιώνει την παραπάνω αντίληψη, κάνοντας λόγο για την αρμοδιότητα του Συμβουλίου να θεσπίζει κανόνες λαμβάνοντας υπόψη του, την «ιδιομορφία» του τομέα των μεταφορών⁴. Η ιδιομορφία αυτή αναφέρεται εν ολίγοις, στη σχέση εξάρτησης των μεταφορών από τις υποδομές, οι οποίες αποφασίζονται και υλοποιούνται από τα κ-μ. Μια άλλη ιδιομορφία αποτελεί και το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός, ανάλογα με τον τομέα μεταφορών περιορίζεται μεταξύ κρατικών μονοπωλιακών επιχειρήσεων ή μεταξύ πολυάριθμων μικρών επιχειρήσεων. Η ιδιαιτερότητα αυτή επιβεβαιώνει τον λόγο για τον οποίο τα κ-μ αρκούσαν στα γενικά και περιορισμένα άρθρα της Συνθήκης, δεδομένου ότι οι κρατικές παρεμβάσεις αποτελούσαν παραδοσιακά τον κανόνα. Η μη κατάργηση καθιερωμένων τακτικών και στρατηγικών εκ μέρους των κ-μ αποτελούσε τροχοπέδη στην ανάπτυξη της ΚΠΜ και επομένως της σωστής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς που ανέκοπτε την ανταγωνιστική δύναμη της Κοινότητας.

Το δε άρθρο 84 της ΕΟΚ (πργ.1) καθορίζει το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων για τις μεταφορές και προβλέπει πως αυτές εφαρμόζονται μόνο στις χερσαίες μεταφορές, δηλαδή στις σιδηροδρομικές, στις οδικές και στις εσωτερικής πλωτές μεταφορές⁵. Γίνεται επομένως σαφές, ότι οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές έχουν εξαιρεθεί από το σκοπό της ΚΠΜ όπως και από τα θέματα που αναφέρονται στον ανταγωνισμό. Στην πργ. 2 του ίδιου άρθρου, γίνεται λόγος για την ιδιάζουσα θέση των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών αναφέροντας πως : *«Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει ομόφωνα εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές*

⁴ΕΠΕΕΣ, «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο», τόμος Γ', Σιδέρης, Ελληνική Ένωση Τραπεζών, Αθήνα, σ. 371.

⁵Τα έξι τότε ιδρυτικά μέλη της Κοινότητας (BENELUX, Γαλλία, Γερμανία και Ιταλία) ήθελαν να διευθετήσουν την ανάγκη οργάνωσης κυρίως στην περιοχή του Ρήνου.

μεταφορές». Στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι ακόμη και αν τα έξι ιδρυτικά κ-μ ήθελαν να αναπτύξουν πολιτικές για τις θαλάσσιες μεταφορές, γνώριζαν και από μόνα τους ότι οποιοδήποτε εγχείρημα θα αντιμετώπιζε την ισχυρή αντίσταση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία δεν ήθελε να μεταφέρει εξουσίες από τις εθνικές κυβερνήσεις ή τα διεθνή fora, προκειμένου να διαμορφωθούν ναυτιλιακές πολιτικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στην επόμενη διερεύνησης της Ε.Κ. (1973), προσχώρησαν η Δανία, η Ιρλανδία και η Μεγ.Βρετανία, οι οποίες και αύξησαν τη σχετική σημασία του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ο κύριος όγκος του εμπορίου μεταξύ των τρίτων νέων μελών και της υπόλοιπης Ευρώπης μεταφερόταν διαμέσου των θαλάσσιων οδών. Συγκεκριμένα, το τότε θαλάσσιο εμπόριο αντιστοιχούσε στο 23% του εμπορίου μεταξύ των εννέα κ-μ έναντι του 8% που ήταν αρχικά μεταξύ των έξι ιδρυτικών μελών⁶. Τα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών άρχισαν να κερδίζουν ακόμη περισσότερο το ενδιαφέρον της Κοινότητας μετά την είσοδο της Ελλάδας το 1981, καθώς και της Ισπανίας και της Πορτογαλίας το 1986. Η προσθήκη του ελληνικού εμπορικού στόλου στον κοινοτικό, δυνάμωσε τότε τη διαπραγματευτική δύναμη της ΕΟΚ σε διεθνείς οργανισμούς και συνδιασκέψεις που ασχολούνταν με τη ναυτιλία (π.χ. IMO, UNCTAD). Η ΕΟΚ τότε ήταν η ισχυρότερη ομάδα πίεσης στην παγκόσμια ναυτιλία⁷.

Επιγραμματικά, η πρώτη περίοδος της ΚΠΜ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως απογοητευτική ή ουσιαστικά άκαρπη. Για αυτό το λόγο λοιπόν, η Ε.Κ. ανέλαβε να παίξει πιο δραστικό ρόλο παρεμβαίνοντας πλέον περισσότερο στα ζητήματα των μεταφορών και συγκεκριμένα με την εμπλοκή της να αφορά στην εξάλειψη των αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών, στην απελευθέρωση των αγορών, στην τυποποίηση ορισμένων κανόνων και γενικά στο να δημιουργήσει μια εσωτερική ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών, προσαρμοσμένη στο πλαίσιο του παγκόσμιου περιβάλλοντος μεταφορών⁸. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ (1993) ενισχύει τη βάση της ΚΠΜ, δίνοντας μεταξύ άλλων ειδική έμφαση στη βελτίωση των υποδομών μεταφορών υπερεθνικής σημασίας με την εισαγωγή της έννοιας των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Στόχος των ΔΕΔ-Μ είναι η δημιουργία πραγματικών διευρωπαϊκών

⁶Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», Τυπωθήτω, Αθήνα, σ. 29.

⁷Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., (2002), «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», Σταμούλης, Αθήνα, σ. 128.

⁸Power, Vincent, J. G. (1998), "E.C. Maritime Law", Lloyd's of London Press Ltd, U.K., p. 3

αξόνων για όλους τους τρόπους μεταφοράς με έμφαση κυρίως σε δαπανηρά διασυνοριακά έργα για τη σύνθεση των εθνικών δικτύων μεταξύ τους⁹. Στη συνέχεια, η Συνθήκη του Άμστερνταμ (1997) θέτει την περιβαλλοντική διάσταση του τομέα, εισάγοντας την έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στις μεταφορές¹⁰. Αργότερα η έννοια των ΔΕΔ-Μ συμπληρώνεται από τους Πανευρωπαϊκούς Άξονες Μεταφοράς (ΠΑΕ-Μ) τα οποία και αποκτούν πλέον τον καθοριστικό παράγοντα στην πορεία προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Σήμερα, μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την πλήρη απελευθέρωση της παροχής των υπηρεσιών και στον τομέα των μεταφορών, η κοινοτική πολιτική για τις μεταφορές επικεντρώνεται σε ποιοτικά πρωτίστως κριτήρια, όπως είναι η ασφάλεια των μεταφορών, η προστασία του περιβάλλοντος σε σχέση με τις αναγκαίες υποδομές, την ενέργεια, κ.α.¹¹

Εν κατακλείδι, η ΚΠΜ δίνει ουσιαστικό περιεχόμενο στην ευρωπαϊκή ολοκλήρωση περιέχοντας τη σημαντικότερη προϋπόθεση πραγμάτωσής της που είναι η ελεύθερη κυκλοφορία κεφαλαίων, προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών. Επίσης, η ΚΠΜ αποκτά αυτόνομη υπόσταση όχι μόνο μέσω της εφαρμογής των τεσσάρων κοινοτικών ελευθεριών, αλλά και μέσω των κοινών κανόνων απελευθέρωσης των αγορών καθώς και κάποιων ενιαίων ρυθμίσεων επί ορισμένων θεμάτων τα οποία σχετίζονται με αυτήν (π.χ. ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος)¹².

⁹Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), «Η Ευρώπη στο σταυροδρόμι – Η ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές», σ. 10, http://ec.europa.eu/publications/booklets/move/39/index_el.htm.

¹⁰Χριστοφάκης, Μανώλης, Σ., (2007), «Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη- Η πολιτική υποδομών μεταφορών», Διόνικος, Αθήνα, σ. 86.

¹¹Παπαγιάννης, Δονάτος, (2007), «Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο», 3^η έκδοση, Σάκκουλα, Αθήνα, σ. 595.

¹²ΕΠΕΕΣ, «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο», όπ. π., σ. 369.

Κεφάλαιο 2^ο Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών για την Ε.Ε.

2. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται λόγος για την ιδιαίτερη σημασία που έχει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, τόσο στο εσωτερικό περιβάλλον της Ε.Ε., όσο και στο εξωτερικό της. Ο αντίκτυπος των θαλάσσιων μεταφορών μεταφράζεται εδώ, σε δείκτες που αξιολογούν την ανταγωνιστικότητα και τη δυναμικότητα των οικονομιών των κ-μ. Οι θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα το ναυτιλιακό πλέγμα της Ε.Ε. επηρεάζουν άμεσα την ευρωπαϊκή οικονομία.

2. 2. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς το εσωτερικό περιβάλλον της Ε.Ε.

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί παράγοντα ζωτικής σημασίας για τη λειτουργία της Ε.Ε. δεδομένου ότι η συνεχής διεύρυνσή της έχει ως επακόλουθο την ολοένα μεγέθυνση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς, η οποία με τη σειρά της αυξάνει τη ζήτηση για μεταφορές και πολύ περισσότερο τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στην *εύρυθμη λειτουργία* της ένωσης, αναπτύσσοντας παράλληλα την οικονομία της και βελτιώνοντας συνεχώς το βιοτικό επίπεδο των πολιτών της. Η επίδραση που ασκεί η ναυτιλία στην ευρύτερη οικονομία της ένωσης συνιστά και έναν από τους κυριότερους παράγοντες που καθιστούν την κοινή ναυτιλιακή πολιτική στρατηγικής σημασίας πολιτική για την ευρωπαϊκή οικονομία. Ειδικότερα, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν στην ευρύτερη οικονομία με :

ι. το Εθνικό Προϊόν & Εισόδημα

Ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί μια σημαντική πηγή εισοδήματος και πλούτου για την ευρωπαϊκή οικονομία. Ανάλογα με το μέγεθος του σε κάθε χώρα, η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία συμβάλλει στο εθνικό προϊόν και το εισόδημά της. Η παραγόμενη καθαρή προστιθέμενη αξία προέρχεται τόσο από το εισόδημα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιούνται, όσο και από το πλέγμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων καθώς και από τους κλάδους της οικονομίας που έμμεσα συνδέονται με αυτές¹³.

¹³Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 106.

ii. το Ισοζύγιο Πληρωμών

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σχεδόν στο σύνολό τους διεθνώς εμπορεύσιμες υπηρεσίες τα έσοδα των οποίων έχουν την ίδια σημασία με αυτά των εξαγωγών μιας χώρας. Αποτελούν συναλλαγματικές εισπράξεις οι οποίες ενισχύουν το ισοζύγιο πληρωμών της κάθε χώρας και καταγράφονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων.

iii. την Απασχόληση

Η δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο αυτών που αφορούν τη στελέχωση του ευρωπαϊκού στόλου (άμεσος τρόπος), όσο και αυτών που δημιουργούνται έμμεσα (στα γνωστά πλέγματα-clusters ναυτιλιακών δραστηριοτήτων), αποτελεί εξίσου σημαντικό στοιχείο για την ευρωπαϊκή οικονομία. Η ναυτιλία συμβάλλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων εργασίας στη ξηρά από ότι στα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στη ξηρά σχετίζονται με παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως για παράδειγμα οι ναυπηγικές και επισκευαστικές μονάδες, ασφαλιστικές εταιρείες, πρακτορεία κ.α.

Η διατήρηση όμως ενός σημαντικού ναυτεργατικού δυναμικού με εμπειρία και υψηλή εκπαίδευση συνιστά παράγοντα ζωτικής σημασίας για την απασχόληση στον εν λόγω κλάδο. Κυρίως σε περιόδους κρίσεων, η απασχόληση στον κλάδο αυτό αντιμετωπίζει συχνά την εξωτερική απειλή της στελέχωσης πληρωμάτων με ναυτικούς τρίτων - χωρών, στα πλαίσια μείωσης του λειτουργικού κόστους των πλοίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα θεωρείται η ναυτιλιακή κρίση της δεκαετίας του '80 όπου, όπως θα δούμε και παρακάτω, σημειώθηκε μια πτώση στην ποιοτική στελέχωση των πληρωμάτων των πλοίων, η οποία αντικαταστάθηκε με τη στελέχωση ναυτικών τρίτων-χωρών.

iv. το Ναυτιλιακό Πλέγμα / (Maritime) Cluster

Το πλέγμα (cluster) συναφών δραστηριοτήτων ενός κλάδου είναι μια γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων¹⁴ και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο τομέα της οικονομικής δραστηριότητας¹⁵ (όπως π.χ. το πλέγμα επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας στην Silicon Valley της Καλιφόρνιας των ΗΠΑ). Μέσα από αυτό, τα οφέλη είναι πάρα πολλά, δεδομένου ότι η συνεργασία και ο ανταγωνισμός είναι τα κύρια στοιχεία που συνυπάρχουν. Μερικά από τα

¹⁴Υπάρχει πιθανότητα να επεκτείνεται σε περισσότερες από μία πόλεις ή τοπικές αγορές ή και χώρες

¹⁵Porter, M. (1998), "Cluster and the new economics of competition", *Harvard Business Review*, 76, (6), pp. 77-90.

πλεονεκτήματα που προσφέρουν τα πλέγματα είναι : η δημιουργία οικονομιών κλίμακας, η γρήγορη διάδοση της τεχνολογίας και της πληροφόρησης, η συνεχής βελτίωση της ποιότητας των αγαθών και των υπηρεσιών, η καλύτερη πρόσβαση σε προμηθευτές και ανθρώπινο δυναμικό με εξειδικευμένη γνώση κ.α.

Επειδή η Ε.Ε. αποτελεί έναν ναυτιλιακό χώρο με τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες στους κόλπους της, θα ήταν πιο ορθό να λαμβάνεται υπόψη το πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με τις ναυτιλιακές μεταφορές, προκειμένου να εκτιμηθεί η συνολική επιρροή του κλάδου στην οικονομία. Μια μέθοδος που χρησιμοποιείται είναι η ανάλυση εισροών και εκροών, μέσω της οποίας μετριέται όχι μόνο η επίδοση του συγκεκριμένου κλάδου, αλλά και των άλλων κλάδων που έμμεσα ή άμεσα εφοδιάζουν με εισροές τον κλάδο αυτόν¹⁶.

Το ναυτιλιακό πλέγμα της Ε.Ε. περιλαμβάνει κυρίως τις εξής αγορές : τις ναυτιλιακές υπηρεσίες, τα λιμάνια, τις κρουαζιέρες, την κατασκευή σκαφών αναψυχής, τα ναυπηγεία, το ναυτιλιακό εξοπλισμό, το θαλάσσιο τουρισμό, την αλιεία, το υποθαλάσσιο πετρέλαιο και φυσικό αέριο, την εκμετάλλευση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), τα σκάφη υποθαλάσσιων δραστηριοτήτων και τεχνολογίας, την έρευνα και ανάπτυξη, την εκπαίδευση και την κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού, την ασφάλεια και περιφρούρηση, τις ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων, κ.α.. Η επιρροή που ασκεί το ναυτιλιακό πλέγμα στην ευρωπαϊκή οικονομία, γίνεται αντιληπτή και από τα εξής στοιχεία : η Ευρώπη καλύπτει το 37% της παγκόσμιας ζήτησης σε ναυτιλιακό εξοπλισμό, ενώ τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, έχοντας μερίδιο αγοράς 16% κατέχουν την τρίτη θέση παγκοσμίως, μετά την Κορέα και την Ιαπωνία¹⁷. Συμπερασματικά λοιπόν τα πλέγματα έχουν τεράστια σημασία για την περαιτέρω ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας καθώς και της οικονομίας της.

2. 3. Η σημασία των θαλάσσιων μεταφορών ως προς το εξωτερικό περιβάλλον της Ε.Ε.

Παρατηρώντας την ανάπτυξη της παγκόσμιας αγοράς διαπιστώνεται ότι παράγοντες όπως :

- η αυξανόμενη τάση της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας,

¹⁶Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ., 109.

¹⁷<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2000:0730:FIN:el:PDF>, COM (2000) 730.

- η επιτάχυνση της απελευθέρωσης του εμπορίου,
- ο καταμερισμός της εργασίας,
- η γεωγραφική αποκέντρωση των επιμέρους παραγωγικών δραστηριοτήτων που απαιτούνται για την παραγωγή ενός προϊόντος,
- οι ραγδαίοι ρυθμοί ανάπτυξης αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων οικονομιών (Ασία, Ανατολή, Λατ. Αμερική)

οδηγούν στην **συνεχή αύξηση των ρυθμών του παγκόσμιου εμπορίου**. Στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι η έντονη τάση ενσωμάτωσης χωρών της Ανατολής, της Ασίας και της Λατ. Αμερικής στην παγκόσμια οικονομία θα αποτελεί από εδώ και στο εξής, την κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου.

Με δεδομένο το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται μέσω της θάλασσας (περίπου το 90%), η συνεχής αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου (με πολύ υψηλούς μάλιστα ρυθμούς), αναπόφευκτα οδηγεί στη διαρκή **αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές**¹⁸. Ωστόσο, ο πρώτος και κυριότερος παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών (και συγκεκριμένα της ποσότητας και ποιότητάς τους) παραμένει η παγκόσμια οικονομία. Στη συνέχεια, εξίσου σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, είναι τα διάφορα πολιτικά γεγονότα (όπως π.χ. το 1956 το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ) καθώς και το μεταφορικό κόστος¹⁹.

Ένας λόγος επιπλέον που οδηγεί στο προβάδισμα των θαλάσσιων μεταφορών έναντι των υπόλοιπων, είναι από τη μία πλευρά η συνεχής ανάγκη για αναζήτηση νέων πηγών πρώτων υλών και κυρίως του πετρελαίου (που μπορεί να βρίσκονται σε πολύ απομακρυσμένες περιοχές), και από την άλλη, η ανάγκη επέκτασης των καταναλωτικών αγορών σε ολόκληρο τον κόσμο. Χαρακτηριστικά, το μεγαλύτερο μέρος των χωρών εξαγωγής πρώτων υλών και καυσίμων καθώς και των μεταποιημένων προϊόντων είναι διασπαρμένο ανά τον κόσμο κατά τέτοιον τρόπο που μόνο μέσω της θάλασσας είναι δυνατή η σύνδεση των καταναλωτικών αγορών²⁰. Επίσης, η συνδρομή της τεχνολογίας είναι πολύ σημαντική καθώς βελτιώνει ποιοτικά τις θαλάσσιες μεταφορές και βοηθάει στη μείωση του μεταφορικού κόστους.

¹⁸Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 95.

¹⁹Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», όπ. π., σ. 41.

²⁰Βλάχος, Γεώργιος, (1998), «Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης», Α' τόμος, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς.

Τεράστια θέση στην παγκόσμια οικονομία και αγορά έχει η Ε.Ε. η οποία χάρη στις μεγάλες ναυτιλιακές χώρες που την απαρτίζουν, αποτελεί το μεγαλύτερο εταίρο του διεθνούς εμπορίου²¹. Τα τελευταία σαράντα χρόνια οι εξαγωγικές δραστηριότητες της Ε.Ε. αυξάνονται σταθερά, σε αντίθεση με τις εισαγωγικές της δραστηριότητες οι οποίες σημειώνουν επανειλημμένα πτωτική τάση²². Με τις τελευταίες διευρύνσεις, η Ε.Ε. περιλαμβάνει στο ναυτιλιακό δυναμικό της νέες ναυτιλιακές χώρες (όπως η Κύπρος και η Μάλτα), πράγμα που οδηγεί στην αύξηση του μεριδίου του ευρωπαϊκού της στόλου στην παγκόσμια χωρητικότητα.

Η αναγνώριση της Ε.Ε. ως το μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο διεθνώς, μπορεί να επιβεβαιωθεί και από τα παρακάτω στοιχεία :

- 1) Η Ε.Ε. καλύπτει το 1/3 των παγκόσμιων εισαγωγών και το 1/7 των παγκόσμιων εξαγωγών των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω της θάλασσας²³.
- 2) Τα κ-μ της ένωσης μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος των εμπορευμάτων με πλοία υπό σημαίες τους καθώς επίσης και πολλά κ-μ μεταφέρουν σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων σε τρίτες χώρες.
- 3) Το 90% του συνολικού όγκου του εμπορίου της Ε.Ε. και το 40% του όγκου των εσωτερικών ευρωπαϊκών συναλλαγών διακινείται μέσω της θάλασσας²⁴.
- 4) Η Ε.Ε. αποτελεί μια περιοχή με πολύ μεγάλες εμπορικές συναλλαγές (τη σημαντικότερη εμπορική περιοχή του κόσμου) με το 20% του συνολικού διεθνούς εμπορίου να αντιπροσωπεύει συναλλαγές με τρίτες χώρες²⁵.

²¹Stopford, Martin, (2009), "*Maritime Economics*", 3rd, Routledge Taylor & Francis Group, New York and London, ibid, p. 365.

²²Ibid, p. 365.

²³Βλάχος, Γεώργιος, (2007), «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», 2η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα, σ. 428.

²⁴Power, Vincent, J. G, "*E.C. Maritime Law*", ibid, p. 3.

²⁵Ibid, p. 4.

Κεφάλαιο 3^ο Η ανάγκη ύπαρξης ισχυρής ναυτιλίας στην Ε.Ε.

3. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό υπογραμμίζονται οι κυριότεροι λόγοι ύπαρξης μιας ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Πλην των οικονομικών, υπάρχουν και άλλοι λόγοι που αποτελούν σημείο αναφοράς για τη γενικότερη εικόνα που εκπέμπει η ευρωπαϊκή ναυτιλία στη διεθνή σκηνή.

3. 2. Η ανάγκη ύπαρξης ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλίας

Η ναυτιλία θεωρείται στρατηγικής σημασίας κλάδο της Ε.Ε., τόσο για την οικονομική της ανεξαρτησία, όσο και για την αμυντική της ικανότητα²⁶. Η Ε.Ε. θεωρεί σκόπιμο για τη βιωσιμότητα του εμπορίου της, να μην εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες που παρέχουν οι οικονομικοί ανταγωνιστές της, διότι υπάρχει μεγάλη πιθανότητα αυτοί να ενεργήσουν ανάλογα με τα μακροπρόθεσμα εμπορικά τους συμφέροντα. Από αμυντικής απόψεως σε περίπτωση στρατιωτικών κρίσεων, τα κ-μ θα πρέπει να στηρίζονται σε έναν ισχυρό εμπορικό στόλο. Συγκεκριμένα η ανάγκη εντοπίζεται στους εξής τομείς :

1) Οικονομική ανεξαρτησία

Έχοντας ως στόχους τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας καθώς και την ανεξαρτησία της ευρωπαϊκής οικονομίας, αναδεικνύεται ως βασική ανάγκη του ευρωπαϊκού εμπορίου η διασφάλιση αποτελεσματικών και ασφαλών θαλάσσιων μεταφορών υπό ορισμένες βασικές προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν : την ύπαρξη ενός φάσματος υπηρεσιών χαμηλού κόστους, τη διατήρηση ανοικτών ανταγωνιστικών ναυτιλιακών αγορών καθώς και την επιβολή και την αυστηρή τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού ανεξαρτήτως σημαίας²⁷. Η διατήρηση της ναυτιλιακής ανεξαρτησίας δεν προϋποθέτει απαραίτητα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία ή με μοναδικό κριτήριο το κόστος αλλά λαμβάνεται υπόψη και η ποιότητα της μεταφοράς, διότι σε διαφορετική περίπτωση η οικονομική ανεξαρτησία θα βρισκόταν σε κίνδυνο. Επίσης αρκετά κ-μ ελέγχουν

²⁶Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων υποστήριξε ότι ένας ισχυρός κοινοτικός στόλος είναι απαραίτητος για στρατιωτικούς και οικονομικούς λόγους. Ως ηγέτιδα δύναμη στο παγκόσμιο εμπόριο η Κοινότητα δεν θα πρέπει να βασίζεται στους στόλους των τρίτων χωρών για τις εισαγωγές και εξαγωγές της, διότι με αυτόν τον τρόπο θα έχανε τον έλεγχο και την επιρροή στην τιμή και την ποιότητα των μεταφορών από και προς τα κοινοτικά εδάφη και λιμάνια.

²⁷Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 104.

σημαντικά μεγέθη στόλου τρίτων-χωρών, εξυπηρετώντας κατά αυτόν τον τρόπο μεγάλα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά συμφέροντα.

Όσον αφορά το ποιοτικό επίπεδο των μεταφορών, η ασφάλεια, η περιβαλλοντική προστασία, η αξιοπιστία, η ταχύτητα, η συχνότητα, το εκτεταμένο σύστημα πληροφόρησης και επικοινωνίας και η δυνατότητα σύνδεσής τους με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών (intermodal transport-διατροπικότητα), αποτελούν τις κύριες επιδιώξεις των Ευρωπαϊκών Πολιτικών για τη Ναυτιλία τα τελευταία χρόνια.

2) Αμυντικό σχεδιασμό - Στρατιωτικές ανάγκες

Σε περίπτωση δυσχερών καταστάσεων με αποκορύφωμα μια στρατιωτική ανάγκη, η ναυτιλία μπορεί να φανεί ιδιαιτέρως χρήσιμη μέσω της άμεσης κινητοποίησης του εμπορικού της στόλου²⁸. Δεν αρκεί όμως μόνο η κινητοποίηση των κατάλληλων πλοίων αλλά πολύ σημαντικό παράγοντα αποτελεί και η κινητοποίηση του διαθέσιμου ανθρώπινου δυναμικού, δηλαδή έμπειρων ναυτικών που να επιθυμούν να συμμετάσχουν σε στρατιωτικές δραστηριότητες²⁹.

Στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας, λαμβάνεται υπόψη η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της ναυτιλίας της, παράγοντας ιδιαίτερα σημαντικός και για την περίπτωση της Ελλάδας λόγω της γεωγραφικής της θέσης και της γεωπολιτικής της κατάστασης. Η αμυντική προστασία του Αιγαίου επιβάλλει να διατηρείται ένας μεγάλος αριθμός εμπορικών και επιβατηγών πλοίων υπό τον έλεγχο της ελληνικής σημαίας. Η άμεση επίταξη των πλοίων και των πληρωμάτων για την χρησιμοποίησή τους σε στρατιώτες μεταφορές αλλά και για άλλους σκοπούς πρέπει να βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια της ελληνικής κυβέρνησης³⁰.

3) Άσκηση εξωτερικής πολιτικής και επιρροής

Τα πλοία με ευρωπαϊκή σημαία θεωρείται πως υποδηλώνουν την παρουσία της Ε.Ε. στον κόσμο. Στην άσκηση της εξωτερικής πολιτικής, μια ισχυρή ναυτιλία υπό ευρωπαϊκή σημαία ή ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας, δίνει μια διαπραγματευτική δυνατότητα-επιρροή και ενισχύει το κύρος της στη διεθνή πολιτική και οικονομική

²⁸Κλασικό παράδειγμα συμμετοχής της εμπορικής ναυτιλίας στον αμυντικό σχεδιασμό μιας χώρας, αποτελούν τα εμπορικά πλοία τύπου MAC. Το 1942 καθώς η μάχη του Ατλαντικού βρισκόταν σε εξέλιξη, το Υπουργείο Πολεμικών Μεταφορών της Βρετανίας αποφάσισε τη μετασκευή εμπορικών πλοίων σε βοηθητικά αεροπλανοφόρα. Σε αρκετά από αυτά όμως κρίθηκε σκόπιμο να διατηρηθεί η ικανότητα μεταφοράς φορτίων ώστε να είναι σε θέση να ικανοποιούν και τους δυο ρόλους : του αεροπλανοφόρου και του φορτηγού πλοίου. Τα σκάφη αυτά ονομάστηκαν MAC (Merchant Aircraft Carrier).

²⁹Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π., σ. 427.

³⁰Ibid, όπ. π., σ. 652.

σκηνή. Η Ε.Ε. ως ισχυρός εταίρος της παγκόσμιας ναυτιλίας διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της σύγχρονης διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής μέσω της συμμετοχής της σε πολλούς σχετικούς διεθνείς οργανισμούς³¹ (όπως ο ΙΜΟ : International Maritime Organization).

³¹Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ.σ. 104-105.

Κεφάλαιο 4^ο Παράγοντες που οδήγησαν σε μια ΚΝΠ

4. 1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο παραθέτει τους σημαντικότερους διεθνείς και κοινοτικούς παράγοντες που συντέλεσαν τελικά στην ανάληψη μιας επίσημης πολιτικής για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Στην πορεία προς την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική, βοήθησε ιδιαίτερα η νομολογία του ΔΕΚ. Τέλος, μέσω της SWOT analysis, η οποία αποτελεί ένα χρήσιμο και συμπληρωματικό μέσο που βοηθά συχνά στην προκαταρκτική εξέταση και την εξαγωγή βασικών συμπερασμάτων ενός υπό μελέτη θέματος, προκύπτουν τα βασικότερα συμπεράσματα του ζητήματος που θα χαρακτήριζαν την υφιστάμενη κατάσταση μιας ορισμένης χρονικής στιγμής, που στη συγκεκριμένη εδώ περίπτωση είναι η δεκαετία του '80. Μέσω αυτής της ανάλυσης σκιαγραφούνται οι σημαντικότερες δυνατότητες (*Strengths*), αδυναμίες (*Weaknesses*), ευκαιρίες (*Opportunities*) και απειλές (*Threats*) μιας δεδομένης στιγμής.

4. 2. 1973- 1974 – 1^η Υπόθεση ΔΕΚ³²

Σημαντικό ρόλο προς την πορεία μιας Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΚΝΠ) διαδραμάτισε η νομολογία του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ), η οποία σε συνδυασμό με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου και την ΚΝΠ αποτελούν σήμερα το κοινοτικό ναυτικό δίκαιο της Ε.Ε. Μέσω της Υπόθεσης 167/73³³, που είναι γνωστή και ως υπόθεση των Γάλλων ναυτικών, το ΔΕΚ ώθησε εφεξής το ενδιαφέρον της Ε.Κ. για τη διερεύνηση ευρωπαϊκών λύσεων σε συγκεκριμένα προβλήματα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Συγκεκριμένα στην υπόθεση αυτή τέθηκε το ζήτημα της εφαρμογής των γενικών κανόνων της Συνθήκης της Ρώμης (ΕΟΚ) στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στράφηκε κατά της Γαλλίας στο πλαίσιο προσφυγής κατά κ-μ, προκειμένου να διαπιστωθεί από το ΔΕΚ η παραβίαση τόσο του άρθρου 38 της ΕΟΚ που αφορούσε την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, όσο και του Κανονισμού 1612/68/ΕΟΚ ο οποίος αναφέρεται και αυτός στην ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο εσωτερικό της Κοινότητας³⁴.

Η γαλλική νομοθεσία προέβλεπε ότι, πλην ατομικών παρεκκλίσεων, χορηγούμενων από τις αρμόδιες διοικητικές αρχές, στις θέσεις του πληρώματος

³²ΕΠΕΕΣ, «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο», όπ. π., σ.σ. 373-375.

³³Νομολογία ΔΕΚ 4/3/1974, 167/73, Συλλογή 359.

³⁴Ibid όπ. π., σ. 373.

γέφυρας, μηχανών και ασύρματου των εμπορικών πλοίων, των αλιευτικών και των σκαφών αναψυχής έπρεπε να απασχολούνται μόνο Γάλλοι υπήκοοι. Στις θέσεις γενικών υπηρεσιών, μπορούσαν να απασχοληθούν βάσει της ίδιας νομοθεσίας, πρόσωπα με γαλλική ιθαγένεια σε αναλογία 3/4. Η περιοριστική αυτή νομοθεσία αποτελούσε σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές αντικείμενο ελαστικής ερμηνείας και με προφορικές οδηγίες, οι οποίες είχαν δοθεί στις αρμόδιες ναυτικές αρχές, σε πρακτικό επίπεδο εξασφαλιζόταν η εφαρμογή της αρχής της μη διακρίσεως λόγω ιθαγένειας και των σχετικών διατάξεων για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων. Η γαλλική κυβέρνηση είχε επίσης αναπτύξει την άποψη, ότι δεν ήταν υποχρεωμένη να εισαγάγει τις εξαιρέσεις αυτές υπέρ των κοινοτικών υπηκόων, καθώς οι διατάξεις για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων δεν είχαν εφαρμογή στον τομέα των μεταφορών³⁵.

Η άποψη αυτή της γαλλικής κυβέρνησης στηριζόταν στη διάταξη του άρθρου 84 πργ. 2 (ΕΟΚ), η οποία όπως έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω, προέβλεπε ότι : *«το Συμβούλιο δύναται να αποφασίζει με ομοφωνία εάν, κατά ποιο μέτρο και κατά ποια διαδικασία, θα είναι δυνατό να θεσπισθούν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές»*.

Με σκοπό να διαπιστωθεί εάν τα κ-μ δεσμεύονται από το άρθρο 48 της ΕΟΚ, το ΔΕΚ λαμβάνει υπόψη τη θέση του τίτλου σχετικά με τις μεταφορές στο πλαίσιο του γενικού συστήματος της Συνθήκης. Επίσης, το ΔΕΚ αναφέρεται στην αποστολή της Συνθήκης που σκοπό της έχει τη δημιουργία μιας κοινής αγοράς, καθώς και στις βασικές ελευθερίες που την συνθέτουν και οι οποίες (ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων) εφαρμόζονται στο σύνολο των οικονομικών της δραστηριοτήτων. Επομένως, οι παρεκκλίσεις από τις γενικές αυτές διατάξεις δεν μπορούν να γίνουν δεκτές παρά μόνο δυνάμει ρητών διατάξεων της Συνθήκης. Με βάση λοιπόν αυτό το σκεπτικό το ΔΕΚ καταλήγει σε καταφατική απάντηση ως προς την εφαρμογή των γενικών διατάξεων της Συνθήκης στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, ρίχνοντας ταυτόχρονα φώς στην ορθή ερμηνεία του άρθρου 84 (ΕΟΚ), το οποίο στην ουσία ορίζει ότι οι ειδικές διατάξεις του τίτλου που αναφέρεται στις χερσαίες μεταφορές δεν εφαρμόζονται αυτοδικαίως στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές³⁶.

³⁵Ibid, όπ. π., σ.σ. 373-374.

³⁶Ibid, όπ. π., σ. 374.

Συμπερασματικά λοιπόν, αναγνωρίζεται η παραβίαση του κοινοτικού δικαίου από τη γαλλική κυβέρνηση αφού η απόφαση του ΔΕΚ αναφέρει πως οι γενικοί κανόνες της Συνθήκης εφαρμόζονται για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές στην ίδια βάση με τα άλλα μέσα μεταφορών.

4. 2. 1975 - '76 – '77

Το 1975, η γαλλική προεδρία υπέβαλε υπόμνημα μέσω του οποίου πρότεινε να διατυπωθεί ΚΝΠ. Η γαλλική πρόταση συμπεριλάμβανε κυρίως θέματα που αφορούσαν την εναρμόνιση συνθηκών εργασίας στα κοινοτικά σκάφη, την υποβάθμιση πλοίων που δεν ανήκαν στην Κοινότητα, καθώς και την εναρμόνιση των ναυτιλιακών πολιτικών των κ-μ³⁷.

Το 1976, η ολλανδική προεδρία ξεκίνησε συζητήσεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στη ναυτιλία. Τον ίδιο χρόνο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια ανακοίνωση που αφορούσε τις ναυτιλιακές σχέσεις της Ε.Κ. με τρίτα-κράτη.

Το έτος 1977 έγινε δεκτή (2/3/1977) από το Ε.Κ, η έκθεση περί θαλάσσιων μεταφορών στην Κοινότητα, η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια διερεύνησης θεμάτων περιφερειακής πολιτικής, περιφερειακού σχεδιασμού και μεταφορών. Μέσω της έκθεσης αυτής, υπογραμμίστηκε η ανάγκη για εντονότερη δράση και συνεργασία στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας³⁸.

4. 3. Κώδικας UNCTAD – 1979

Το 1979 στα πλαίσια της αυξανόμενης μεταβλητότητας του οικονομικού περιβάλλοντος και των επιπτώσεων του στη διεθνή ναυτιλία, η Ε.Κ. επικύρωσε τον Κώδικα UNCTAD για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών με την έκδοση του Κανονισμού 974/79. Αιτίες δημιουργίας αυτού του κώδικα, ήταν τόσο οι δύο διαδοχικές πετρελαϊκές κρίσεις ('73 & '79) οι οποίες οδήγησαν στη στασιμότητα του θαλάσσιου εμπορίου και στην κατά συνέπεια υπερβάλλουσα χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου, όσο και η λήψη προστατευτικών εμπορικών μέτρων από τις αναπτυσσόμενες χώρες που επιθυμούσαν να ελέγξουν το διεθνές εμπόριο και τη

³⁷Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 30.

³⁸Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», όπ. π., σ.σ. 125-126.

μεταφορά αγαθών³⁹. Συγκεκριμένα οι αναπτυσσόμενες χώρες επιζητώντας να αυξήσουν τη μεταφορική τους δυνατότητα, υιοθέτησαν προστατευτικές εμπορικές πρακτικές (με σημαντικότερη τη μεταφορά φορτίου αποκλειστικά από πλοία που φέρουν την εθνική τους σημαία), οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί μια πίεση προς τις μεγάλες παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις που έπρεπε με κάποιον τρόπο να αντιδράσουν. Η κατάσταση αυτή απαιτούσε μια αναγκαία εμπορική ρύθμιση η οποία θα ήταν ικανή να προστατέψει όσο το δυνατόν γινόταν την εύρυθμη λειτουργία του παγκόσμιου εμπορίου. Ουσιαστικά ο Κώδικας αφορούσε έναν συμβιβασμό μεταξύ των χωρών που ήταν έτοιμες να αποδεχθούν τελικά ένα διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο (δηλαδή οι αναπτυγμένες χώρες που αρχικά δεν ήθελαν κανένα ρυθμιστικό πλαίσιο) και των χωρών εκείνων που θέλησαν συγκεκριμένες ρυθμιστικές πολιτικές (δηλαδή οι αναπτυσσόμενες χώρες).

Ο Κώδικας αυτός καθιέρωσε το δικαίωμα των εθνικών γραμμών κάθε χώρας να συμμετέχει στις θαλάσσιες μεταφορές μεταφέροντας 40% του προς εξαγωγή φορτίου, με πλοία υπό τη σημαία της χώρας εισαγωγής να μεταφέρουν ένα 40% και το υπόλοιπο 20% του φορτίου να μπορεί να μεταφερθεί από τρίτη σημαία⁴⁰. Επιπλέον, ο Κώδικας αναφέρεται και σε κριτήρια και διαδικασίες για τον προσδιορισμό ποσοστών των υπό μεταφορά φορτίων, προκειμένου να καταργηθούν η διάκριση και η μυστικότητα καθώς και οι διατάξεις για την τακτοποίηση των όποιων διαφωνιών μεταξύ πλοιοκτητών και ναυλωτών⁴¹.

Η εφαρμογή του Κώδικα εξαρτήθηκε από την απόφαση των σημαντικότερων ναυτιλιακών δυνάμεων, δεδομένου ότι απαιτούσε την επικύρωσή του από εικοσιτέσσερις χώρες με συνολικό ποσοστό συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο να ανέρχεται τουλάχιστον στο 25%. Όπως είναι προφανές, η εφαρμογή του Κώδικα UNCTAD δεν θα γινόταν χωρίς την υποστήριξη των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων της Ε.Κ. Τελικά ο Κώδικας επικυρώθηκε και τέθηκε σε ισχύ από τα κ-μ της Κοινότητα με την υιοθέτηση του Κανονισμού 974/79 ο οποίος προέβλεπε τις εξής

³⁹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 32.

⁴⁰ Η γνωστή φόρμουλα 40:40:20, δηλαδή 40% για τις χώρες εισαγωγών και εξαγωγών και το υπόλοιπο 20% για τρίτες χώρες, προτιμήθηκε από τη νορβηγική πρόταση. Για καλύτερη ανάλυση : ας υποθέσουμε ότι υπάρχει μεταφορά φορτίων μεταξύ της χώρας Α (αναπτυγμένη οικονομικά χώρα) και της χώρας Β (που είναι αναπτυσσόμενη χώρα) και οι συνολικές μεταφορές φορτίων ετήσια ανέρχονται σε 100 μετρικούς τόνους. Από αυτούς τους τόνους, οι 40 θα πρέπει να μεταφέρονται με πλοία που ανήκουν στη χώρα Α, οι άλλοι 40 με πλοία που ανήκουν στη χώρα Β και τέλος οι υπόλοιποι 20 θα πρέπει να είναι διαθέσιμοι στην ελεύθερη αγορά για μεταφορές άλλων σημαιών.

⁴¹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ. 31.

αποκλείσεις⁴² : 1) ο κώδικας θα εφαρμόζεται καθ' ολοκληρίαν στο εμπόριο μεταξύ αναπτυσσόμενων χωρών και χωρών της ΕΟΚ και 2) η κατανομή φορτίων με τον τύπο 40/40/20 δεν θα ίσχυε για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κ-μ της ΕΟΚ και άλλων χωρών του ΟΟΣΑ (βασιζόμενοι στην αρχή της αμοιβαιότητας). Στις περιπτώσεις αυτές θα ίσχυε ο ανταγωνισμός και τα σχετικά μερίδια θα κατανέμονταν βάσει ομόφωνων εμπορικών κριτηρίων.

Μέσα από αυτή τη νέα κατάσταση δεδομένων στο ναυτιλιακό χώρο, οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες, ναυλωτές και ναυτεργάτες άρχισαν να αναζητούν κοινά ευρωπαϊκά μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι πλοιοκτήτες επιδίωξαν να συμπεριληφθεί η ναυτιλία στις εμπορικές συμφωνίες της Ε.Κ., ενώ οι ευρωπαίοι ναυλωτές επιδίωξαν μια κοινή ευρωπαϊκή δράση αναφορικά με τη διαμόρφωση των όρων μεταφοράς των φορτίων τους. Η δε ναυτεργασία απαίτησε την ανάπτυξη κοινοτικών πρωτοβουλιών κοινωνικής και πολιτικής καθώς και την προστασία των θέσεων εργασίας των ευρωπαίων ναυτικών. Να σημειωθεί όμως στο σημείο αυτό ότι κανένας από τους παράγοντες αυτούς δεν αναζητούσε τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές⁴³. Επίσης να αναφερθεί ότι αρκετά κ-μ αναζήτησαν μια απόφαση της Ε.Κ για συγκεκριμένα εμπορικά αντίποινα ως μια πρόσθετη πίεση απέναντι στις προστατευτικές πρακτικές τρίτων χωρών (αναπτυσσόμενες), πράγμα που τελικά απορρίφθηκε.

Στο σημείο αυτό, γίνεται αντιληπτό γιατί η δημιουργία μιας ΚΝΠ καθίσταται πλέον μια ανάγκη επιτακτική, τόσο για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, όσο και για την ενίσχυση της ανταγωνιστικής της δύναμης στο διεθνές εμπορικό σκηνικό. Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το οποίο ανέφερα χαρακτηριστικά σε σχετική του δήλωση ότι : *«μια κοινή εξωτερική οικονομική πολιτική δεν μπορεί να λειτουργήσει εάν αγνοεί τις θαλάσσιες μεταφορές»*⁴⁴. Τέλος ο Κώδικας αυτός επιβεβαίωσε στα ευρωπαϊκά όργανα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν εντός ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα καθορίζεται από την Κοινότητα και όχι από τα διεθνή fora ή αποκλειστικά από τις εθνικές ναυτιλιακές πολιτικές.

⁴² Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», όπ. π., σ. 130.

⁴³ Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π., σ.σ. 32-33.

⁴⁴ E.P. Doc. 5/77.

4. 4. 1982 – 1983 2^η Υπόθεση ΔΕΚ⁴⁵

Πραγματική ώθηση για τη δημιουργία και εφαρμογή της ΚΝΠ δόθηκε για μια ακόμη φορά από τη νομολογία του ΔΕΚ στην Υπόθεση 13/83⁴⁶. Στην πρωτοφανή αυτή υπόθεση, η απουσία προόδου της ΚΠΜ ανάγκασε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να προσφύγει κατά του Συμβουλίου. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ισχυριζόταν ότι το Συμβούλιο είχε προβεί στην παράλειψη μιας ΚΠΜ και πιο συγκεκριμένα στην παράλειψη διαμόρφωσης ενός δεσμευτικού πεδίου δράσης για την εν λόγω πολιτική.

Το Συμβούλιο επικαλέστηκε αντικειμενικές δυσκολίες, οι οποίες εμποδίζουν τη δημιουργία μιας ΚΠΜ. Το επιχείρημα αυτό το απέρριψε το ΔΕΚ, το οποίο απεφάνθη συγκεκριμένα ότι η παράνομη παράλειψη του Συμβουλίου δεν αφορούσε γενικά την ΚΠΜ, αλλά την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών καθώς βάσει του άρθρου 75 της Συνθήκης για την ΕΟΚ, το Συμβούλιο είχε τη χρονικά οριοθετημένη υποχρέωση να λάβει τα αναγκαία μέτρα πριν τη λήξη της μεταβατικής περιόδου⁴⁷. Η παράνομη παράλειψη δεν αφορούσε τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, διότι το άρθρο 84 (πργ. 2) της Συνθήκης για την ΕΟΚ δεν προέβλεπε συγκεκριμένη χρονική περίοδο για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων.

Το ΔΕΚ αφού επιβεβαίωσε την παράνομη παράλειψη του Συμβουλίου στην απόφασή του, υποχρέωσε τα θεσμικά όργανα της Ε.Κ. να προωθήσουν πολιτικές για τη δημιουργίας μιας ΚΠΜ. Στη «νομοθετική» δράση της Κοινότητας συμπεριλήφθηκε και η έντονη ανάγκη δημιουργίας μιας ΚΝΠ.

4. 5. Ναυτιλιακή κρίση – SWOT Analysis

Καταλυτικό παράγοντα προς την επιτάχυνση μιας ΚΝΠ εκ μέρους των κ-μ, διαδραμάτισε η ναυτιλιακή κρίση που σημειώθηκε κατά τη δεκαετία του '80. Η κρίση στο ναυτιλιακό κλάδο, είχε ως αποτέλεσμα τη σοβαρή συρρίκνωση του εμπορικού κοινοτικού στόλου και συγκεκριμένα τη μείωση του ποσοστού του παγκόσμιου στόλου που αντιπροσωπεύει ο κοινοτικός στόλος.

Μολονότι το έτος 1987 ο παγκόσμιος στόλος στο σύνολο του μειώθηκε οριακά (περίπου 5%), ο δε κοινοτικός μειώθηκε κατά 28,3%, ενώ το 1988 το ποσοστό του παγκόσμιου στόλου που αντιπροσώπευε ο κοινοτικός έφτασε το 15,4% από το 29,7%

⁴⁵ΕΠΕΕΣ, «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο», όπ. π., σ. 375-376.

⁴⁶Νομολογία ΔΕΚ 22/5/1985, 13/83, Συλλογή 1513.

⁴⁷ΕΠΕΕΣ, «Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο», όπ. π., σ. 375.

που αντιστοιχούσε στην προηγούμενη δεκαετία ('70 & '80- μείωση 3%)⁴⁸. Σημαντική μεταβολή παρουσίασε και ο κλάδος της απασχόλησης στον εν λόγω τομέα, όπου σημειώθηκαν σημαντικές απώλειες σε θέσεις εργασίας στη θάλασσα (δηλαδή ναυτικοί) αλλά και στη ξηρά μέσω των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η κατάσταση αυτή οφείλεται τόσο σε παράγοντες του εσωτερικού περιβάλλοντος της Κοινότητας, όσο και σε παράγοντας του εξωτερικού της περιβάλλοντος.

S (Strengths) - Δυνατότητες

Στις δυνατότητες της Ε.Κ. για τη συγκεκριμένη δεκαετία ('80) θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν τα εξής :

- ❖ η ανάπτυξη μιας ΚΝΠ αποδεκτή από όλα τα κ-μ⁴⁹,
- ❖ η εναρμόνιση των διαφόρων μέτρων και πολιτικών των κ-μ προς την ΚΝΠ,
- ❖ η παύση του προστατευτισμού και η απελευθέρωση των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών αγορών,
- ❖ η διατήρηση του ποσοστού του παγκόσμιου στόλου που αντιπροσωπεύει ο κοινοτικός καθώς και η σταδιακή αύξησή του⁵⁰ και
- ❖ η διατήρηση στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό της κοινοτικής απασχόλησης κυρίως στον κλάδο αυτό.

W (Weaknesses) - Αδυναμίες

Στις εσωτερικές αδυναμίες της Κοινότητας περιλαμβάνονται:

- ❖ η σχετική γήρανση του κοινοτικού στόλου, ο οποίος κατά τη διάρκεια αυτή είναι ο πιο παλιός από τους περισσότερους σχεδόν ανταγωνιστές του,
- ❖ η αυξημένη διάλυση πλοίων καθώς και η μεταφορά παλαιότερης χωρητικότητας πλοίων προς τις σημαίες ανοιχτού νηολογίου. Δύο πρακτικές που δεν συνοδεύονται από σημαντικής έκτασης εκσυγχρονισμού του κοινοτικού στόλου ή από επενδύσεις σε νέα πλοία, τα οποία θα ενσωμάτωναν τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις της ναυπηγικής, αυξάνοντας τη λειτουργική αποτελεσματικότητά τους και μειώνοντας παράλληλα τα έξοδα λειτουργίας τους,

⁴⁸Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π., σ. 433.

⁴⁹Power, Vincent, J. G. (1998), "E.C. Maritime Law", *ibid*, pp. 639-640.

⁵⁰*Ibid*, p. 639.

- ❖ οι λίγες σχετικά παραγγελίες για ναυπήγηση προηγμένων τεχνολογικά πλοίων και
- ❖ η αλλαγή σημαίας (flagging-out) και μεταφορά πλοίων προς τα ανοιχτά νηολόγια αλλά και τα παράλληλα/διπλά νηολόγια για λόγους κυρίως μείωσης του λειτουργικού κόστους των κοινοτικών πλοίων.

Είναι γνωστό ότι η απόφαση των πλοιοκτητών για αλλαγή σημαίας προς τα ανοιχτά νηολόγια βασίστηκε κυρίως στο συγκριτικό πλεονέκτημα που αυτά προσφέρουν και συγκεκριμένα στο μειωμένο κόστος των πληρωμάτων. Τα πληρώματα αυτά προέρχονται κυρίως από τρίτες-χώρες (Νοτιανατολικής Ασίας) και χαρακτηρίζονται από : χαμηλά ημερομίσθια, χαμηλές εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, ειδικό φορολογικό καθεστώς με μειωμένο ή και με μηδενικό φόρο στις εταιρίες και στα εισοδήματα των ναυτικών καθώς και στις μειωμένες ή ανύπαρκτες απαιτήσεις σε προσόντα και ναυτική ικανότητα των ναυτικών⁵¹. Επίσης κάποια από τα κράτη αυτά μπορεί να έχουν χαλαρή διοίκηση που δεν πολυενδιαφέρεται ή δεν είναι σε θέση να ελέγχει εάν τα πλοία που φέρουν τη λεγόμενη σημαία ευκαιρίας ή ανοιχτού νηολογίου πληρούν τους διεθνείς όρους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προστασίας των μεταφερομένων προσώπων και αγαθών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τις διεθνείς συμβάσεις περί εργατών θαλάσσης⁵². Συνήθως σε συνθήκες κρίσεως των διεθνών ναυλαγορών, η ανάγκη για μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων γίνεται πιο πειστική και επομένως η πιο εύκολη λύση είναι η προσφυγή στις σημαίες ευκολίας/ευκαιρίας. Το 50% του παγκόσμιου εμπορίου δραστηριοποιείται σήμερα με σημαίες ευκαιρίας⁵³.

Ο (Opportunities) - Ευκαιρίες

Στις ευκαιρίες της Ε.Κ. συμπεριλαμβάνονται οι εξής:

- ❖ η υιοθέτηση αρχών ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο,
- ❖ η ανάπτυξη πρακτικών αντιμετώπισης του αθέμιτου ανταγωνισμού από τρίτα-κράτη και

⁵¹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, (1998), «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Σταμούλης, Αθήνα, σ. 24.

⁵² Ρούκουνας, Εμμανουήλ, (2006), «Διεθνές Δίκαιο, Το δίκαιο της θάλασσας», β' μέρος, 2η έκδοση, Σάκκουλα, Αθήνα, σ. 102.

⁵³ Ibid, σ. 102.

- ❖ η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου επιδιώκοντας φθηνό μεταφορικό κόστος και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες⁵⁴.

T (Threats) -Απειλές

Για την Κοινότητα ως εξωτερικές απειλές μπορούν να θεωρηθούν οι εξής :

- ❖ η αύξηση των προστατευτικών μέτρων που έλαβαν αρκετά τρίτα-κράτη (αναπτυσσόμενα),
- ❖ η εφαρμογή αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων και
- ❖ η δυνατότητα νηολόγησης και εκμετάλλευσης πλοίων σε τρίτες-χώρες που προσφέρουν φορολογικά και άλλα κίνητρα αποδυναμώνοντας τον κοινοτικό στόλο σε παγκόσμιο επίπεδο.

⁵⁴Power, Vincent, J. G. (1998), “*E.C. Maritime Law*”, *ibid*, p. 641.

Κεφάλαιο 5^ο Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική

5. 1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο παρουσιάζει την υιοθέτηση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΚΝΠ). Η πολιτική αυτή διακρίνεται σε δυο φάσεις, μέσω των οποίων τίθενται οι βάσεις για την απελευθέρωση των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στις κοινοτικές ρυθμίσεις που υιοθετήθηκαν κατά τη διάρκεια των δυο αυτών φάσεων. Τέλος, επειδή η αναθεώρηση των παραπάνω ρυθμίσεων βρίσκεται μέχρι και σήμερα σε εξέλιξη, παρατίθενται οι κανονισμοί εκείνοι που έχουν κοινοποιηθεί σχετικά πρόσφατα.

5. 2. Η πορεία υιοθέτησης της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής

Η σοβαρή συρρίκνωση που παρουσίασε ο κοινοτικός στόλος τις δυο τελευταίες δεκαετίες ('70 & '80) αποτέλεσε την *αιτία ανησυχίας* για τα κ-μ της Κοινότητας, μέσω της οποίας δημιουργήθηκε η ανάγκη λήψης συντονισμένων μέτρων για μια δυναμική πολιτική που θα ανέκοπτε την τάση αυτή. Ένας λόγος παραπάνω που απαιτούσε την υιοθέτηση μιας Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΚΝΠ), ήταν το γεγονός ότι την περίοδο εκείνη, η Ε.Κ. προχωρούσε ταχύτερα προς υψηλότερα επίπεδα οικονομικής ολοκλήρωσης, με σημαντικότερα από όλα αυτό της υλοποίησης του προγράμματος της ενιαίας εσωτερικής αγοράς (δηλαδή της οικονομικής και νομισματικής ένωσης), αυξάνοντας παράλληλα το κύρος της στο διεθνές εμπόριο καθώς και στη διεθνή οικονομική και πολιτική σκηνή, παράγοντες που δεν θα ήταν λογικό να επιτρέψουν μια περαιτέρω εξασθένηση του ναυτιλιακού της κλάδου στη διεθνή σκηνή.

Έτσι λοιπόν, έχοντας ως στρατηγικό στόχο τη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού διεθνώς κοινοτικού στόλου, τα κοινοτικά όργανα προχώρησαν στη χάραξη μιας ΚΝΠ, η οποία θα βασιζόταν σε δυο κύριους άξονες (δυο φάσεις). Ο πρώτος θα αφορούσε σε δράσεις για τη βελτίωση της ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό της Κοινότητας και ο δεύτερος σε δράσεις για την ασφάλεια των ευρωπαϊκών θαλάσσιων υπηρεσιών.

5. 3. 1^η Φάση ΚΝΠ

Η πρώτη φάση της ΚΝΠ πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 1986 από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών των κ-μ, με την έκδοση των τεσσάρων

Κανονισμών 4055/86, 4056/86, 4057/86, 4058/86 (γνωστό και ως Πακέτο Βρυξελλών)⁵⁵, οι οποίοι και αποτελέσαν τη βάση της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας. Οι τέσσερις αυτοί κανονισμοί ουσιαστικά αντιστοιχούν στους στόχους των πρωτοβουλιών των οργάνων της Ε.Κ. που τότε ήταν :

1. η εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κ-μ και μεταξύ των κ-μ και τρίτων χωρών (Κανονισμός 4055/86),
2. η διασφάλιση των όρων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές (Κανονισμός 4056/86),
3. η δημιουργία πλαισίου, βάσει του οποίου θα επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού ναύλων στη ναυτιλία τακτικών γραμμών από πλοιοκτήτες τρίτων-χωρών (Κανονισμός 4057/86) και
4. ο καθορισμός του τρόπου και της διαδικασίας λήψης συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κ-μ και την Κοινότητα κατά τρίτων-χωρών (οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά κοινοτικών πλοιοκτητών, εταιρειών και πλοίων), με σκοπό να διασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων (Κανονισμός 4058/86).

Η βελτίωση της ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας έβρισκε κυρίως έρεισμα στην έκδοση των τεσσάρων κανονισμών, οι οποίοι περιείχαν έναν συνδυασμό φιλελεύθερης ναυτιλιακής πολιτικής και συγκεκριμένων πράξεων προστατευτισμού, έχοντας ως στόχο την εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος ενίσχυσης της ευρωπαϊκής σημαίας.

5. 3. 1. Κανονισμός 4055/86

Ο Κανονισμός 4055/86 θεωρείται η πρώτη προσπάθεια απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών. Ειδικότερα, με τον κανονισμό αυτό υιοθετήθηκε η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές (freedom to supply maritime services) μεταξύ των κ-μ και μεταξύ των κ-μ και των τρίτων χωρών (δεν αφορά την παροχή υπηρεσιών μεταξύ λιμένων ενός κ-μ το γνωστό cabotage⁵⁶). Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών συνεπάγεται και την αρχή της ισότητας και χωρίς διάκριση μεταχείριση λόγω ιθαγένειας⁵⁷. Επιβάλλεται επίσης ένα

⁵⁵Ibid, pp. 156-157.

⁵⁶Ibid, p. 210.

⁵⁷Παπαγιάννης, Δονάτος, «Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο», όπ. π., σ.σ. 384-386.

χρονοδιάγραμμα με βάση το οποίο απελευθερώνονται οι αγορές στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών που αφορούν το εμπόριο μεταξύ των κ-μ καθώς και μεταξύ των κ-μ και των τρίτων χωρών. Τελευταία ημερομηνία για την απελευθέρωση των υπηρεσιών αυτών είναι η 1/1/1993. Από τις διατάξεις αυτές έχουν εξαιρεθεί οι θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κ-μ για επιβάτες και εμπορεύματα, διατηρώντας έτσι το προνόμιο της ακτοπλοΐας (cabotage). Η εξαίρεση αυτή όμως εμφανίζεται σαν ένα «εμπόδιο» για την πλήρη εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών.

Παρόλα αυτά με τον κανονισμό αυτό, επιδιώκεται η απομάκρυνση του προστατευτισμού και των πρακτικών που απορρέουν από αυτόν. Το φαινόμενο του προστατευτισμού (protectionism) στη διεθνή εμπορική ναυτιλία είναι μια συνηθισμένη πρακτική την οποία ακολούθησαν όχι μόνο οι αναπτυσσόμενες χώρες αλλά και οι χώρες που διαθέτουν παράδοση σε ναυτιλιακά θέματα. Οι λόγοι υποστήριξης αυτής της πρακτικής είναι πολλοί και διαφέρουν από χώρα σε χώρα, αλλά οι πιο σημαντικοί θεωρούνται : η προστασία της εμπορικής τους ναυτιλίας για λόγους εθνικής άμυνας και ασφάλειας, η προστασία της εθνικής ναυτιλίας από ανερχόμενες ανταγωνιστικές δυνάμεις καθώς και η ενίσχυση της εγχώριας οικονομίας τους⁵⁸.

5. 3. 2. Κανονισμός 4056/86

Με τον κανονισμό αυτό καθορίζονται λεπτομερείς όροι εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού (άρθρο 81⁵⁹ & 82⁶⁰ ΕΟΚ) της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές⁶¹.

⁵⁸Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π., σ.σ. 718-719.

⁵⁹ΣΕΚ, Άρθρο 81, (πργ.1) : «είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που δύναται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών-μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς».

⁶⁰ΣΕΚ, Άρθρο 82 : «είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται, κατά το μέτρο που δύναται να επηρεάσει μεταξύ κρατών-μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μια ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσεώς τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματος αυτής».

⁶¹Ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών διακρίνεται σε δυο μεγάλες αγορές α) τη liner ναυτιλία, δηλαδή τη ναυτιλία τακτικών γραμμών και β) την ελεύθερη φορτηγό ναυτιλία (tramp). Η ναυτιλία τακτικών γραμμών πραγματοποιώντας το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων, ρυθμιζόταν ανέκαθεν σε διεθνές επίπεδο μέσω του συστήματος των Ναυτιλιακών Διασκέψεων (Liner Conferences). Αντιθέτως οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτία⁶¹ που έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό τους την εκτέλεση μη προγραμματισμένων δρομολογίων με τους ναύλους υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία υπάρχει όπου υπάρχει ζήτηση των υπηρεσιών της. Ελεύθερο πλοίο (tramp) είναι το πλοίο μη συγκεκριμένης κατασκευής που εκτελεί ταξίδια όχι

Βάσει αυτού του κανονισμού, από την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού εξαιρούνται οι ναυτιλιακές διασκέψεις (conferences) των τακτικών γραμμών υπό την προϋπόθεση ότι δεν προβαίνουν σε αθέμιτες πρακτικές (όπως η κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης), οι οποίες οδηγούν στον αποκλεισμό των ανεξάρτητων εφοπλιστών.

Το άρθρο 3 του κανονισμού καθορίζει την έννοια της ναυτιλιακής διάσκεψης⁶². Ως ναυτιλιακές διασκέψεις νοούνται ομάδες τουλάχιστον δυο μεταφορέων που εκτελούν διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχουν συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών⁶³. Η ναυτιλία γραμμών διαφέρει καθοριστικά από τους άλλους τομείς της ναυτιλίας και ορισμένα από τα χαρακτηριστικά⁶⁴ που την διαφοροποιούν είναι η παροχή προγραμματισμένων υπηρεσιών ανάμεσα σε προκαθορισμένα λιμάνια, η ύπαρξη τακτικότητας και συχνότητας στα δρομολόγια, η χρήση του ίδιου τύπου πλοίων σε κάθε δρομολόγιο, η διαμόρφωση των ναύλων γίνεται μέσω της διάκρισης της τιμής στα αγαθά ή στους φορτωτές, κ.α.

Η ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτέλεσε παράγοντα ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία, πράγμα που επιβεβαιώνεται και από το προοίμιο του κανονισμού⁶⁵. Χαρακτηριστικά η θαλάσσια μεταφορά αυτής της κατηγορίας ανέρχεται στο 20% περίπου της αξίας των εξαγωγών της Ε.Κ. και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες παγκοσμίως εταιρείες τακτικών γραμμών είναι ευρωπαϊκές. Σε αυτό βοήθησε και η ανάπτυξη του εμπορίου της Ασίας προς την Αμερική, όπου η Ε.Κ. κατείχε και εξακολουθεί να κατέχει σημαντικό εμπορικό ρόλο. Συγκεκριμένα, η ναυτιλία τακτικών γραμμών συμβάλλει στη σταθερότητα των τιμών,

προκαθορισμένα από τον πλοιοκτήτη αλλά ταξίδια που προσδιορίζονται από τα ναυλοσύμφωνα και τα οποία συνάπτονται μεταξύ αυτού και του ναυλωτή.

⁶²Κανονισμός 4056/86.

⁶³Οι διασκέψεις διακρίνονται σε ανοιχτές και κλειστές. Οι ανοιχτές μπορούν να δεχτούν νέα μέλη καθώς και να επιβάλλουν μερικούς περιορισμούς κατά την είσοδο (π.χ. επιβολή τιμών εισόδου). Σχετικά με την τιμολόγηση, οι διασκέψεις εκδίδουν ένα ναυολόγιο στο οποίο γίνεται αναφορά ναύλων για κάθε προϊόν που μεταφέρεται. Μέσω του κανονισμού 4056/86, στην Ε.Κ υιοθετήθηκε το σύστημα των κλειστών διασκέψεων επιτρέποντας όμως και τις ελεύθερες συναλλαγές γεγονός που σημαίνει ότι προστατεύεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (outsiders).

⁶⁴McConville, James, (1999), *"Economics of maritime transport, theory and practice"*, Witherby, London, p. 323.

⁶⁵Κανονισμός 4056/86.

στην παροχή αξιόπιστων ναυτιλιακών υπηρεσιών καθώς και στην παροχή επαρκών και αποτελεσματικών τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

Επιπλέον, τον Απρίλιο του 1995 η Επιτροπή ενέκρινε και δεύτερο κανονισμό⁶⁶ εξαίρεσης κατά κατηγορία για τη ναυσιπλοΐα τακτικών γραμμών, ο οποίος αφορά τις συμφωνίες μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών για την επίτευξη συνεργασίας στην από κοινού εκμετάλλευση μιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς⁶⁷ (δηλαδή τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών-consortia⁶⁸).

5. 3. 3. Κανονισμός 4057/86

Με τον κανονισμό αυτό θεσπίστηκε το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου επιδιώκεται η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού των ναύλων (dumping) από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών στον χώρο των διεθνών τακτικών γραμμών μεταφοράς φορτίου⁶⁹. Στόχος του κανονισμού αυτού είναι τόσο η προστασία των κοινοτικών πλοιοκτητών από αθέμιτες πρακτικές καθορισμού των ναύλων από τρίτες χώρες, όσο και η γενικότερη προστασία των οικονομικών και εμπορικών συμφερόντων της Ε.Κ. Ο ρόλος του κανονισμού αυτού αφορά τη διατήρηση του θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές όπου και συμμετέχει και η Ε.Κ. Μπορεί βέβαια ο κανονισμός να μην έχει χρησιμοποιηθεί πολλές φορές, παρόλα αυτά λειτούργησε ανασταλτικά στην οποιαδήποτε πρόθεση υιοθέτησης αθέμιτων συμπεριφορών εκ μέρους τρίτων χωρών. Εξάλλου λόγω των σημερινών συνθηκών λειτουργίας των ναυτιλιακών τακτικών γραμμών (π.χ. μεγάλος ανταγωνισμός, υψηλής έντασης κεφάλαιο απαιτείται κ.α.) πολύ δύσκολα ένας πλοιοκτήτης τακτικών γραμμών θα ρίσκαρε μια επιθετική είσοδο σε τμήμα της αγοράς με σημαντική μείωση τιμών.

5. 3. 4. Κανονισμός 4058/86

Ο τέταρτος κανονισμός αφορά την ανάπτυξη συντονισμένων ενεργειών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων. Ουσιαστικά με τον κανονισμό αυτό καθορίζεται ο τρόπος και η διαδικασία για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από τα κ-μ. και την Κοινότητα κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις κατά κοινοτικών

⁶⁶Κανονισμός 870/95.

⁶⁷Power, Vincent, J. G, “*E.C. Maritime Law*”, *ibid*, p. 447.

⁶⁸Η συνεργασία ανάμεσα σε δυο ή περισσότερους μεταφορείς για μια συγκεκριμένη γραμμή.

⁶⁹Power, Vincent, J. G, “*E.C. Maritime Law*”, *ibid*, p. 371.

πλοιοκτητών. Ο κανονισμός αυτός αν και δεν εφαρμόστηκε πολλές φορές, εντούτοις βοήθησε την Επιτροπή να προβεί σε εποικοδομητικές συζητήσεις με τρίτα κράτη σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές.

5. 4. 2^η Φάση ΚΝΠ

Το 1989 η Ε.Κ. σκιαγραφεί τη δεύτερη φάση της ΚΝΠ προτείνοντας μια νέα δέσμη μέτρων που στόχο τους είχαν την αντιμετώπιση της συρρίκνωσης του κοινοτικού στόλου και παράλληλα την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας. Η συρρίκνωση του κοινοτικού στόλου οφειλόταν στο αυξημένο λειτουργικό κόστος του κοινοτικού πλοίου. Σε αντίθεση με τα μέτρα της πρώτης φάσης ΚΝΠ, τα μέτρα εδώ είχαν εσωτερικό προσανατολισμό και απαιτούσαν τον συντονισμό των εθνικών και κοινοτικών αρχών για τη καλύτερη δυνατή επίτευξή τους. Τα νέα αυτά μέτρα αφορούσαν τη δημιουργία ενός κοινοτικού νηολόγιου (EUROS), τον Κανονισμό 3577/92 και τον ορισμό του κοινοτικού εφοπλιστή.

5. 4. 1. Η δημιουργία Κοινοτικού Νηολογίου (EUROS)

Το Euros, το ευρωπαϊκό νηολόγιο για τα ποντοπόρα πλοία, θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια, προσφέροντας οικονομικά και κοινωνικά οφέλη στα κ-μ⁷⁰. Το ευρωπαϊκό νηολόγιο προτάθηκε ως μια λύση στη συνεχή απώλεια θέσεων εργασίας σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις καθώς και στη μείωση του δημοσίου εισοδήματος των παραδοσιακά ναυτιλιακών κ-μ⁷¹. Το Euros έδινε τη δυνατότητα πρόσληψης ναυτικών τρίτων - χωρών των οποίων οι αποδοχές και το ασφαλιστικό τους καθεστώς θα καθοριζόταν από τις συλλογικές συμβάσεις και τους αντίστοιχους οργανισμούς των χωρών από τις οποίες προέρχονταν. Οι αξιωματικοί των πλοίων θα έπρεπε να είναι υπήκοοι κ-μ της Κοινότητας⁷². Οι δε συνθήκες εργασίας όλων των ναυτικών (κοινοτικών και μη) θα ρυθμιζόνταν από τη νομοθεσία του εθνικού νηολογίου που θα έθετε σε εφαρμογή και τα διεθνή πρότυπα θαλάσσιας ασφάλειας. Λόγω όμως αδυναμίας των κ-μ να φθάσουν σε συμφωνία και μετά από έντονες αντιδράσεις, το Euros τελικά απορρίφθηκε.

⁷⁰Smith, B. (1993), "The European Community Ship Register", in Hart, P. Ledger, G., Smith, B. and Roe, M. (1993), "*Shipping Policy in the EU*." Aldershot : Avebury, pp. 82-101.

⁷¹Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π. σ. 640.

⁷²Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, (1998), «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», όπ. π., σ. 48.

5. 4. 2. Ο Κανονισμός 3577/92 - Cabotage.

5. 4. 2. 1. Η πορεία προς την απελευθέρωση του προνομίου της ακτοπλοΐας – Cabotage

Ο Κανονισμός 3577/92 θεωρείται ως η δεύτερη προσπάθεια απελευθέρωσης των υπόλοιπων θαλάσσιων μεταφορών. Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, ο Κανονισμός 4055/86 υιοθέτησε την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά όχι σε όλες. Δεν έγινε καθόλου λόγος για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων ενός κ-μ από τα υπόλοιπα πλοία των άλλων κ-μ⁷³. Αυτό το είδος υπηρεσιών ονομάζεται προνόμιο ακτοπλοΐας ή αλλιώς και υπηρεσίες θαλάσσιου cabotage, που ουσιαστικά και οι δύο όροι αναφέρονται στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών αγαθών και προσώπων που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων εντός των ορίων ενός κ-μ⁷⁴. Η εξαίρεση αυτού του είδους παροχής υπηρεσιών από τον Κανονισμό 4055/86 αποτελούσε ένα «εμπόδιο»⁷⁵ για την ελεύθερη κυκλοφορία των ναυτιλιακών υπηρεσιών στην Ε.Κ. αλλά και γενικότερα για την ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς. Παρόλα αυτά, η εξαίρεση του cabotage από τον Κανονισμό δεν ήταν καθόλου τυχαία, δεδομένου ότι το θέμα αυτό είχε δημιουργήσει οξύ διχασμό στα κ-μ⁷⁶. Η σημασία διατήρησης του Cabotage δεν ήταν η ίδια για όλα τα κ-μ της Κοινότητας. Τα κ-μ είχαν χωριστεί σε δύο ομάδες: η πρώτη συμπεριλάμβανε τα κ-μ της Βόρειας Ευρώπης (Northern States) - (Βέλγιο, Γερμανία, Μεγ. Βρετανία, Ιρλανδία και Κάτω Χώρες), τα οποία και τάσσονταν υπέρ της κατάργησης του Cabotage κυρίως επειδή κάποιες από αυτές τις χώρες είχαν ήδη προβεί από μόνες στους σε πλήρη απελευθέρωση των αγορών τους και θεωρούσαν πως είχαν να κερδίσουν περισσότερα από το άνοιγμα των νέων αγορών⁷⁷. Την άλλη ομάδα αποτελούσαν τα νότια κράτη της Ευρώπης (Southern States) - (Γαλλία, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ελλάδα), τα οποία ήταν υπέρ της διατήρησης των περιορισμών του Cabotage, είτε στο σύνολό τους, είτε εν μέρει και αυτό διότι θεωρούσαν πως βλάπτονταν τα συμφέροντά τους.

⁷³Καμποτάζ (Cabotage) είναι το προνόμιο της αποκλειστικής εκμετάλλευσης της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ των λιμένων που επιφυλάσσει για τον εαυτό του κάθε κράτος.

⁷⁴Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 257.

⁷⁵Power, Vincent, J. G, "E.C. Maritime Law", ibid, p. 223.

⁷⁶Farantouris, Nikolaos, (2003), "European Integration & Maritime Transport", Sakkoulas, Athens & Bruylant, Bruxelles, p. 267.

⁷⁷Power, Vincent, J. G, "E.C. Maritime Law", ibid, p.p. 223-228.

Παράγοντες όπως η μορφολογία του εδάφους, ο αριθμός των νησιών που συνδέει η ακτοπλοΐα με την ηπειρωτική χώρα, η ύπαρξη για διάφορους λόγους ανεπτυγμένου θαλάσσιου τουρισμού (φυσικές ομορφιές, ιστορία, κλίμα κ.α.) καθώς και η ύπαρξη κοινών θαλάσσιων συνόρων με χώρες που απειλούν την εδαφική τους ακεραιότητα, δίνουν διαφορετική σημασία στην ανάγκη διατήρησης εθνικής ακτοπλοΐας⁷⁸. Ειδικότερα, τα μεσογειακά κ-μ πρόβαλλαν κυρίως λόγους εθνικής ασφάλειας, την ανάγκη παροχής υπηρεσιών μεταφορών δημοσίου συμφέροντος σε νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές καθώς και την ανάγκη προστασίας των εθνικών τους στόλων και του κλάδου της απασχόλησης (κυρίως των ναυτικών)⁷⁹. Αντιθέτως, η ομάδα των βόρειων κ-μ υποστήριζε⁸⁰ σθεναρά την κατάργηση του προνομίου της ακτοπλοΐας, γιατί πρώτον από οικονομικής πλευράς, οι προστατευτικές πολιτικές (δηλαδή οι περιορισμοί του cabotage) και οι μη ανταγωνιστικές αγορές (δηλαδή οι αγορές θαλάσσιων μεταφορών των μεσογειακών κρατών-μελών), οδηγούσαν σε υψηλότερο κόστος σε σχέση με τους ναύλους στις μεταφορές επιβατών και δεύτερον, επειδή παραβιαζόταν η αρχή της ισότητας που προέβλεπε η Συνθήκη της ΕΟΚ⁸¹.

Παρόλα αυτά, η γενική προσπάθεια απελευθέρωσης της ευρωπαϊκής αγοράς καθώς και η ενίσχυση της αποδοτικότητάς της, οδήγησαν σε μια συμφωνία για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας με μερικές εξαιρέσεις σε ορισμένες αγορές, όπως για παράδειγμα αυτή των ελληνικών νησιών⁸². Βέβαια προκειμένου να βρεθεί μια λύση στο θέμα, η ομάδα των νοτίων κ-μ αποδέχθηκε την απελευθέρωση, θέτοντας όμως προϋποθέσεις όπως : την ύπαρξη μεταβατικών περιόδων απελευθέρωσης του cabotage, την εναρμόνιση πολιτικών που έχουν επιπτώσεις στην παροχή των υπηρεσιών του θαλάσσιου cabotage (όπως π.χ. των όρων απασχόλησης στην ακτοπλοΐα ώστε να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας των ναυτικών) καθώς και τη συμπερίληψη τοπικών και κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων ορισμένων αγορών (π.χ. τα νησιά).

⁷⁸Farantouris, Nikolaos, “*European Integration & Maritime Transport*”, *ibid*, p. 266.

⁷⁹Ιδιαίτερη περίπτωση μεσογειακού κ-μ θεωρήθηκε η Ελλάδα, η οποία αντιτάχθηκε στην κατάργηση των περιορισμών του Cabotage για λόγους εθνικής ασφάλειας που προέκυπταν από την γεωγραφική της θέση και συγκεκριμένα από την γειτνίασή της με την Τουρκία. Η Επιτροπή Οικονομικών και Νομισματικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υποστήριξε ότι η εθνική ασφάλεια για το θέμα του Cabotage θεωρείται σημαντικός λόγος, διότι τα κράτη-μέλη θα έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα επιβολής περιορισμών στις περιοχές ακτοπλοϊκών υπηρεσιών με τη χρήση αποκλειστικά εθνικών στόλων

⁸⁰Power, Vincent, J. G, “*E.C. Maritime Law*”, *ibid*, p. 225.

⁸¹Τα ελληνικά πλοία είχαν το δικαίωμα παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις βρετανικές ακτές, ενώ δεν ίσχυε το ίδιο για την βρετανική πλευρά.

⁸²Jacob, Polak, B. – Arnold, Heertje, “*Analytical Transport Economic- An International Perspective*”, *ibid*, p. 287.

5. 4. 2. 2. Ο Κανονισμός 3577/92 και η εφαρμογή του

Το Συμβούλιο στηριζόμενο κυρίως στο επιχείρημα ότι η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός της Κοινότητας ήταν αναγκαία για την εγκαθίδρυση και λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, υποστήριξε ότι η ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί και στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κ-μ της. Έτσι στις 7 Δεκεμβρίου του 1992, εξέδωσε τον Κανονισμό 3577/92 με τον οποίον εφαρμόστηκε ολοκληρωτικά η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κ-μ⁸³.

Ο κανονισμός αναφέρει στο άρθρο 2⁸⁴ σημαντικούς ορισμούς που θεωρούνται απαραίτητοι για την επίτευξη του. Συγκεκριμένα ορίζει «*ως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών*» εκείνες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα :

- i.* θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κ-μ χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά,
- ii.* υπηρεσίες εφοδιασμού «*off-shore*», δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κ-μ και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κ-μ,
- iii.* θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά, δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κ-μ, ή λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κ-μ.

Στην πργ. 2 του ίδιου άρθρου προσδιορίζεται η έννοια του «*πλοιοκτήτη της Κοινότητας*». Ως κοινοτικοί πλοιοκτήτες θεωρούνται⁸⁵:

- i.* οι υπήκοοι κρατών μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κ-μ σύμφωνα με τη νομοθεσία του και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες,
- ii.* οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κ-μ στο οποίο και βρίσκεται ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας τους και ο πραγματικός τους έλεγχος ασκείται σε κ-μ,

⁸³Power, Vincent, J. G, “*E.C. Maritime Law*”, *ibid*, p. 231.

⁸⁴Κανονισμός 3577/92.

⁸⁵*Ibid*.

iii. οι υπήκοοι κ-μ που είναι εγκατεστημένοι εκτός Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας, οι οποίες ελέγχονται από υπηκόους κ-μ, υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κ-μ και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα με τη νομοθεσία του.

Επίσης, ο Κανονισμός προβλέπει ότι τα κ-μ διατηρούν τη δυνατότητα να ορίσουν υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος μέσω της υπογραφής σχετικών συμβάσεων που εκτός του ότι διασφαλίζουν την τακτική και επαρκή παροχή υπηρεσιών μεταφορών από, προς και ανάμεσα σε νησιά, ρυθμίζουν την ικανότητα, την ποιότητα καθώς και τις υποχρεώσεις όσων προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες. Στην πργ. 3 **«ως σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας»** νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ⁸⁶:

- i.* υπηρεσιών μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- ii.* συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφορών,
- iii.* υπηρεσιών μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους (ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις),
- iv.* προσαρμογών των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

Η πργ. 4 ορίζει **«ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας»**, τις υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες, αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους. Ενώ στην πργ. 5 προβλέπεται η λήψη μέτρων διασφάλισης (μετά από σχετική έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) σε περιπτώσεις **«σοβαρής διαταραχής της εσωτερικής αγοράς μεταφορών»**. Ως λόγοι μιας τέτοιας σοβαρής διαταραχής μπορεί να θεωρηθούν : η εμφάνιση συνθηκών που δημιουργούν διαταραχή στην ισορροπία της ζήτησης και της προσφοράς (διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση) και η εμφάνιση συνθηκών που μπορούν να θεωρηθούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικών πλοιοκτητών της Κοινότητας⁸⁷.

Η απελευθέρωση πραγματοποιήθηκε κατά διαφορετικά χρονικά στάδια. Συγκεκριμένα : την 1/1/1995 απελευθερώθηκαν οι υπηρεσίες κρουαζιερών μεταξύ ηπειρωτικών λιμανιών, την 1/1/1997 απελευθερώθηκαν οι μεταφορές στρατηγικών προϊόντων (όπως πετρέλαιο και πόσιμο νερό), την 1/1/1998 απελευθερώθηκαν οι μεταφορές οποιουδήποτε είδους αγαθών που διενεργούνται με πλοία χωρητικότητας

⁸⁶Ibid.

⁸⁷Power, Vincent, J. G, "E.C. Maritime Law", ibid, p. 232.

κάτω των 650 κ.ο.χ.⁸⁸, την 1/1/1999 απελευθερώθηκαν οι τακτικές επιβατικές γραμμές και οι τακτικές πορθμειακές γραμμές⁸⁹. Να σημειωθεί ότι οι ρυθμίσεις αυτές αφορούσαν μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές στη Μεσόγειο και κατά μήκος των ισπανικών, πορτογαλικών και γαλλικών ακτών του Ατλαντικού⁹⁰.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 6, πργ. 2⁹¹ : αναστέλλεται προσωρινώς κατά παρέκκλιση, η εφαρμογή της άρσης του cabotage στις θαλάσσιες μεταφορές οποιασδήποτε μορφής έως την 1/1/1999 :

- μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων σε ένα ή περισσότερα νησιά του ίδιου κ-μ, αλλά και μεταξύ λιμένων των νησιών του κ-μ και
- στα λιμάνια περιοχών όπως : Κανάρια νησιά, Αζόρες, Μαδέρα, γαλλικά νησιά στον Ατλαντικό και των γαλλικών υπερπόντιων διαμερισμάτων.

Ο Κανονισμός προβλέπει επιπρόσθετα, ειδικό μεταβατικό καθεστώς εφαρμογής μέχρι την 1/1/2004 για την Ελλάδα, στηριζόμενο σε λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Έχοντας ως κύριο στόχο την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και την ενθάρρυνση ενός υγιούς ανταγωνισμού⁹², οι λόγοι αφορούσαν συγκεκριμένα: την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου και ιδιαίτερα ορισμένων άγονων και απομακρυσμένων περιοχών, την προσπάθεια διατήρησης της απασχόλησης που συνδέεται με την ακτοπλοΐα και τη βελτίωση των νησιών κυρίως τους χειμερινούς μήνες και τις άγονες γραμμές, με στόχο την άνοδο του βιοτικού επιπέδου⁹³. Η άρση του προνομίου της ελληνικής ακτοπλοΐας δεν θα εφαρμοζόταν μέχρι την 1/1/2004 στις τακτικές γραμμές επιβατών και πορθμείων που εκτελούνται από πλοία χωρητικότητας κάτω των 650 GT/ κ.ο.χ.

Στο άρθ. 3 του Κανονισμού διευθετείται ένα σημαντικό θέμα για την απασχόληση των ευρωπαϊών ναυτικών, αυτό της στελέχωσης των πλοίων που προσφέρουν θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage). Η μεταβατική περίοδος ικανοποίησε τους πλοιοκτήτες, ενώ οι προβλέψεις για τους κανόνες που διέπουν τη σύνθεση των πληρωμάτων ικανοποίησαν τη ναυτεργασία που διατήρησε σε έναν βαθμό την πλεονεκτική της θέση, έναντι των υπηκόων τρίτων χωρών και οι διατάξεις που

⁸⁸Ο κόρος ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ) είναι μονάδα όγκου και ισούται με 100 κυβικά πόδια ή αλλιώς με 2,83 κυβικά μέτρα.

⁸⁹Power, Vincent, J. G, “*E.C. Maritime Law*”, ibid, p. 234.

⁹⁰Farantouris, Nikolaos, “*European Integration & Maritime Transport*”, ibid, p.p. 272-273.

⁹¹Κανονισμός 3577/92.

⁹²Στα πλαίσια του Γ’ ΚΠΣ υπήρξε ειδικό επενδυτικό πρόγραμμα για την ακτοπλοΐα, το οποίο ανερχόταν στα 1,3 τρις δραχμές. Βλέπε Χολέβα, Κ., Ιωάννη, (2000), «*Επίκαιρα θέματα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, Ποντοπόρου και Ακτοπλοϊκής*», Πελασγός, Αθήνα, σ.σ. 59-60.

⁹³Βλάχος, Γεώργιος, «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», όπ. π., σ. 414.

αφορούσαν τα θέματα υποχρεώσεων υπηρεσίας κάλυψαν τις ανησυχίες κ-μ σε νησιωτικές περιοχές

Η σταδιακή εφαρμογή του κανονισμού οδήγησε σε σημαντική απελευθέρωση των ευρωπαϊκών ενδομεταφορών. Στα βόρεια κ-μ (Σουηδία, Φιλανδία, Δανία, Ην. Βασίλειο, Ιρλανδία, Γερμανία, Βέλγιο και Κάτω Χώρες), μέχρι την 31/12/1999 είχαν απελευθερωθεί όλες οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, πράγμα που οφείλεται αφενός στην ύπαρξη παραδοσιακής πολιτικής ανοιχτής ακτογραμμής και αφετέρου στη σταδιακή εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού. Στα δε νότια κ-μ (Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία και Ελλάδα), τα οποία εκμεταλλεύτηκαν το στάδιο πριν την απελευθέρωση προκειμένου να βελτιώσουν την ποιότητα των στόλων τους, η απελευθέρωση εφαρμόστηκε στα πλαίσια των ημερομηνιών που ήδη αναφέρθηκαν παραπάνω. Επίσης, στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι για την ελληνική περίπτωση, η απελευθέρωση έγινε πιο νωρίς από την προγραμματισμένη ημερομηνία της 1/1/2004. Στις 14/6/2001 το ελληνικό Κοινοβούλιο υιοθέτησε τον Ν: 2932/2001, ο οποίος έθετε ουσιαστικά σε εφαρμογή την ελεύθερη παροχή θαλάσσιων ενδομεταφορών από την 1/11/2002⁹⁴.

Κατά τη χρονική περίοδο 1992-1997, η Επιτροπή παρατήρησε σε σχετική της έκθεση ('95) ότι οι θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage) των μεσογειακών κ-μ, είχε αυξηθεί σε 9,05 εκ. τόνους από 8,35 εκ. τόνους, ενώ το μερίδιο των πλοίων των τρίτων-χωρών είχε μειωθεί στη μεταφορά 8,1 % των συνολικών φορτίων έναντι 9,3%⁹⁵. Στις κατηγορίες των απελευθερωμένων μεταφορών της νότιας Ευρώπης, αυτή την περίοδο, παρατηρήθηκε μικρή μόνο αύξηση στο μερίδιο της αντίστοιχης αγοράς από πλοία που δεν φέρουν την εθνική σημαία και ανήκουν σε νηολόγια άλλων κ-μ της Ένωσης ή σε τρίτες-χώρες. Κατά την περίοδο 1997-2000, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το νέο στάδιο απελευθέρωσης δεν δημιούργησε προβλήματα στην αγορά. Οι συνολικοί όγκοι μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην Ε.Ε. παρέμειναν σχετικά σταθεροί. Επιπλέον, οι εσωτερικές τακτικές επιβατικές γραμμές έτειναν να παραμένουν κατά κανόνα στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στο αντίστοιχο κ-μ. Τα στοιχεία αυτά φανερώνουν ότι τα μερίδια αγοράς των μεσογειακών κ-μ δεν επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από την απελευθέρωση του Cabotage.

⁹⁴Farantouris, Nikolaos, "European Integration & Maritime Transport", *ibid*, p. 274.

⁹⁵Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 270.

5. 4. 3. Ο ορισμός του κοινοτικού εφοπλιστή

Δεδομένου ότι η κοινοτική νομοθεσία αναφέρεται στους κοινοτικούς εφοπλιστές, θεωρήθηκε ορθό να υπάρξει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός της έννοιας αυτής. Σύμφωνα με την πρόταση του κανονισμού 1989/1991 εφοπλιστής νοείται : «*ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει υπηρεσίες τακτικών γραμμών ή ελεύθερες υπηρεσίες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων με ένα ή περισσότερα ποντοπόρα πλοία, τα οποία ανήκουν ή τα έχει ναυλώσει βάση ναύλωσης πλοίου γυμνού, ναύλωσης κατά χρόνο, η ναύλωση κατά ταξίδι*»⁹⁶. Παρόλο που η πρόταση αυτή συζητήθηκε σε διάφορα Συμβούλια Υπουργών, δεν υπήρξε κάποια τελική απόφαση, με αποτέλεσμα το ζήτημα αυτό να μην παρουσιάσει καμία εξέλιξη.

5. 5. Πρόσφατες αναθεωρήσεις κανονισμών

5. 3. 1. Ο Κανονισμός 1419/2006

Η αναθεώρηση των κανονισμών ανταγωνισμού της Ε.Ε. για τις ναυτιλιακές διασκέψεις ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 2003 και μέχρι σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη. Παρόλα αυτά, μια πρώτη προσπάθεια αναθεώρησης αποτελεί ο **Κανονισμός 1419/2006**⁹⁷, ο οποίος υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο του 2006 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο νέος αυτός Κανονισμός αναφέρεται στην κατάργηση του Κανονισμού 4056/86 και ειδικότερα στην κατάργηση της εξαίρεσης των ναυτιλιακών διασκέψεων από την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού⁹⁸. Για λόγους προσαρμογής εκ μέρους των κ-μ, ο Κανονισμός 4056/86 εξακολουθούσε να ισχύει για τις ναυτιλιακές διασκέψεις που πληρούν τους όρους του κανονισμού για μεταβατική περίοδο δυο ετών, δηλαδή μέχρι τις 18 Οκτώβριου του 2008⁹⁹.

Η υιοθέτηση του νέου κανονισμού προήλθε μετά από εμπειριστατωμένη επανεξέταση του κλάδου από την Επιτροπή, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τακτικές ναυτιλιακές μεταφορές δεν χρειάζονται πλέον προστασία από τον ανταγωνισμό, επειδή η δομή του κόστους τους δεν διαφέρει ουσιαστικά από τη δομή του κόστους άλλων κλάδων¹⁰⁰. Η αρχική αιτιολόγηση της εξαίρεσης για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων βασιζόταν ουσιαστικά στην υπόθεση ότι οι

⁹⁶Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, «*Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*», όπ. π. σσ. 49-50.

⁹⁷<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R1419:EL:HTML>.

⁹⁸Stopford, Martin, «*Maritime Economics*», ibid, p. 691.

⁹⁹Κανονισμός 1419/2006.

¹⁰⁰Ibid.

ναυτιλιακές διασκέψεις εξασφαλίζουν σταθερότητα και αξιόπιστες υπηρεσίες στους εξαγωγείς, που δεν θα μπορούσαν να εξασφαλισθούν με λιγότερο περιοριστικά μέσα. Επίσης, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις δεν πληρούν πλέον τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 81 (ΣΕΚ) πργ. 3¹⁰¹ και ότι η κατάργηση της απαλλαγής κατά κατηγορία είναι πιθανόν να επιφέρει μείωση των τιμών μεταφοράς, με παράλληλη διατήρηση αξιόπιστων υπηρεσιών και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας, ιδίως των εξαγωγέων της Ε.Ε.¹⁰² Επομένως, σύμφωνα με την Επιτροπή, δεν συντρέχει λόγος διατήρησης της εξαίρεσης αυτής και κατά συνέπεια του Κανονισμού 4056/86.

5. 3. 2. Ο Κανονισμός 823/2000

Αντιθέτως, απαλλαγές κατά κατηγορία ισχύουν για ακόμη μια μεταβατική περίοδο, υπέρ των ναυτιλιακών κοινοπραξιών (consortia). Συγκεκριμένα, ο **Κανονισμός 823/2000**¹⁰³ προβλέπει την παραχώρηση στις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών γενικής απαλλαγής από την απαγόρευση του άρθρου 81 πργ. 1 (ΣΕΚ), εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 81 πργ. 3 (ΣΕΚ) καθώς επίσης οι όροι και οι υποχρεώσεις που θεσπίζονται στον Κανονισμό αυτό¹⁰⁴. Επειδή όμως η ισχύς του Κανονισμού 823/2000 θα έληγε στις 25 Απριλίου 2005, η Επιτροπή με βάση την πείρα της, έκρινε ότι οι λόγοι στους οποίους στηρίχτηκε μέχρι τώρα η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες θα εξακολουθούσαν να ισχύουν, με αποτέλεσμα να δοθεί παράταση της ισχύος του Κανονισμού για μια ακόμη πενταετία. Πράγματι, με τον Κανονισμό 611/2005¹⁰⁵ παρατείνεται η ισχύς του τροποποιημένου πλέον Κανονισμού 823/2000 για την 25^η Απριλίου 2010.

¹⁰¹SEC(2006) 761.

¹⁰²Ibid.

¹⁰³http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/03/04/index.tkl?lang=gr&all=1&pos=293&s=1&e=10.

¹⁰⁴Κανονισμός 823/2000.

¹⁰⁵<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005R0611:EL:NOT.>, Κανονισμός 611/2005.

Κεφάλαιο 6^ο Οι στόχοι της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018

6. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι στρατηγικοί, αλλά και οι ειδικοί στόχοι που έθεσε η Ε.Ε. για τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης το 2018. Οι στόχοι που αναφέρονται εδώ έρχονται σε άμεση συνάρτηση με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, καθώς και με την ευρωπαϊκή ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική.

6. 2. Οι στόχοι μέχρι το 2018

Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας την ιδιαίτερη σημασία της ναυτιλίας αλλά και όλων των συναφών ναυτιλιακών κλάδων ως σημαντικές πηγές εισοδήματος και θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη, θέτει σε πρόσφατη ανακοίνωσή της¹⁰⁶ τους κύριους στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών με χρονικό ορίζοντα το έτος 2018. Η ανακοίνωση αυτή εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο τόσο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών¹⁰⁷, όσο και της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής, με της οποίας τους στόχους έρχεται σε άμεση συνάρτηση¹⁰⁸. Επίσης, στην ανακοίνωση αυτή διαπιστώνεται η στήριξη και άλλων συναφών πολιτικών και συγκεκριμένα της ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής της Ε.Ε.

Οι **κύριοι στρατηγικοί στόχοι** της Ε.Ε. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι ο εξής :

- 1) *η ασφαλής και αποδοτική ενδοευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς και θάλασσες,*
- 2) *η προώθηση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των συναφών ναυτιλιακών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές,*
- 3) *η προσαρμογή ολόκληρου του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών στις προκλήσεις του 21^{ου} αιώνα.*

Οι στόχοι αυτοί στηρίζονται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής και βασίζονται στις βασικές αξίες της αειφόρου ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και των ανοικτών αγορών με ισότιμο ανταγωνισμό και υψηλά

¹⁰⁶COM (2009), 8.

¹⁰⁷COM (2006), 314.

¹⁰⁸http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l66049_el.htm, COM (2007), 575.

περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα. Οι στρατηγικοί στόχοι θα επιτευχθούν με τους εξής (ειδικούς) υπό-στόχους¹⁰⁹:

1) *Η ευρωπαϊκή ναυτιλία θα πρέπει να συνεχίσει να προσαρμόζεται στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς, η οποία ενέχει διεθνείς ανταγωνιστές με σημαντικά πλεονεκτήματα από άποψη κυβερνητικής στήριξης, όπως πρόσβασης σε φθηνά κεφάλαια και άφθονο εργατικό δυναμικό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα δράσης θα μπορούσε να θεωρηθεί η ανάληψη πρωτοβουλίας εκ μέρους της Επιτροπής, με σκοπό να προωθήσει την ευθυγράμμιση των ουσιαστών κανόνων ανταγωνισμού παγκοσμίως.*

2) *Η διατήρηση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας και της προσέλκυσης νέου ανθρώπινου δυναμικού σε συνδυασμό με τη συνεχή εκπαίδευση και κατάρτισή του αποτελούν ενέργειες καίριας σημασίας, οι οποίες και θα πρέπει να ενταθούν, διότι αυτές στηρίζουν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων. Ορισμένες από τις κοινοτικές δράσεις, θα μπορούσαν να είναι : η ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και της ναυτικής σταδιοδρομίας, η βελτίωση της επίγνωσης των ευκαιριών απασχόλησης, η διευκόλυνση της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στα συμπλέγματα ναυτιλιακών φορέων σε όλη την Ευρώπη, η ενθάρρυνση των βέλτιστων πρακτικών στις εκστρατείες προώθησης και προσλήψεων και η προώθηση της καλύτερης χρήσης των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη θάλασσα καθώς κ.α.¹¹⁰.*

3) *Αναγκαία είναι η επίτευξη ποιοτικής ναυτιλίας, η οποία μπορεί να προέλθει μέσω : α) της συνέχισης των προσπαθειών για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών, (πχ. η υλοποίηση των προτάσεων σχετικά με τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων), β) της ενίσχυσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και ιδίως εκείνης που αφορά έκνομες ενέργειες, δηλαδή τρομοκρατικές ενέργειες, πειρατεία, ένοπλη ληστεία, διακίνηση λαθρομεταναστών κ.α. και γ) της ενίσχυσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών που διακινούν όλο και πιο συχνά πλέον ενεργειακά προϊόντα (υγροποιημένο φυσικό αέριο, πετρέλαιο)¹¹¹, εξασφαλίζοντας την ομαλή λειτουργία των ενεργειακών αγορών καθώς και του ενεργειακού εφοδιασμού της Ε.Ε.*

¹⁰⁹COM (2009), 8.

¹¹⁰Ibid.

¹¹¹Ibid.

4) *Η περαιτέρω προώθηση των συνεργασιών στη διεθνή σκηνή.* Η Ε.Ε. στηρίζει τόσο τις εργασίες των ειδικών διεθνών οργανισμών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και το αναπτυσσόμενο δίκτυο διμερών συμφωνιών και διαλόγου στον ίδιο τομέα, με βασικούς ναυτιλιακούς και εμπορικούς εταίρους. Η Επιτροπή και τα κ-μ βρίσκονται σε ευνοϊκή θέση ώστε να πιέσουν τη διεθνή κοινότητα για αλλαγές που πρέπει να γίνουν καθώς και για τη δημιουργία ενός σφαιρικού διεθνούς κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλία, το οποίο θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις παγκόσμιες προκλήσεις της εποχής.

5) *Η Ε.Ε. πρέπει να είναι ο παγκόσμιος πρωτοπόρος στη θαλάσσια έρευνα και καινοτομία.* Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών κλάδων και η ικανότητά τους να αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που αφορούν το περιβάλλον, την ενέργεια, την ασφάλεια και τον ανθρώπινο παράγοντα επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τις προσπάθειες για έρευνα και καινοτομία, οι οποίες πρέπει να ενθαρρυνθούν περαιτέρω. (π.χ. η δημιουργία νέων σχεδίων και εξοπλισμού πλοίων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων).

6) Τέλος, *απαραίτητη είναι και η πλήρης εκμετάλλευση του δυναμικού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων καθώς και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.* Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε. των 27 προβλέπεται να αυξηθούν από 3,8 δισεκατομμύρια τόνους, το 2006, σε περίπου 5,3 δισεκατομμύρια τόνους, το 2018. Σε λίγο καιρό δηλαδή, οι υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των συνδέσεών τους με την ενδοχώρα και ο ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τουλάχιστον 1,6 δισεκατομμύριο τόνους επιπλέον από ότι σήμερα¹¹². Θα αυξηθεί επίσης, η επιβατική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων και των κρουαζιερόπλοιων. Επομένως, θα πρέπει να εξασφαλίζονται η εδαφική συνέχεια, η περιφερειακή συνοχή και τα ποιοτικά πρότυπα για τους επιβάτες των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και τα λιμάνια να είναι σε θέση να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τη λειτουργία τους ως πύλες.

¹¹²Ibid.

Β' Μέρος

Κεφάλαιο 1^ο Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Πλέγμα

1. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται το ναυτιλιακό πλέγμα της Ε.Ε. Αρχικά, δίνεται ο ακριβής ορισμός του πλέγματος, στη συνέχεια επισημαίνεται η θέση και ο ρόλος που αυτό έχει μέσα στην οικονομική θεωρία (Diamond theory) του καθηγητή Porter, Μ., η οποία αφορά ουσιαστικά την ανάδειξη ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μιας περιοχής. Επίσης, γίνεται αναφορά στη σημασία που έχουν τα πλέγματα για την ίδια την Ε.Ε., μέσω της θέσπισης σχετικών θεσμών καθώς και της ανάληψης σχετικών πρωτοβουλιών. Εν τέλει, παρατίθεται το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα και ειδικότερα τα οικονομικά στοιχεία των αγορών που το συνθέτουν.

1. 2. Τα πλέγματα /οι συνεργατικοί σχηματισμοί

Η σημερινή οικονομική πραγματικότητα σε παγκόσμιο επίπεδο χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη και τη δημιουργία ενός πλέγματος ή αλλιώς ενός συνεργατικού σχηματισμού (cluster) συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων που συνδέονται με την λειτουργία ενός κλάδου της οικονομίας. Ειδικότερα, ως πλέγμα συναφών δραστηριοτήτων ορίζεται, σύμφωνα με τον καθηγητή Michael Porter, μια γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων και θεσμικών φορέων σε ένα συγκεκριμένο κλάδο της οικονομικής δραστηριότητας¹¹³. Ένα τέτοιο πλέγμα, πέρα των επιχειρήσεων σε συναφείς κλάδους, μπορεί να περιλαμβάνει : προμηθευτές εξειδικευμένων υπηρεσιών, όπως εξαρτημάτων και μηχανολογικού εξοπλισμού, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, παροχές εξειδικευμένων υποδομών, κυβερνητικούς φορείς αλλά και άλλου είδους φορείς που προσφέρουν εξειδικευμένη κατάρτιση, εκπαίδευση, ενημέρωση, έρευνα καθώς και τεχνική υποστήριξη (π.χ. πανεπιστήμια, δεξαμενές σκέψεις, επαγγελματικές ενώσεις, οργανισμοί πιστοποίησης κ.α.)¹¹⁴. Το γεωγραφικό πεδίο ενός πλέγματος μπορεί να κυμανθεί από μια πόλη σε μια άλλη ή από ένα κράτος σε ένα άλλο ή ακόμη και σε ένα δίκτυο γειτονικών χωρών¹¹⁵. Μέσα

¹¹³Porter, Michael, E., (2008), *“On Competition, Updated and Expanded Edition”*, Harvard Business School Publishing, Boston, MA, p. 215.

¹¹⁴Ibid, p. 213 and p. 215.

¹¹⁵Ibid, p. 215.

στο πλέγμα, οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ των συντελεστών του, προωθούν τη συνεργασία αλλά παράλληλα και τον ανταγωνισμό.

Στα πλαίσια ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας, τα πλέγματα συνιστούν έναν από τους παράγοντας ανάλυσης της θεωρίας του διαμαντιού του M. Porter (*Diamond Theory*), η οποία στοχεύει στην ανάδειξη των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μιας χώρας/πόλης καθώς και ευρύτερης περιοχής. Η θεωρία αυτή βασίζεται κυρίως σε τέσσερις παραμέτρους : 1) τις συνθήκες των συντελεστών της παραγωγής (factor conditions), 2) τις συνθήκες ζήτησης (demand conditions), 3) τη στρατηγική των ανταγωνιστικών επιχειρήσεων και 4) τις σχετικές και υποστηρικτικές βιομηχανίες (related and supported industries)¹¹⁶. Δυο άλλες παράμετροι λειτουργούν συνοδευτικά με τις προηγούμενες - ο ρόλος της κυβέρνησης (government-policies) και οι αστάθμητοι παράγοντες (chances). Όλες μαζί δημιουργούν ένα σύστημα με αλληλεπιδρώντα στοιχεία (diamond as a system) σκιαγραφώντας το περιβάλλον μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται και ανταγωνίζονται τα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα πλέγματα συνιστώντας την παράμετρο των σχετικών και υποστηρικτικών βιομηχανιών της θεωρίας, επιδρούν στον ανταγωνισμό με τρεις κυρίως τρόπους : 1) μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και των βιομηχανιών, 2) μέσω της ικανότητάς τους να προωθήσουν καινοτομίες και 3) μέσω της δημιουργίας νέων επιχειρήσεων που υποστηρίζουν τις καινοτομίες και οι οποίες προωθούν την περαιτέρω επέκταση του πλέγματος¹¹⁷. Στη θεωρία αυτή, τονίζεται η ιδιαίτερη σημασία της τοποθεσίας (location) για τη δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, δεδομένου ότι μέσω αυτής επηρεάζεται η παραγωγικότητα¹¹⁸ εταιρειών και βιομηχανιών¹¹⁹. Μέσα σε ένα πλέγμα, η αύξηση της παραγωγικότητας συνήθως επιτυγχάνεται με : την πρόσβαση σε εξειδικευμένους προμηθευτές καθώς και σε εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, τη γρήγορη διάδοση της τεχνολογίας και της πληροφόρησης, την πρόσβαση σε δημόσια αγαθά και φορείς καθώς και τη βελτίωση της ολικής ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών¹²⁰.

Τα πλέγματα παρέχουν ένα γόνιμο περιβάλλον για την πραγμάτωση καινοτομιών αφού οι εταιρίες που βρίσκονται μέσα σε αυτά αντιλαμβάνονται σχετικά γρήγορα τις

¹¹⁶Ibid, pp. 182-183.

¹¹⁷Ibid, pp. 229-230.

¹¹⁸Ibid, p. 225. Ως παραγωγικότητα ορίζεται η αξία που δημιουργείται/παράγεται από μια μονάδα κεφαλαίου ή από τη χρήση φυσικών πόρων ανά ημέρα εργασίας.

¹¹⁹Ibid, pp. 225-226.

¹²⁰Ibid, pp. 230-236.

νέες ανάγκες των αγοραστών σε αντίθεση με τις πιο απομονωμένες¹²¹. Επίσης, τα πλέγματα βοηθούν στο άνοιγμα νέων επιχειρήσεων λόγω κυρίως των μειωμένων εμποδίων εισόδου τους σε αυτά. Η απουσία εμποδίων λειτουργεί παράλληλα και ως κίνητρο μειωμένου επιχειρηματικού ρίσκου. Πολλές φορές ορισμένες ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις μετ-εγκαθίστανται κοντά σε πλέγματα προκειμένου να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που αυτά προφέρουν και συνεπώς να αυξήσουν την παραγωγικότητα τους¹²².

1. 3. Η σημασία των πλεγμάτων για την Ε.Ε.

Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας το γεγονός ότι η βιώσιμη ανάπτυξη και η δημιουργία θέσεων εργασίας εξαρτάται όλο και περισσότερο από την αριστεία και την καινοτομία (τους κύριους μοχλούς της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας) ενέκρινε το 2006 στρατηγική καινοτομίας ευρείας βάσης, στην οποία όρισε την ενίσχυση των πλεγμάτων/συνεργατικών σχηματισμών στην Ευρώπη, ως μια από τις εννιά στρατηγικές προτεραιότητας για την επιτυχή προώθηση της καινοτομίας¹²³.

Η χάραξη και η εφαρμογή πολιτικών για τους συνεργατικούς σχηματισμούς γίνονται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την εμβέλεια που καλύπτουν. Επειδή οι πολιτικές για τους συνεργατικούς σχηματισμούς διαφέρουν μεταξύ των ευρωπαϊκών κ-μ της, η απουσία ομοιομορφίας είναι αναπόφευκτη¹²⁴. Παρόλο που η ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για τους συνεργατικούς μηχανισμούς βρίσκεται σε αρχικό ακόμη στάδιο, η Ε.Ε. έχει διαπιστώσει τη μεγάλη σημασία που έχουν για την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας και της δημιουργίας θέσεων απασχόλησης στον ευρωπαϊκό χώρο. Επομένως, ο ρόλος της Κοινότητας συνίσταται στην ενίσχυση της συμπληρωματικότητας και της συνέργιας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων πολιτικής, με απώτερο σκοπό την υποστήριξη της ανάπτυξης περισσότερων συνεργατικών σχηματισμών παγκόσμιου κύρους στην Ε.Ε.¹²⁵. Ο σκοπός αυτός θα επιτευχθεί κυρίως μέσα από : τη βελτίωση των πολιτικών για τους συνεργατικούς σχηματισμούς, την ενίσχυση της διακρατικής συνεργασίας μεταξύ των συνεργατικών σχηματισμών, την προώθηση της αριστείας των

¹²¹Ibid, p. 237.

¹²²Ibid, pp. 240-241.

¹²³COM (2008) 652.

¹²⁴Ibid.

¹²⁵Ibid.

οργανώσεων που ασχολούνται με αυτούς καθώς και τη βελτίωση της ένταξης καινοτόμων ΜΜΕ στους συνεργατικούς σχηματισμούς. Σημαντικό ρόλο στην πραγματοποίηση του σκοπού αυτού, διαδραματίζει το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο για τους Συνεργατικούς Σχηματισμούς (*European Cluster Observatory*)¹²⁶, το οποίο παρέχει στους αρμόδιους για τη χάραξη πολιτικής, ουδέτερες και συγκρίσιμες πληροφορίες (προερχόμενες από αναλύσεις και αναφορές) σχετικά με τις πολιτικές για τους συνεργατικούς σχηματισμούς στην Ε.Ε. Αυτή η υπηρεσία χαρτογράφησης συνεργατικών σχηματισμών στα κ-μ προάγει ουσιαστικά την τεκμηριωμένη χάραξη πολιτικής καθώς και την αμοιβαία μάθηση.

Εξίσου σημαντικός είναι και ο ρόλος του *European Cluster Alliance*¹²⁷ μέσω του οποίου έρχεται σε επαφή μεγάλος αριθμός υπουργείων και δημόσιων διοικήσεων των κ-μ, που είναι αρμόδια για τη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών για τους συνεργατικούς σχηματισμούς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη στενότερη συνεργασία διαφορετικών δημόσιων διοικήσεων. Συμπληρωματικά, σε πιο τοπικό επίπεδο, η Ε.Ε. παρέχει επίσης έμπρακτη υποστήριξη στη διακρατική συνεργασία σε επιχειρησιακό επίπεδο. Η πρωτοβουλία *Europe INNOVA*¹²⁸ στο πλαίσιο του προγράμματος για την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία επικεντρώνεται κατά κύριο λόγο στην από κοινού ανάπτυξη νέων ή καλύτερων εργαλείων, τα οποία θα μπορούν να χρησιμοποιούν οι συνεργατικοί σχηματισμοί για την υποστήριξη καινοτόμων ΜΜΕ, ενισχύοντας έτσι τις υπηρεσίες επιχειρηματικής υποστήριξης των συνεργατικών σχηματισμών στην Ευρώπη. Η πρωτοβουλία αυτή έχει συμβάλλει στην ενίσχυση των επιχειρηματικών σχέσεων μεταξύ των συνεργατικών σχηματισμών της Ε.Ε. με την οργάνωση επισκέψεων και εκδηλώσεων εξεύρεσης εταίρων καθώς και με την προετοιμασία συμφωνιών εταιρικής σχέσης για τη δημιουργία ανοικτών τομεακών επιχειρηματικών πλατφόρμων για τους συνεργατικούς σχηματισμούς¹²⁹.

1. 4. Το Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Πλέγμα

Στις χώρες της Ε.Ε. και ιδιαίτερα σε αυτές που ο ναυτιλιακός τομέας αποτελεί έναν οικονομικό κλάδο με μεγάλη παράδοση, είναι λογικό και επόμενο στη προσπάθεια διατήρησής του μέσα από τη συνεχή αύξηση της ανταγωνιστικότητας, να

¹²⁶ <http://www.clusterobservatory.eu/index.html#!view=aboutobservatory;url=/about-observatory/>.

¹²⁷ <http://www.proinno-europe.eu/eca>.

¹²⁸ <http://www.europe-innova.eu/web/guest>.

¹²⁹ COM (2008) 652, τελικό.

δημιουργηθούν σημαντικά πλέγματα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, τα οποία όλα μαζί συνθέτουν το ευρύτερο-ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα. Ο κύκλος εργασιών και η προστιθέμενη αξία, τόσο των επιμέρους ναυτιλιακών πλεγμάτων των κ-μ, όσο και του ευρύτερου-ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, έχουν τεράστια σημασία για την ευρωπαϊκή οικονομία αλλά και την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Οι ευρωπαϊκές χώρες με τη μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία έχουν αναπτύξει πολλές και σημαντικές σε διεθνές επίπεδο, ανταγωνιστικές ναυτιλιακές βιομηχανίες και δραστηριότητες. Η συνέχεια και η βιωσιμότητά τους δεν θα μπορούσε να υπάρξει αν δεν λειτουργούσαν με κριτήρια και όρους διεθνούς ανταγωνισμού. Εκτός από τη δραστηριότητα της αποκλειστικά ναυτιλιακής μεταφοράς, η συνολική επίδοση του κλάδου και οι συνέπειες του στην οικονομία θα πρέπει να εκτιμηθεί, λαμβάνοντας υπόψη το πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Για το σκοπό αυτό, διάφορες μέθοδοι που προσπαθούν να εκτιμήσουν τη συνολική επίδοση του κλάδου στην οικονομία σε όρους προστιθέμενης αξίας και απασχόλησης, χρησιμοποιούν την ανάλυση εισροών-εκροών με την οποία δεν μετράται μόνο η επίδοση του συγκεκριμένου κλάδου αλλά και των άλλων κλάδων που άμεσα ή έμμεσα εφοδιάζουν με εισροές τον κλάδο αυτό¹³⁰. Με την ανάλυση εισροών-εκροών μπορούν να προσδιοριστούν και να εκτιμηθούν οι πολλαπλασιαστικές έμμεσες συνέπειες στην προστιθεμένη αξία, την απασχόληση και το εισόδημα συνολικά. Ακόμη μπορούν να προσδιοριστούν οι διασυνδεδεμένοι κλάδοι και υπό-κλάδοι, η πιθανή συμμετοχή νέων κλάδων στο ναυτιλιακό πλέγμα καθώς και οι μακροοικονομικές συνέπειες διαφόρων μέτρων πολιτικής για το ναυτιλιακό πλέγμα που αναπτύσσει η Ε.Ε.

Εξίσου σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό πλέγμα έχουν και εκείνα τα κ-μ τα οποία παρόλο που δεν αποτελούν κατεξοχήν ναυτιλιακές χώρες εμπλέκονται και αναπτύσσουν κάποιες συναφείς ναυτιλιακές δραστηριότητες. Οι εισροές από κλάδους και υπό-κλάδους, οι οποίες διαπερνούν τα σύνορα των χωρών της Ε.Ε. και οι οποίες συνδέονται και είναι υποστηρικτικές της ναυτιλίας είναι πολλές και ιδιαίτερα σημαντικής σημασίας για την οικονομία όλων των ευρωπαϊκών χωρών. Η σημασία όλων αυτών των συγκεκριμένων συναφών δραστηριοτήτων στη ξηρά που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και απασχόληση ποικίλλει σε κάθε κ-μ.

¹³⁰Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 109.

Το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα κατέχει μια ισχυρή θέση στο διεθνή ναυτιλιακό κόσμο, πράγμα που επιβεβαιώνεται και από τα εξής: 1) οι ευρωπαϊκοί λιμένες χειρίζονται σχεδόν το 25% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, 2) οι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες ελέγχουν το 42% του παγκόσμιου στόλου, 3) η Ευρώπη είναι ο νούμερο ένας τουριστικός προορισμός παγκοσμίως, 4) η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία παρουσίασε τον υψηλότερο συνολικό κύκλο εργασιών για το μεγαλύτερο μέρος της τελευταίας δεκαετίας, 5) η Ε.Ε. κυριαρχεί στην αγορά των ΑΠΕ στην ανοιχτή θάλασσα, ενώ 6) οι ευρωπαϊκές υπηρεσίες, η θαλάσσια έρευνα, η εσωτερική ναυσιπλοΐα, η αλιεία και το ναυτικό της Ε.Ε. κατέχουν ηγετική θέση παγκοσμίως¹³¹. Στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν τεράστια σημασία και βάρος στο σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αφού αποτελούν τη βάση και την κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη των άλλων-συναφών με αυτές αγορών του πλέγματος.

Πίνακας 1.1 *Η οικονομική πλευρά/απογραφή του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος*

<i>Ε.Ε. (27+Νορβηγία)</i>	<i>Αξία Παραγωγής</i>	<i>Άμεση Προστιθέμενη Αξία</i>	<i>Απασχόληση Ανθρώπινου Δυναμικού</i>
<i>Παραδοσιακοί θαλάσσιοι τομείς</i>	300 δις €	123,9 δις €	1,92 εκατ.
<i>Παράκτιος & θαλάσσιος τουρισμός</i>	110 δις €	46,6 δις €	2,42 εκατ.
<i>Αλιεία</i>	30 δις €	16,2 δις €	444.000
Σύνολο	440 δις €	186,7 δις €	4,78 εκατ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης Policy Research Corporation (2008)¹³², η οποία αφορά τα 27 κ-μ και τη Νορβηγία, το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα δημιουργεί άμεση προστιθέμενη αξία 186,7 δις €¹³³ (εκ των οποίων το 66% προέρχεται από τους παραδοσιακούς θαλάσσιους τομείς, το 25% από τον παράκτιο

¹³¹European Commission, (November 2008), The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Report on results, p.5.

¹³²Policy Research Corporation (6/10/2008), Economic features and the strength of European maritime clusters, Harry Webers, Brussels.

¹³³European Commission, The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, *ibid*, p. 37.

και θαλάσσιο τουρισμό και το 9% από την αλιεία.) απασχολώντας 4,78 εκατ. ανθρώπους που αντιπροσωπεύουν το 2,25% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης (Πίνακας 1.1). Η μέση προστιθεμένη αξία ανά εργαζόμενο είναι περίπου 39.000 €¹³⁴.

Για την καλύτερη μελέτη του ναυτιλιακού πλέγματος, οι θαλάσσιοι τομείς χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες¹³⁵ :

- i. στους παραδοσιακούς θαλάσσιους τομείς που είναι¹³⁶: η ναυτιλία, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, η εσωτερική ναυσιπλοΐα, οι ναυτιλιακές υπηρεσίες (πρακτορεύσεις, ασφαλίσεις, ναυλομεσίτες κ.α.), το πολεμικό ναυτικό και η ακτοφυλακή, τα λιμάνια, τα ναυπηγεία και τα θαλάσσια έργα (όπως π.χ. βυθοκόρηση κ.α.).
- ii. στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό και
- iii. στην αλιεία.

Στην Ε.Ε. (27+Νορβηγία), οι παραδοσιακοί θαλάσσιοι τομείς παράγουν αξία 300 δις €, άμεση προστιθεμένη αξία 123,9 δις € και απασχολούν άμεσα 1,92 εκατ. ανθρώπους (αντιστοιχεί στο 0,90% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης)¹³⁷ (Πίνακας 1.1). Τα κ-μ που έχουν την ισχυρότερη θέση στους παραδοσιακούς θαλάσσιους τομείς είναι το Ην. Βασίλειο, η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιταλία. Από την άποψη της προστιθέμενης αξίας οι μεγαλύτεροι παραδοσιακοί θαλάσσιοι τομείς στην Ευρώπη είναι η ναυτιλία, τα λιμάνια, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, τα ναυπηγεία και το πολεμικό ναυτικό¹³⁸.

Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός στην Ε.Ε. (27+Νορβηγία) προσφέρει άμεση προστιθέμενη αξία 46,6 δις € και απασχολεί 2,42 εκατ. ανθρώπους (αντιστοιχεί στο 1,14% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης). Η αξία παραγωγής του υπολογίζεται περίπου στα 110 δις €¹³⁹ (Πίνακας 1.1). Οι κυριότερες χώρες στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, τόσο σε όρους προστιθέμενης αξίας, όσο και σε όρους απασχόλησης είναι : η Ισπανία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ελλάδα, το Ην. Βασίλειο και η Πορτογαλία.

¹³⁴Ibid, p.6.

¹³⁵Ibid, pp. 5-6.

¹³⁶Policy Research Corporation, "Economic features and the strength of European maritime clusters", *ibid*, p. 5.

¹³⁷European Commission, The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, *ibid*, p. 7.

¹³⁸Ibid, p.8 and p. 37.

¹³⁹Ibid, p.9.

Στην Ε.Ε. (27+Νορβηγία) η αλιεία παράγει προστιθέμενη αξία 16,2 δις € (αντιστοιχεί στο 0,14% του συνολικό ΑΕΠ της Ε.Ε. και της Νορβηγίας) και απασχολεί 444.000 ανθρώπους (αντιστοιχεί στο 0,21% της συνολικής ευρωπαϊκής απασχόλησης). Η αξία παραγωγής της υπολογίζεται στα 30 δις € (Πίνακας 1.1). Οι περισσότεροι εργαζόμενοι στην αλιεία βρίσκονται στην περιοχή της Μεσογείου, ενώ η μέση προστιθέμενη αξία ανά εργαζόμενο είναι υψηλότερη στις πιο βόρειες χώρες¹⁴⁰.

Μια από τις σημαντικότερες ναυτιλιακές τάσεις που παρατηρείται στο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα είναι η αύξηση της έρευνας και ανάπτυξης καθώς και της καινοτομίας (RDI), ιδίως στους τομείς της κατασκευής θαλάσσιου εξοπλισμού και των ναυπηγείων. Οι κατασκευαστικοί κλάδοι της Ευρώπης αντιμετωπίζουν σήμερα έντονο ανταγωνισμό κυρίως από τις ασιατικές χώρες. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες των τομέων αυτών, στην προσπάθεια τους να διατηρήσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, ειδικεύονται σε θέματα τεχνογνωσίας και επικεντρώνονται στην έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία. Μια άλλη τάση που παρατηρείται είναι η προσπάθεια αντιμετώπισης του προβλήματος της πρόσληψης σε θαλάσσια επαγγέλματα. Η προσέλκυση νέων σε αρκετούς τομείς της ναυτιλίας αποδεικνύεται δύσκολη. Τέλος, λόγω της αυξημένης ευαισθητοποίησης σε περιβαλλοντικά θέματα, υπάρχει η τάση για ανάληψη πρωτοβουλιών (και σχετικών επενδύσεων) με σκοπό τη βιώσιμη ανάπτυξη των θαλάσσιων τομέων¹⁴¹.

Οι δραστηριότητες του ναυτιλιακού πλέγματος υποστηρίζονται και από τη γενική πολιτική της Επιτροπής για τους συνεργατικούς σχηματισμούς¹⁴² καθώς και από συνοδευτικά μέτρα υποστήριξής τους, όπως για παράδειγμα, η πρωτοβουλία *Europe INNOVA*, που αναφέρθηκε και παραπάνω¹⁴³. Για την καλύτερη απόδοση αλλά και για τον καλύτερο συντονισμό του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 2005 το ευρωπαϊκό δίκτυο ναυτιλιακών πλεγμάτων (*European Network of Maritime Clusters*), με σκοπό να φέρει πιο κοντά τα ναυτιλιακά πλέγματα (μέσω των οργανισμών για τα ναυτιλιακά πλέγματα)¹⁴⁴ δέκα κρατών (Γερμανίας, Φιλανδίας, Δανίας, Ιταλίας, Γαλλίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Πολωνίας, Σουηδίας

¹⁴⁰Ibid, p.10.

¹⁴¹Ibid, pp. 15-16.

¹⁴²COM (2008) 652, τελικό.

¹⁴³European Commission, The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, *ibid*, p. 18.

¹⁴⁴Είναι οι οργανώσεις εκείνες οι οποίες αποσκοπούν στην ενίσχυση της δύναμης του ναυτιλιακού πλέγματος της χώρας τους.

και Ην. Βασιλείου). Αυτό το δίκτυο συνιστά μια πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών καθώς και πρακτικών που αναπτύσσουν τα κράτη στους σχετικούς με το ναυτιλιακό πλέγμα τομείς τους. Οι ενέργειες αυτές ενισχύουν τα ναυτιλιακά πλέγματα των χωρών αυτών καθώς και όλο το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα¹⁴⁵.

¹⁴⁵SEC (2007) 1406.

Κεφάλαιο 2^ο Ευρωπαϊκοί Λιμένες

2. 1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο παρουσιάζει μια από τις σημαντικότερες αγορές του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, τους λιμένες της Ε.Ε. Ειδικότερα μέσα από το κεφάλαιο αυτό διαπιστώνεται ο σύγχρονος ρόλος των ευρωπαϊκών λιμένων, ο οποίος είναι ιδιαίτερα σύνθετος και ως εκ τούτου ιδιαίτερα ουσιώδης για τη γενικότερη ευημερία της Ε.Ε. Στη συνέχεια, αναφέρονται οι προκλήσεις αλλά και οι δυσκολίες που προκύπτουν ως προς τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής και ειδικότερα σε ζητήματα σχετικά με την οργάνωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών και των μεθόδων χρέωσης της χρήσης των λιμενικών και θαλάσσιων υποδομών. Τέλος, για την καλύτερη προσέγγιση του θέματος και με βάση τη SWOT Analysis, παρατίθενται οι σημαντικότερες δυνατότητες, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές που παρουσιάζονται τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό περιβάλλον της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας.

2. 2. Ο σύγχρονος ρόλος των ευρωπαϊκών λιμένων

Η ύπαρξη 3.000 μεγάλων λιμένων παγκοσμίως δηλώνει αδιαμφισβήτητα τη μεγάλη σημασία που έχει η λιμενική βιομηχανία για τις θαλάσσιες μεταφορές¹⁴⁶. Οι θαλάσσιες μεταφορές συμβάλλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ένωσης μέσω της άρρηκτης σύνδεσής τους με τις λιμενικές υποδομές. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο στη λειτουργική αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών πράγμα που διαπιστώνεται από το γεγονός ότι μέσω των 1200 λιμανιών¹⁴⁷ που υπάρχουν στην Ένωση, διακινούνται ετησίως συνολικά 3,5 δις τόνοι φορτίου και 350 εκ. επιβάτες. Επίσης, περίπου 350.000 άνθρωποι εργάζονται στους ευρωπαϊκούς λιμένες και τις άμεσα σχετικές υπηρεσίες, παράγοντας προστιθέμενη αξία περίπου 20 δις €¹⁴⁸. Ο σύγχρονος ρόλος των ευρωπαϊκών λιμένων φαίνεται να είναι πολύ πιο σύνθετος, αλλά παράλληλα και πιο ουσιαστικός, «συνειδητοποιημένος» από ότι ήταν κάποτε στο παρελθόν. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια όχι μόνο λειτουργούν ως αναγκαίο συμπληρωματικό στοιχείο στο μεταφορικό έργο των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά αποτελούν και ζωτικό μέρος στην όλη μεταφορική διαδικασία. Γενικότερα, τα λιμάνια έχουν πολλές σημαντικές λειτουργίες οι οποίες

¹⁴⁶Stopford, Martin, “*Maritime Economics*”, ibid, p. 48.

¹⁴⁷http://europa.eu/pol/fish/index_el.htm

¹⁴⁸SEC (2007) 1406.

θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ζωτικής σημασίας για την αποδοτικότητα των πλοίων. Μεταξύ άλλων, ο κύριος σκοπός τους είναι η παροχή ασφαλούς τοποθεσίας, όπου τα πλοία μπορούν να αγκυροβολήσουν¹⁴⁹.

Η πρόοδος της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης και η επακόλουθη απόφαση ενσωμάτωσης του στόχου της αειφόρου κινητικότητας στη ΚΠΜ, έφεραν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος την προοπτική κοινοτικών πολιτικών για τους ευρωπαϊκούς λιμένες. Στις αρχές της δεκαετίας του '90, η Ε.Ε. αναθεώρησε την αρχή «μη-παρέμβασης» σε θέματα λιμένων και ξεκίνησε τη συστηματική προσπάθεια εκπόνησης προτάσεων και στρατηγικής για τη λιμενική βιομηχανία¹⁵⁰. Τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε., η λιμενική βιομηχανία και οι χρήστες των λιμένων (δηλ. πλοιοκτήτες, μεταφορικές εταιρίες, φορτωτές κ.α.) αναζητούν λύσεις στις προκλήσεις της νέας οικονομικής πραγματικότητας.

2. 3. Λόγοι ανάδειξης της ζήτησης θαλάσσιων υποδομών

Το *εμπόριο* και οι *μεταφορές* είναι οι δυο παράγοντες που δημιουργούν δραστηριότητες στα λιμάνια, τα οποία σήμερα αποτελούν αναμφισβήτητα κύριο συστατικό της διεθνούς αλυσίδας των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου¹⁵¹. Η *παγκοσμιοποίηση του εμπορίου* και η συνεχής, με υψηλούς ρυθμούς *αύξηση του όγκου* του¹⁵², απαιτούν τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών που όπως έχει ήδη αναφερθεί αποτελεί φθηνός και αρκετά οικολογικός τρόπος μεταφοράς προσώπων, αλλά και μεγάλης ποσότητας αγαθών. Συνεπώς το αυξανόμενο εμπόριο έχει την ανάγκη ύπαρξης επαρκών και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών¹⁵³. Η δε ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, προέκυψε από τη παγκόσμια *τάση ανάπτυξης της εμπορευματοκιβωτοποίησης (containerization)* που ουσιαστικά αναφέρεται στη καθιέρωση του συστήματος μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) για λόγους ταχύτερης, ασφαλούς και φθηνότερης μεταφοράς των γενικών φορτίων¹⁵⁴. Επίσης, η μείωση του μέσου κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς επιδιώχθηκε μέσω του

¹⁴⁹Stopford, Martin, “Maritime Economics”, *ibid*, p. 81.

¹⁵⁰Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», *όπ. π.*, σ. 326.

¹⁵¹Γιαννόπουλος, Γιώργος, Α., «Θαλάσσιες Μεταφορές», *όπ. π.* σ. 59.

¹⁵²Grammenos, Costas, T., (2002), “The handbook of maritime economics and business”, LLP, London-Hong Kong, pp. 35-38.

¹⁵³Πάλλης, Αθανάσιος, Α, - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., (2001), «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», Ελληνικά γράμματα, Αθήνα, σ. 38.

¹⁵⁴Παρδάλη, Αγγελική, (2001), «Η λιμενική βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων», Σταμούλης, Αθήνα, σ. 48.

γιγαντισμού των πλοίων δηλαδή της αύξησης του μεγέθους των πλοίων, η οποία και θα συνεχίζεται στο μέλλον (π.χ Post-Panamax, Ultra large container ships¹⁵⁵). Προβλέπεται ότι μέχρι το 2020 το μέγεθος των πλοίων Ε/Κ θα ξεπεράσει ακόμη και τα 15.000 TEU¹⁵⁶.

Για την Ε.Ε. οι λιμένες και οι θαλάσσιες υποδομές είναι σημαντικοί παράγοντες τόσο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και των υπόλοιπων μέσων. Το αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα της Ε.Ε. ισοδυναμεί με ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα, το οποίο βοηθάει στην οικονομική της ανάπτυξη.

Ιδιαίτερα σημαντικός υπήρξε και ο ρόλος της *γεωγραφικής θέσης* της Ε.Ε. στην ανάδειξη της ζήτησης των θαλάσσιων υπηρεσιών και κατ' επέκταση στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμένων. Όντας μια εκτεταμένη θαλάσσια περιοχή, η Ευρώπη είναι πολύ αποτελεσματική, λόγω του ότι περιβάλλεται από όλες τις πλευρές της με νερό, εκτός των συνόρων της με τη Ρωσία¹⁵⁷. Καθώς φαίνεται από την ακτογραμμή της, κανένα εσωτερικό σημείο δεν απέχει περισσότερο από 350 χιλ. από τη θάλασσα¹⁵⁸. Υπάρχουν περιοχές δημογραφικής συγκέντρωσης, ουσιαστικός παράγοντας για την ανάπτυξη των κοντινών τους λιμένων. Επιπλέον όταν η χώρα έχει νησιά με οικονομική σημασία ή θαλάσσια παράδοση, η χρήση της θαλάσσιας μεταφοράς ενθαρρύνεται. Γίνεται αντιληπτό ότι οι γεωγραφικοί παράγοντες επιδρούν στον λιμενικό ανταγωνισμό αφού ο ρόλος των ευρωπαϊκών λιμένων στα σύγχρονα σύνθετα συστήματα μεταφοράς, σχετίζεται με τη γεωγραφία τους και ειδικότερα με την τοποθεσία σε σχέση με την ακτή ή με τα άλλα λιμάνια και την περιφερειακή τους θέση (παράκτια και παραποτάμια λιμάνια, λιμάνια σε εκβολές ποταμών)¹⁵⁹.

¹⁵⁵Η προσπάθεια για επίτευξη οικονομικών κλίμακας οδήγησε στην κατασκευή του πλοίου post-panamax, το οποίο χρησιμοποιείται στα διατλαντικά δρομολόγια (transatlantic), στα αντίστοιχα του Ειρηνικού (transpacific) και σε εκείνα μεταξύ Ευρώπης-Άπω Ανατολής μέσω της Μεσογείου. Αυτά τα πλοία είναι φαρδύτερα, πιο οικονομικά στην κατασκευή, καταναλώνουν λιγότερα καύσιμα και έχουν λιγότερους περιορισμούς στη φορτοεκφόρτωσή τους. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 και προς το τέλος αυτής παρατηρείται ταχύτατη αύξηση του μεγέθους των πλοίων που φτάνει στο γιγαντισμό με την εμφάνιση των ultra large container ships.

¹⁵⁶Οι σύγχρονες συνθήκες οδηγούν σε νέες απαιτήσεις στο χώρο του διεθνούς εμπορίου και κατά συνέπεια των μεταφορών. Καθώς η ζήτηση των πλοίων είναι μια παράγωγος ζήτηση, ο γιγαντισμός τους είναι αναπόφευκτος προκειμένου να καλυφθούν οι παρούσες και μελλοντικές ανάγκες μιας παγκοσμιοποιημένης και ανταγωνιστικής αγοράς. Ενώ η ζήτηση TEU που προκύπτει από την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, δημιουργεί με τη σειρά της σημαντικές οικονομίες κλίμακας που έχουν σαν άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση του κατά μονάδα κόστους.

¹⁵⁷Stopford, Martin, "Maritime Economics", ibid, p. 366.

¹⁵⁸Πάλλης, Αθανάσιος, Α., - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 57.

¹⁵⁹Ibid, όπ. π. σ. 58.

Τέλος, η ιδιαίτερη γεωγραφική θέση της Ένωσης και η επιδίωξη της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης, έχει ως επακόλουθο την ανάδειξη της περιφερειακής πολιτικής, η οποία ουσιαστικά στοχεύει στη μεγαλύτερη δυνατή κοινωνική και οικονομική συνοχή μεταξύ αναπτυγμένων και λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών της Ε.Ε. Έτσι λοιπόν, για **κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους** οι θαλάσσιες μεταφορές και συνεπώς και οι θαλάσσιες υποδομές βρίσκονται για μια ακόμη φορά σε ζήτηση προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι στόχοι της Ένωσης .

2. 4. Η σημασία των λιμένων για την Ε.Ε.

Οι παράγοντες που καθιστούν το λιμενικό σύστημα ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία είναι οι εξής:

2. 4. 1. Εξωτερικό εμπόριο / ευρωπαϊκές εξαγωγές

Τα μεγαλύτερα πλέον λιμάνια του κόσμου έχουν μετατραπεί σε εμπορικά κέντρα, με χαρακτηριστικό ευρωπαϊκό παράδειγμα να αποτελεί το λιμάνι του Ρότερνταμ¹⁶⁰. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια διεξάγουν το 90% του συνολικού εμπορίου μεταξύ των κ-μ της Ε.Ε. και των τρίτων χωρών (extra- EU trade) καθώς και το 30% περίπου του εμπορίου μεταξύ των κ-μ (intra- EU trade)¹⁶¹. Η Ε.Ε. αποτελεί χωρίς αμφιβολία μαζικό χρήστη των λιμενικών υπηρεσιών, είτε για την κάλυψη εξωτερικών αναγκών, είτε εσωτερικών. Όπως έχει ήδη αναφερθεί το μεγαλύτερο στοίχημα του παγκόσμιου εμπορίου σήμερα, είναι η μεταφορά των φορτίων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, στο μικρότερο δυνατό χρόνο, που λόγω της μεγάλης χωρητικότητας που προσφέρουν τα εμπορικά πλοία, δίνεται προβάδισμα στις θαλάσσιες μεταφορές και ως εκ τούτου αυξάνεται και το μεταφορικό έργο των ευρωπαϊκών λιμένων. Επομένως, με την αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές και τις αυξανόμενες περιβαλλοντικές ανησυχίες (ως το πιο οικολογικό μέσο), οι θαλάσσιες μεταφορές και οι λιμένες καλούνται να εξυπηρετήσουν ένα μεγαλύτερο μεταφορικό έργο από αυτό που παραδοσιακά τους αναλογούσε¹⁶².

¹⁶⁰Branch, Alan, E., (1998), “*Maritime Economics*”, *Management & Marketing*”, 3rd, Stanley Thornes Ltd, United Kingdom, p. 168.

¹⁶¹http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124163_en.htm.

¹⁶²Πάλλης, Αθανάσιος, Α, - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 301.

Τα λιμάνια της Ευρώπης, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο εξωτερικό εμπόριο και τις εξαγωγές της, όχι μόνο μέσω της πραγμάτωσης των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και της πραγμάτωσης του υπόλοιπου ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος. Αποτελεί κατά αυτό τον τρόπο αναπόσπαστο τμήμα - βασικό κρίκο του ευρύτερου μεταφορικού συστήματος της Ένωσης, αφού μέσω αυτού γίνεται η σύνδεση μεταξύ των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτή η εξέλιξη οδήγησε στην εμφάνιση των γνωστών λιμένων «*τρίτης γενιάς*», οι οποίοι ξεφεύγουν από τις παραδοσιακές λειτουργίες των παλιών λιμανιών και λειτουργούν πλέον ως διαμεταφορείς λόγω της τάσης χρήσης όλων των δυνατών συνδυασμών μεταφορικών μέσων¹⁶³. Ένα συντονισμένο και αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα που συνεχώς βελτιώνεται και προσαρμόζεται στις νέες απαιτήσεις του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος της παγκόσμιας αγοράς, συνιστά χωρίς αμφιβολία ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την ευρωπαϊκή οικονομία.

2. 4. 2. Περιφερειακή ανάπτυξη

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη μιας περιοχής, λειτουργώντας σαν μια προωθητική δύναμη που δημιουργεί με τη σειρά της άξονες ανάπτυξης αλλά και πόλους επενδύσεων¹⁶⁴. Οι λιμένες λειτουργούν συμπληρωματικά και στην επίτευξη της περιφερειακής πολιτικής της Ένωσης συντελώντας, τόσο στην ενοποίηση ηπειρωτικών και νησιωτικών περιοχών μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και στη γενικότερη σύγκλιση αναπτυγμένων και μη περιοχών, μέσω της διατροπικής τους λειτουργίας. Επομένως, οι λιμένες βοηθούν στην αντιμετώπιση κοινωνικοοικονομικών προβλημάτων, λειτουργώντας ως ουσιώδεις σύνδεσμοι στην περίπτωση των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών.

2. 4. 3. Μικροοικονομικό επίπεδο και logistics

Οι λιμένες επιδρούν στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης των επιχειρήσεων, δεδομένου ότι έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν ως σημεία συσσώρευσης συμπληρωματικών δραστηριοτήτων - υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (VAS-Value

¹⁶³ Παρδάλη, Αγγελική, «*Η λιμενική βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*», όπ. π. σ. 61.

¹⁶⁴ Πάλλης, Αθανάσιος, Α., - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «*Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας*», όπ. π. σ. 37.

Added Services), δηλαδή ως κέντρα logistics¹⁶⁵, εξυπηρετώντας την αλυσίδα παραγωγής-μεταφοράς-διανομής ενδιάμεσων και τελικών αγαθών. Ο σύγχρονος αυτός ρόλος των λιμένων οφείλεται στις αλλαγές που πραγματοποιεί η παραγωγική δραστηριότητα προκειμένου να ανταποκριθεί στις καταναλωτικές απαιτήσεις της εποχής¹⁶⁶. Επομένως, το σύνθετο λιμενικό προϊόν εκτός των άλλων συνιστά και τμήμα μιας αλυσίδας αλληλένδετων λειτουργιών ενός κόμβου (του λιμένα) ενταγμένου σε μια συνολική αλυσίδα εφοδιασμού (supply chain)¹⁶⁷.

Σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας, το λιμάνι σήμερα εξελίσσεται σε κέντρο logistics¹⁶⁸ επιτελώντας πολλές νέες λειτουργίες με πολλά καθήκοντα. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των λιμένων τρίτης γενιάς είναι η πληροφοριακή δομή - τα ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα¹⁶⁹ (όπως η χρήση της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών - EDI) που προέκυψε από την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics. Η δε ανάδειξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics στις λιμενικές υπηρεσίες οφείλεται εν μέρει και στη δημιουργία κέντρων μεταφόρτωσης (transshipment centers) τα οποία εξυπηρετούν τα μεγάλα Ε/Κ πλοία¹⁷⁰. Τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκαν δυο τύποι μεταφορτώσεων: α) τα hub and spoke και β) τα interline¹⁷¹.

¹⁶⁵ Ο όρος Logistics είναι η τεχνική της διατήρησης του ελέγχου μιας εφοδιαστικής αλυσίδας που συνδυάζει τη μεταφορά, την αποθήκευση, τη διαχείριση της διανομής και τα πληροφοριακά συστήματα.

¹⁶⁶ Οι αλλαγές στη δομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων και συγκεκριμένα η μετάβαση από τη μαζική παραγωγή (fordism model) στην ευέλικτη παραγωγή (flexible production) οδήγησαν στην επανάσταση των logistics. Από getting the goods p12.

¹⁶⁷ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 328.

¹⁶⁸ Στις ήδη υπάρχουσες δραστηριότητες των λιμένων δηλ. της μεταφοράς, της μεταφόρτωσης, της προσωρινής αποθήκευσης, της διαχείρισης αποθεμάτων και της επεξεργασίας προστίθεται και η διαδικασία πληροφόρησης που αντιστοιχούν στα χαρακτηριστικά των λιμένων τρίτης γενιάς.

¹⁶⁹ Οι πληροφορίες μπορεί να αφορούν γενικά οικονομικά θέματα (π.χ. έκδοση λογαριασμών, τιμολόγηση), τη διοικητική λειτουργία (π.χ. κατάσταση και έλεγχος προσωπικού, στατιστικές, έρευνα αγοράς), τη παραγωγή λιμενικού προϊόντος (π.χ. διαχείριση πλοίων, φορτίων, επιβατών) κ.α.

¹⁷⁰ Παρδάλη, Αγγελική, «Η λιμενική βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων», όπ. π. σ.σ. 184-186.

¹⁷¹ Τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκαν δυο τύποι μεταφορτώσεων : α) τα hub and spoke, όπου δημιουργούνται κεντρικά λιμάνια που μπορούν να δεχτούν τα μεγάλα πλοία και συγκεντρώνουν τη μεταμορφωτική κίνηση των Ε/Κ και στη συνέχεια τροφοδοτούν ένα δίκτυο μικρότερων λιμένων (spoke ports) και βρίσκονται διάσπαρτα σε μια περιοχή γύρω από hub ports. Το μεγάλο πλοίο που είναι εντάσεως κεφαλαίου στηρίζεται στον περιορισμένο χρόνο ταξιδιού που σημαίνει ότι περιορίζει τις προσεγγίσεις του σε ένα ή το πολύ δυο λιμάνια της ίδιας γεωγραφικής περιοχής. Το φορτίο προωθείται στον προορισμό του με μικρότερα πλοία (feeders). β) Τα interline, στον τύπο αυτό δύο κύριες γραμμές συναντώνται σε ένα μεγάλο λιμάνι μιας περιοχής και ανταλλάσσουν φορτία

2. 4. 4. Περιβαλλοντική προστασία και ασφάλεια λιμενικών υπηρεσιών

Η επίτευξη της αειφόρου κινητικότητας περιλαμβάνει την ενίσχυση των περιβαλλοντικών φιλικών μέσων μεταφοράς, αφού αυτό έχει θετικές συνέπειες για τα ευρύτερα κοινωνικά σύνολα από αυτό των χρηστών. Με βάση τη παραδοχή αυτή, η σημασία των λιμένων ενισχύεται ακόμη περισσότερο, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν εναλλακτικό, περιβαλλοντικό και φιλικό ενεργειακά οικονομικό μέσο μεταφοράς¹⁷².

Είναι πολύ σημαντικό οι λιμένες υπηρεσίες να ανταποκρίνονται σε βασικές προϋποθέσεις για την ασφάλεια και να διεξάγονται με το ελάχιστο κόστος για το θαλάσσιο οικοσύστημα και τις παραθαλάσσιες περιοχές. Βέβαια αυτό δεν αποκλείει ότι η πραγμάτωση της μεταφοράς μέσω των θαλάσσιων μεταφορών δεν έχει αρνητικές συνέπειες στο οικοσύστημα, όπως για παράδειγμα στη διαδικασία φόρτο-εκφορτώσεων επικίνδυνων φορτίων. Τα προβλήματα μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος επιδρούν στην λιμενική βιομηχανία, παράγοντας σημαντικές αντιδράσεις, λόγω του ότι αυξάνουν την ευθύνη των λιμένων για τη διατήρηση της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Για αυτούς τους λόγους λοιπόν, η Ε.Ε. εκδίδει κατά καιρούς κανόνες και οδηγίες που αφορούν την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία των θαλασσών και κατ' επέκταση των λιμένων. Ένας ακόμη στόχος της πολιτικής της θαλάσσιας ασφάλειας καθώς και των αποτελεσματικών λιμένων, είναι η επίτευξη υψηλής ποιότητας λιμενικών και θαλάσσιων υπηρεσιών και η αποφυγή στρέβλωσης του λιμενικού ανταγωνισμού στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Όλα αυτά συμβάλλουν καθοριστικά, τόσο στην ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε. που προέρχεται από το μεταφορικό της σύστημα και ιδίως από τις θαλάσσιες μεταφορές και υποδομές, όσο και στη γενικότερη ευρωπαϊκή οικονομία.

2. 4. 5. Προώθηση NMA¹⁷³ (SSS)

Η δημιουργία και η σταδιακή ολοκλήρωση της ενιαίας εσωτερικής ευρωπαϊκής αγοράς καθώς και οι νέες απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου (door to door¹⁷⁴, no

¹⁷²Πάλλης, Αθανάσιος, Α., - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 39.

¹⁷³Συμπεριλαμβάνει τις θαλάσσιες μεταφορές κατά μήκος των ακτών της Ένωσης καθώς και μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων και των νήσων της, (θαλάσσιο cabotage, μεταφορές στο εσωτερικό της Ε.Ε. και τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ε.Ε. και των παρακειμένων περιοχών). Καλύπτει δηλαδή το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών που δεν απαιτούν τη διέλευση του ωκεανού.

stock-just in time¹⁷⁵) συνέβαλλαν στην υψηλή ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στον ευρωπαϊκό χώρο, με εμφανές προβάδισμα να δίνεται στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές¹⁷⁶ που λόγω της μικρής ενεργειακής τους κατανάλωσης εμφανίζονται ως η εναλλακτική λύση προς την ανάπτυξη οδικών μεταφορών. Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές ενισχύοντας τη διατροφικότητα μεταξύ ξηράς και θάλασσας, δημιουργούν αφενός περιβαλλοντικά οφέλη, όπως τη μείωση της μόλυνσης καθώς και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων και αφετέρου, οικονομικά οφέλη, όπως τη μείωση της συμφόρησης στα δίκτυα μεταφορών και την αύξηση του ανταγωνισμού της λιμενικής ενδοχώρας¹⁷⁷. Με βάση τις ευρωπαϊκές (περιφερειακή οικονομική ολοκλήρωση) και διεθνείς εξελίξεις, η Ε.Ε. οδηγήθηκε στη διαμόρφωση μιας ευρύτερης αγοράς θαλάσσιων μεταφορών μικρής απόστασης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεώρησε ότι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ΝΜΑ θα προέλθει μέσα από τη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των θαλάσσιων μεταφορών μικρής απόστασης, η οποία στηρίζεται άμεσα και αναγκαία στην υποδομή και τη δυναμικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων. Η σημασία της ανάπτυξης των λιμένων καθώς και της αποδοτικότητάς τους, περιλαμβάνει όχι μόνο την αποτελεσματική αλλαγή του χειρισμού τους καθώς και των τρόπων μεταφοράς, αλλά και αποτελεσματικές εφοδιαστικές και διανεμητικές λειτουργίες. Επομένως, στρατηγικής σημασίας είναι η επιλογή σχετικά με τον αριθμό και την τοποθεσία των λιμανιών καθώς και των εφοδιαστικών αποβάθρων από τις οποίες εξαρτάται η ΝΜΑ¹⁷⁸.

Επιπλέον, στην ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ μπορούν να συμβάλλουν και άλλοι παράγοντες των ναυτιλιακών βιομηχανιών (πλην των λιμένων) καθώς και παράγοντες που δραστηριοποιούνται σε άλλα μεταφορικά μέσα, τα οποία συμμετέχουν στη πραγματοποίηση συνδυασμένων και διατροφικών μεταφορικών διαδικασιών¹⁷⁹. Οι ευρωπαϊκοί λιμένες, ως κομβικό μέρος ενός ευρύτερου διατροφικού μεταφορικού συστήματος με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας συμβάλλουν, τόσο στην επίτευξη των

¹⁷⁴Η αλυσίδα των λειτουργιών που ξεκινούν από την αποθήκη του αποστολέα και φτάνουν μέχρι την αποθήκη του αποδέκτη είναι ενιαία. Παπαδημητρίου, Σ.- Σχοινάς, Ο., (2002), «Εισαγωγή στα Logistics», Σταμούλης, Πειραιάς.

¹⁷⁵Αναφέρεται στον περιορισμό του διατιθέμενου κεφαλαίου με δραστική μείωση των αποθεμάτων και στη γρήγορη επανείσπραξη του μέσα από τη μείωση των καθυστερήσεων σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας αλλά και της διαδικασίας διακίνησης και διανομής.

¹⁷⁶Gwilliam, K., M., (1993), "Current issues in Maritime Economics", Kluwer Academic Publisher, Dordrecht/Boston/London, p. 37.

¹⁷⁷Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, p. 280.

¹⁷⁸Ibid, p. 291.

¹⁷⁹Πάλλης, Αθανάσιος, Α., - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 215.

ουσιαστικών δραστηριοτήτων της NMA, όσο και στη γενικότερη ανταγωνιστικότητά τους. Για την καλύτερη δυνατή αποδοτικότητα και συνεπώς ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, απαιτείται ο συνεχής εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών καθώς και η απάλειψη προβλημάτων διαφοροποίησης διοικητικού χαρακτήρα μεταξύ των κ-μ.

2. 4. 6. Ενδολιμενικός και διαλιμενικός ανταγωνισμός

Και τα δυο είδη ανταγωνισμού είναι σημαντικά για τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Η ένταση του ανταγωνισμού θα δημιουργήσει υψηλής ποιότητας λιμενικά προϊόντα και υπηρεσίες.

2. 5. Λιμενικός ανταγωνισμός, προκλήσεις και προβλήματα

Ο ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων των κ-μ αλλά ακόμη και μεταξύ λιμένων ενός μόνο κ-μ είναι απαραίτητες διαδικασίες για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος. Μέσω αυτών των ειδών ανταγωνισμού το λιμενικό σύστημα της Ένωσης βρίσκεται στη θέση να παρέχει υψηλής ποιότητας λιμενικές υπηρεσίες, οι οποίες είναι ικανές να ανταγωνίζονται εκείνες των διεθνών λιμενικών συστημάτων.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια χαρακτηρίζονται και ως εμπορικές οικονομικές οντότητες λόγω των εμπορικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σε αυτά. Έτσι και τα προϊόντα που αυτά παράγουν μπορούν να χαρακτηριστούν ως εμπορικά αγαθά στα οποία παράμετροι όπως : η ποιότητα, η αποτελεσματικότητα, η σχέση τιμολόγησης και απόδοσης είναι σημαντικοί για την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων. Λαμβάνοντας επομένως τους λιμένες ως εμπορικές οντότητες, θα πρέπει και αυτά να κληθούν να «παίξουν» σύμφωνα με τους κανόνες της διεθνούς αγοράς και σε ευρωπαϊκό επίπεδο σύμφωνα με ένα πλαίσιο κανόνων ανταγωνισμού που θα είναι ισότιμο για όλα τα κ-μ της Ε.Ε. Η πρόκληση για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική (ΕΛΠ) βρίσκεται στο συνδυασμό πολιτικών ασφάλειας, περιβάλλοντος και δημοσίων υποχρεώσεων με ένα θεσμικό πλαίσιο που θα διασφαλίζει τη συμβατότητα όλων των λιμενικών πρακτικών με τους κανόνες του ανταγωνισμού που προβλέπονται στη Συνθήκη της Ε.Ε.¹⁸⁰.

¹⁸⁰Ibid, σ. 310.

Σύμφωνα με την Ε.Ε., ο στόχος για την επίτευξη ενός κοινού πλαισίου με ισότιμους όρους πρόσβασης στις λιμενικές αγορές, είναι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών στη βάση όμως των αρχών της διαφάνειας, της μη διάκρισης αλλά και κάποιων ειδικών κανόνων και υποχρεώσεων που τίθενται από την πλευρά των πάροχων υπηρεσιών για την προφύλαξη ορισμένων ιδιαιτεροτήτων (όπως τοπικών, περιφερειακών, εθνικών, γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων κτλ.). Παρά τις όσες συζητήσεις για το καθορισμό ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου¹⁸¹, συμφωνία από όλες τις πλευρές δεν επιτεύχθηκε, είτε σε ότι αφορά την οργάνωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, είτε σε ζητήματα χρηματοδότησης και τιμολόγησης των λιμενικών υποδομών.

Το σημείο των περισσότερων διαφωνιών έγκειται στη δημιουργία και προώθηση από την πλευρά της Ε.Ε., ενός *ευρωπαϊκού λιμενικού μοντέλου* το οποίο έχει ως απώτερο στόχο την ιδιωτικοποίηση του λιμενικού τομέα που προϋποθέτει την απελευθέρωση του μέσω της σταδιακής αύξησης του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές λειτουργίες καθώς και της σταδιακής μείωσης της κρατικής ανάμειξης στο λιμενικό σύστημα. Το μοντέλο αυτό συναντά πολλά προβλήματα για τους εξής λόγους : 1) δεδομένης της εισοδηματικής παραγωγικής ικανότητας των λιμανιών και της οικονομικής τους αναγκαιότητας, οι εθνικές κυβερνήσεις παρεμβαίνουν στην ανασυγκρότησή τους¹⁸², 2) υπάρχουν διαφοροποιήσεις στη στρατηγική και στις δομές οργάνωσης και διοίκησης του κάθε λιμανιού και 3) ο κάθε λιμένας είναι μοναδικός και θα πρέπει να χαίρει σεβασμού ορισμένων ιδιαιτεροτήτων του σε σχέση με άλλους. Επίσης, η ιδιωτικοποίηση εμπεριέχει το μειονέκτημα της απουσίας κάθε δημόσιας λειτουργίας που αναλαμβάνουν οι λιμενικές αρχές, κυρίως σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια, το περιβάλλον αλλά και τη διασφάλιση και προώθηση του δημόσιου συμφέροντος¹⁸³. Για τους λόγους αυτούς και στην περίπτωση που αντιμετωπιστεί το λιμάνι ως «*επιχείρηση*», απαιτείται οι αποφάσεις των λιμενικών επιχειρήσεων και αρχών να είναι περισσότερο ευέλικτες και προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες απαιτήσεις του κάθε λιμένα, αποφεύγοντας όμως τις μονοπωλιακές καταστάσεις.

¹⁸¹ Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM (2001) 35 τελικό και COM (2004) 654 τελικό δεν υιοθετήθηκαν.

¹⁸² Πάλλης, Αθανάσιος, Α., - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 222.

¹⁸³ Χλωμούδης, Κων/νος, (17/7/2011), «Η είσοδος ιδιωτικών κεφαλαίων στα λιμάνια», *Καθημερινή*

Ακόμη και στο ζήτημα της χρηματοδότησης καθώς και των μεθόδων τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών υπάρχει αδυναμία προσδιορισμού ενός κοινοτικού πλαισίου. Η σύγχρονη τάση θεωρεί το λιμενικό προϊόν ως ένα μείγμα δημόσιου και ιδιωτικού αγαθού, το κόστος του οποίου θα πρέπει να ανακτάται από το χρήστη και να αποφέρει κέρδη στον παραγωγό του. Στο πλαίσιο της δημιουργίας κανόνων ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Ε.Ε. έχει εκτιμηθεί ως αναγκαία μια κοινή προσέγγιση των προϋποθέσεων δημόσιας χρηματοδότησης και τιμολόγησης της χρήσης των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών¹⁸⁴. Και αυτό το εγχείρημα της Ε.Ε., συναντά προβλήματα όπως οι πρακτικές δημόσιας χρηματοδότησης που διαφέρουν από κ-μ σε κ-μ καθώς και ο σκοπός εξυπηρέτησης της κάθε χρηματοδότησης (π.χ. γίνεται για λόγους εκσυγχρονισμού ήδη υπάρχουσών υποδομών ή για την κατασκευή νέων υποδομών).

Τα περισσότερα κ-μ εξακολουθούν να επεμβαίνουν ώστε να εξασφαλίσουν ή να διευκολύνουν την αναδιάρθρωση των λιμένων μέσω της άμεσης ή έμμεσης χρηματοδότησης. Παρά τον αυξανόμενο ρόλο των ιδιωτών, το 90% του θαλάσσιου εμπορίου της Ένωσης το διαχειρίζονται τα λιμάνια των οποίων οι επενδύσεις και οι αποφάσεις τιμολόγησης εξαρτώνται από τις δημόσιες χρηματοδοτήσεις σε διάφορους βαθμούς¹⁸⁵. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχοντας αναλάβει να προσδιορίσει ποια χρηματοδότηση στους λιμένες είναι συμβατή ή όχι με την εσωτερική αγορά παρέχει ως εναλλακτική πρόταση μια προσέγγιση που αποδεχόμενη τις διάφορες προτεραιότητες των κ-μ, εγγυάται τις ελάχιστες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τη **διαφάνεια**¹⁸⁶ των μέτρων βοήθειας¹⁸⁷.

Συμπερασματικά, είτε ως αυτόνομος οικονομικός τομέας, είτε ως κομμάτι ενός ευρύτερου μεταφορικού συστήματος, τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελούν αδιαμφισβήτητο σημαντικό τμήμα της ευρωπαϊκής οικονομίας και ανταγωνιστικότητας.

¹⁸⁴Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 340.

¹⁸⁵Ibid, σ. 341.

¹⁸⁶Οδηγία 2000/52 «περί διαφάνειας χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ κ-μ και όσων παρέχουν υπηρεσίες καθώς και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια συγκεκριμένων επιχειρήσεων».

¹⁸⁷Πάλλης, Αθανάσιος, Α, - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», όπ. π. σ. 223.

2. 6. SWOT Analysis ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος

S (Strengths) – Δυνατότητες

- ❖ Συνεχής και γρήγορη προσαρμογή των λιμένων στις τεχνολογικές μεταβολές των πλοίων.
- ❖ Διατήρηση και βελτίωση του ρόλου του ως κέντρο logistics.
- ❖ Μεγαλύτερη συμμετοχή ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και αγαθών καθώς και περιορισμός μονοπωλιακών φαινομένων¹⁸⁸.
- ❖ Επενδύσεις για βελτίωση¹⁸⁹ ή εκσυγχρονισμό ήδη υπάρχουσών λιμενικών υποδομών καθώς και επενδύσεις για νέες υποδομές.
- ❖ Μεγαλύτερη χρήση των τεχνολογιών της πληροφορίας και της επικοινωνίας (ΤΠΕ) καθώς και τη γενικότερη εισαγωγή νέων τεχνολογιών στο λιμενικό σύστημα.
- ❖ Εκπαίδευση και εξειδίκευση ανθρώπινου δυναμικού για τον αποτελεσματικό χειρισμό νεοεισαχθέντων τεχνολογιών.

W (Weaknesses) – Αδυναμίες

- ❖ Απουσία κοινού ρυθμιστικού πλαισίου οργάνωσης της ευρωπαϊκής λιμενικής αγοράς.
- ❖ Απουσία κοινού ρυθμιστικού πλαισίου σε ζητήματα τιμολόγησης λιμενικών υπηρεσιών.
- ❖ Αυξημένη κρατική παρέμβαση στη χρηματοδότηση των ευρωπαϊκών λιμένων.
- ❖ Αδυναμία του κράτους να προβεί σε επενδύσεις μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου (όπως π.χ. μεγάλα βάθη, μήκη κρηπιδωμάτων, αποθηκευτικές εκτάσεις κ.α.).
- ❖ Τα παραπάνω δημιουργούν αρνητικό κλίμα συμμετοχής νέων επενδυτών στο λιμενικό σύστημα.

O (Opportunities) – Ευκαιρίες

- ❖ Προσέλκυση ξένων επενδυτών.
- ❖ Εισαγωγή διαφορετικής τεχνογνωσίας από ξένους επενδυτές.

¹⁸⁸Χλωμούδης, Κων/νος, (17/7/2011), «Η είσοδος ιδιωτικών κεφαλαίων στα λιμάνια», *Καθημερινή*.

¹⁸⁹Η επένδυση για τη βελτίωση λιμένων είναι σημαντικός παράγοντας μείωσης του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών. Ορισμένες από τις βελτιώσεις αυτές γίνονται ή από φορτωτές ή από τις ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες κατασκευάζουν ειδικούς τερματικούς σταθμούς για τις εμπορικές τους συναλλαγές. Stopford, Martin, “*Maritime Economics*”, *ibid*, p. 81.

T (Threats) – Απειλές

- ❖ Διεθνή λιμενικά συστήματα με ανταγωνιστικές λιμενικές υπηρεσίες και προϊόντα (π.χ. κινέζικο λιμενικό σύστημα).
- ❖ Θεσμικοί περιορισμοί από διεθνείς εμπορικές ή και ναυτιλιακές οργανώσεις.

Κεφάλαιο 3^ο Ναυτική απασχόληση και Κοινωνική Πολιτική

3. 1. Εισαγωγή

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αναφέρεται στο ανθρώπινο δυναμικό των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών. Η ναυτική απασχόληση λαμβάνεται εδώ ως ένα κομμάτι της ευρύτερης κοινωνικής πολιτικής της Ε.Ε., το οποίο επηρεάζεται άμεσα από αυτήν. Τονίζοντας αρχικά τη σημασία των ανθρωπίνων πόρων στη δυνατότητα επίτευξης ποιοτικής ναυτιλίας, επισημαίνεται στη συνέχεια το ευρωπαϊκό πρόβλημα που αντιμετωπίζει εδώ και καιρό η ναυτική απασχόληση στην Ευρώπη. Παρατίθενται οι αιτίες και οι επιπτώσεις τους προβλήματος αυτού καθώς και το ρυθμιστικό πλαίσιο που απαρτίζει την ναυτική απασχόληση τόσο σε κοινοτικό επίπεδο, όσο και σε διεθνές. Τέλος, γίνεται λόγος για τους τρόπους αντιμετώπισης του προβλήματος αυτού, με χαρακτηριστικότερο εκείνον που αφορά τη συνεχή ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση του ανθρώπινου δυναμικού.

3. 2. Η συνεισφορά της ναυτικής απασχόλησης στο έργο των θαλάσσιων μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές (μέσω των ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων) και γενικότερα ο ναυτιλιακός κλάδος μέσω των ευρωπαϊκών πολιτικών για τη ναυτική απασχόληση συμβάλλουν κατά ένα μεγάλο μέρος στη κοινωνική πολιτική της Ε.Ε. και ειδικότερα στην πολιτική για την απασχόληση. Επιπρόσθετα, ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών γίνεται ακόμη πιο σημαντικός αν ληφθεί υπόψη ότι πέρα του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος, η καθεαυτού πραγμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών λειτουργεί επικουρικά ή αναγκαία σε επαγγέλματα άλλων κλάδων (βιομηχανία, αγρότες, κ.α.). Κατά αυτό τον τρόπο οι θαλάσσιες μεταφορές μέσω της ναυτικής απασχόλησης συμβάλλουν στη γενικότερη ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε.

Από την άλλη πλευρά και η ναυτική απασχόληση δρα ως καταλυτικός παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές και γενικά στο ναυτιλιακό κλάδο, δεδομένου ότι χωρίς το ανθρώπινο δυναμικό, η οποιαδήποτε λειτουργία του ευρύτερου κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών και υπηρεσιών, δεν θα ήταν δυνατή. Στο συγκεκριμένο πεδίο, η απασχόληση του κατάλληλου κάθε φορά ανθρώπινου δυναμικού είναι το κλειδί για τη δημιουργία ενός συγκριτικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αυτό βέβαια προϋποθέτει τη συνεχή ζήτηση των σχετικών επαγγελματιών,

δηλαδή την ολοένα μεγαλύτερη προσέλκυση νέων στα θαλάσσια επαγγέλματα καθώς και τη συνεχή εκπαίδευσή τους, η οποία αφενός θα πρέπει να προσαρμόζεται στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς και αφετέρου θα πρέπει να διατηρεί την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και παράδοση. Το εκπαιδευμένο και επομένως ποιοτικό ανθρώπινο δυναμικό σε συνδυασμό με την επιδίωξη μιας συνεχούς ζήτησης των θαλάσσιων επαγγελμάτων είναι τα στοιχεία που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα, τόσο της ευρωπαϊκής ναυτικής απασχόλησης και κατά συνέπεια και της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και της γενικότερης ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε., ιδίως σε εποχές όπως αυτή, που η παγκόσμια αγορά γίνεται όλο και πιο απαιτητική και ανταγωνιστική¹⁹⁰.

Επομένως, η ιδιαίτερη σημασία που έχει η ναυτική απασχόληση για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα απαιτεί τη συνεχή ενίσχυσή της, πολύ περισσότερο σήμερα, εξαιτίας του μειωμένου αριθμού των ευρωπαϊών ναυτικών. Πρόκειται για το λεγόμενο «**ευρωπαϊκό πρόβλημα**» μείωσης του ναυτεργατικού δυναμικού που προέρχεται από την Ε.Ε. και το οποίο πιο συγκεκριμένα μεταφράζεται, αφενός σε αδυναμία στελέχωσης του πλοίου με αξιωματικούς λόγω έλλειψής τους και αφετέρου σε στελέχωσή του με κατώτερα πληρώματα που προέρχονται τις περισσότερες φορές και σε μεγάλο ποσοστό από τρίτες-χώρες, χωρίς να έχουν την κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση. Υπολογίζεται ότι η παγκόσμια προσφορά ναυτικών ανέρχεται το 2010 σε 624.000 αξιωματικούς, ενώ για τα κατώτερα πληρώματα σε 747.000 (Πίνακας 3.2). Σε γενικές γραμμές η κατάσταση το 2010 φανερώνει έλλειψη (2%) σε αξιωματικούς (ανώτερους αξιωματικούς και μηχανικούς) κυρίως σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων (τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία υπερπόντιας υποστήριξης) καθώς και μια ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης για τα κατώτερα πληρώματα¹⁹¹, τα οποία κατά το 2005 παρουσίασαν έντονο πλεόνασμα προσφοράς (Πίνακας 3.1)¹⁹². Ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα κατώτερα πληρώματα εξακολουθούν μέχρι και σήμερα να προέρχονται κυρίως από αναπτυσσόμενες χώρες (Φιλιππίνες, Ινδία, Κίνα, κ.α.). Επίσης, η μελέτη του 2010 διαπιστώνει μια βελτίωση των επιπέδων εκπαίδευσης και κατάρτισης τα τελευταία πέντε χρόνια¹⁹³.

¹⁹⁰Grammenos, Costas, T., “*The handbook of maritime economics and business*”, *ibid*, p. 35.

¹⁹¹Bimco & ISF, 2010.

¹⁹²Bimco & ISF, 2005.

¹⁹³Bimco & ISF, 2010.

Πίνακας 3.1 Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας το 2005

2005	Προσφορά	Ζήτηση	Εκτίμηση
<i>Αξιοματικοί</i>	466.000	476.000	Έλλειμμα
<i>Κατώτερα πληρώματα</i>	721.000	586.000	Πλεόνασμα

Πίνακας 3.2 Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας το 2010

2010	Προσφορά	Ζήτηση	Εκτίμηση
<i>Αξιοματικοί</i>	624.000	637.000	Έλλειμμα
<i>Κατώτερα πληρώματα</i>	747.000	747.000	Ισορροπία

3. 3. Αιτίες του «ευρωπαϊκού» προβλήματος

3. 3. 1. Η οικονομική πίεση προς τους ευρωπαίους πλοιοκτήτες

Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από πλοία τρίτων-χωρών άσκησε ένα είδος οικονομικής πίεσης στους ευρωπαίους πλοιοκτήτες, οι οποίοι επέλεξαν να αντιδράσουν, είτε με την τακτική των ανοιχτών νηολογίων/σημαίες ευκαιρίας¹⁹⁴ (δηλαδή τη νηολόγηση των πλοίων τους υπό σημαία χωρών που είναι εκτός της Ε.Ε), είτε με την τακτική των δεύτερων νηολογίων¹⁹⁵. Απώτερος στόχος αυτών των τακτικών είναι η μείωση του κόστους παραγωγής των ναυτιλιακών υπηρεσιών, η οποία αντιστοιχεί κυρίως στη μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων¹⁹⁶. Πρώτος στόχος μείωσης των λειτουργικών εξόδων ενός πλοίου είναι η μείωση του κόστους μισθοδοσίας του εργατικού δυναμικού. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση των ευρωπαίων ναυτικών που είναι και πιο ακριβοί, με ναυτικούς τρίτων-χωρών. Πρόκειται για μια σύγχρονη τάση κατά την οποία οι προσφερόμενοι ναυτικοί προέρχονται από χώρες κυρίως αναπτυσσόμενες που παραδοσιακά δεν σχετίζονται με τη ναυτιλία¹⁹⁷. Υπολογίζεται ότι ο μεγαλύτερος μισθός ενός

¹⁹⁴ Σύμφωνα με το ISL, τα κυριότερα ανταγωνιστικά νηολόγια θεωρούνται του Παναμά, της Λιβερίας και των νησιών Μπαχάμες. Πριν την ενσωμάτωσή τους στην Ε.Ε., σε αυτά τα ανταγωνιστικά νηολόγια συμπεριλαμβάνονταν και αυτά της Μάλτας και της Κύπρου.

¹⁹⁵ Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 μειώθηκε, τόσο ο αριθμός των ναυτικών υπηκόων των κ-μ της Ε.Ε. όσο και ο συνολικός αριθμός πλοίων υπό σημαία των κ-μ.

¹⁹⁶ Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, p. 6 and p. 56.

¹⁹⁷ Οι Φιλιπινέζοι ναυτεργάτες αποτελούν το 19% της συνολικής προσφοράς στην αγορά εργασίας.

ειδικευόμενου κοινοτικού ναυτικού είναι 15 φορές υψηλότερος από εκείνον ενός ναυτικού εκτός Ε.Ε. και 5,6 φορές υψηλότερος για τους πλοiάρχους¹⁹⁸.

Παρά τη διαφορά μισθού ορισμένοι πλοιοκτήτες για λόγους κυρίως ασφάλειας προτιμούν να προσλαμβάνουν αξιωματικούς από την Ε.Ε. (που είναι εκπαιδευμένοι και εξασκημένοι), σε αντίθεση με κάποιους άλλους συναδέλφους τους που προσλαμβάνουν νέους αξιωματικούς από τρίτες-χώρες λόγω του ότι είναι λιγότερο ακριβοί από εκείνους των κ-μ ή χωρών του ΟΟΣΑ. Το ζήτημα αυτό γίνεται ακόμη πιο σοβαρό αν συνδυαστεί με το γεγονός ότι η γενικότερη μείωση των ευρωπαϊών αξιωματικών έχει οδηγήσει στην αύξηση της μέσης ηλικίας τους (το 60% των ναυτικών είναι άνω των 40 ετών, ενώ οι περισσότεροι που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες είναι νεώτερης ηλικίας), με φυσικό επακόλουθο τα επόμενα χρόνια να συνταξιοδοτηθούν και να αντικατασταθούν από ναυτικούς ή αξιωματικούς τρίτων-χωρών που μπορεί να μην έχουν τα απαραίτητα προσόντα.

3. 3. 2. Αποστροφή των νέων για τα θαλάσσια επαγγέλματα

Παρά τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στην Ε.Ε., όλο και πιο λίγοι είναι εκείνοι οι νέοι που επιλεγούν τη σταδιοδρομία στη θάλασσα, γεγονός που εντείνει την έλλειψη ναυτικών με τα απαραίτητα προσόντα. Η δημιουργία της αρνητικής εικόνας για το επάγγελμα των ναυτικών οφείλεται κυρίως στη περιορισμένη κοινωνική ζωή, στα ναυτικά ατυχήματα και στην έλλειψη αναλυτικής πληροφόρησης, αφενός γύρω από αυτό και αφετέρου γύρω από τις δυνατότητες που υπάρχουν για τη μετέπειτα σταδιοδρομία. Οι παράγοντες αυτοί δρουν ανασταλτικά για τη γενικότερη εικόνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Απόδειξη όλων αυτών είναι η μείωση του αριθμού σπουδαστών που παρουσιάζουν τα ευρωπαϊκά ιδρύματα ναυτικής εκπαίδευσης. Το μέσο ποσοστό μείωσης στην Ε.Ε. είναι από 22% έως 32%, ενώ σε ορισμένα κ-μ μπορεί να φτάνει το 60% ή και το 70%¹⁹⁹.

3. 3. 3. Απουσία ρυθμιστικού πλαισίου σε συγκεκριμένα ζητήματα

Η πλειοψηφία των διεθνών συμβάσεων και των κανονισμών για τη ναυτική απασχόληση αφορούν κυρίως τους πλοιοκτήτες και συγκεκριμένα τις πρακτικές που πρέπει αυτοί να υιοθετήσουν για τη λειτουργία των πλοίων. Τα ζητήματα που

¹⁹⁸UNCTAD (2005), *Maritime Transport Review*. Paris: OECD.

¹⁹⁹Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 235.

αφορούν : τα χαμηλά επίπεδα των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, την ποιότητα των δραστηριοτήτων στο πλοίο και τους όρους απασχόλησης των ναυτικών παραμένουν ασαφή, είτε γιατί βρίσκουν κρατικά εμπόδια στην επικύρωσή τους, είτε γιατί υπάρχει διαφοροποίηση απόψεων ή προτεραιοτήτων από τις ενδιαφερόμενες πλευρές (η αποκλειστική επιδίωξη του οικονομικού κέρδους από μια μερίδια πλοιοκτητών, θέτει σε κίνδυνο την ασφαλή και ποιοτική εργασία των ναυτικών).

3. 4. Επιπτώσεις

Οι παραπάνω αιτίες επηρεάζουν αρνητικά, τόσο την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου, όσο και τη γενικότερη ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε., δεδομένου ότι η ναυτιλία για την Ένωση αποτελεί νευραλγικό, οικονομικά τομέα. Αν η έλλειψη ικανού ναυτεργατικού δυναμικού συνεχιστεί, θα οδηγήσει στη μείωση της ποιοτικής απόδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, αφού τα υψηλά επίπεδα κατάρτισης και εκπαίδευσης συνδέονται άμεσα με την ασφαλή πλοήγηση και την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου - στοιχεία που με τη σειρά τους οδηγούν στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων και κατ' επέκταση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από την άλλη πλευρά ο μη σωστός χειρισμός της υπερπροσφοράς ναυτικών από τρίτες-χώρες έχει και κάποιες αρνητικές συνέπειες. Η εκπαίδευση ναυτικών από τρίτα-κράτη θα μπορούσε να θεωρηθεί μια λύση με θετικά αποτελέσματα για όλες τις πλευρές. Η προσφυγή στα μεικτά πληρώματα (πληρώματα διαφόρων εθνικοτήτων), δίχως την απαραίτητη γνώση κάποιων βασικών τουλάχιστον θεμάτων, δεν σημαίνει απόλυτα ότι θα εξασφαλίσει τα αναμενόμενα κέρδη στους πλοιοκτήτες. Η ασφαλής και αποδοτική εκμετάλλευση των πλοίων εξαρτάται όχι μόνο από τα τεχνικά προσόντα που πρέπει να έχει το πλήρωμα του, αλλά και από την ομαδική εργασία όλου του πληρώματος, ανεξαρτήτως εθνικότητας ή βαθμού²⁰⁰ (εμπόδιο οι διαφορετικές εθνικότητες, θρησκείες, κουλτούρες και γλώσσες).

3. 5. Ρυθμιστικό πλαίσιο σε κοινοτικό επίπεδο

Το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο διαθέτει κανονισμούς και οδηγίες που αφορούν, είτε όλους τους εργαζόμενους της Ε.Ε., είτε ειδικές οδηγίες και κανονισμούς για ορισμένες κατηγορίες επαγγελματιών. Συγκεκριμένα :

²⁰⁰Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, p. 57.

3. 5. 1. Ως προς την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων

Οι διατάξεις της Συνθήκης της ΕΚ για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, ισχύουν και για τους εργαζόμενους του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου και εκείνων που προέρχονται από τρίτες-χώρες. Στα πλαίσια διευκόλυνσης της βασικής αυτής ελευθερίας, ο **Κανονισμός 883/2004** αναφέρεται στο συντονισμό και τη συνεργασία των εθνικών διοικήσεων κοινωνικής ασφάλισης, προκειμένου οι εργαζόμενοι και τα μέλη της οικογένειάς τους να μην χάνουν την προστασία της κοινωνικής ασφάλειας, όταν μετακινούνται εντός της Ένωσης. Ο κανονισμός αυτός ισχύει και για τους εργαζόμενους τρίτων-χωρών που διαμένουν νόμιμα στην Ε.Ε. Επιπρόσθετα η Ε.Ε., μέσω του **Κανονισμού 859/2003** επεκτείνει τις διατάξεις του **Κανονισμού 1408/71** «περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς και στις οικογένειες τους που διακινούνται στην Ε.Ε.», προς όλους τους υπηκόους τρίτων χωρών που διαμένουν νόμιμα σε ένα κ-μ. Ο Κανονισμός 1408/71 αναφερόταν σε ορισμένες μόνο κατηγορίες υπηκόων τρίτων-χωρών, συγκεκριμένα στους απάτριδες, στους πρόσφυγες καθώς και στα μέλη της οικογένειάς τους. Ο παρών Κανονισμός 859/2003 έχει στόχο να εξασφαλίσει ότι όλοι οι υπήκοοι τρίτων-χωρών που διαμένουν νόμιμα στο κοινοτικό έδαφος και πληρούν τις προϋποθέσεις του Κανονισμού 1408/71, απολαμβάνουν δικαιώματα κοινωνικής ασφάλειας όταν διακινούνται από ένα κ-μ σε άλλο, με σκοπό τη διαμονή, την κατοίκηση ή την εργασία σε αυτό²⁰¹.

3. 5. 2. Ως προς την υγεία και την ασφάλεια

Ως προς την υγεία και την ασφάλεια, η Ε.Ε. παρέχει και στα θαλάσσια επαγγέλματα τα ίδια επίπεδα προστασίας με εκείνα άλλων τομέων. Υπάρχουν όμως και ορισμένες οδηγίες ειδικά για τους ναυτικούς, όπως η **Οδηγία 93/103** που αφορά τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας κατά την εργασία σε αλιευτικά σκάφη μήκους δεκαπέντε μέτρων και άνω²⁰². Ιδιαίτερης σημασίας θεωρείται η **Οδηγία 92/29** που αναφέρεται στην παροχή μέσων πρόληψης καθώς και συμπληρωματικής προστασίας σε περιπτώσεις ατυχημάτων²⁰³. Η πρόσφατη **Οδηγία 2007/30** τροποποίησε τις δυο αυτές οδηγίες καταργώντας αντιστοίχως από το άρθρο 13 τη πργ. 3 και 4 (οδ. 93/103)

²⁰¹ http://europa.eu/legislation_summaries/other/l33197_el.htm.

²⁰² http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/health_hygiene_safety_at_work/c11124_en.htm.

²⁰³ http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/health_hygiene_safety_at_work/c11126_en.htm.

και από το άρθρο 9 τη πργ. 3 και 4 (οδ. 92/29) και προθέτοντας στην τελευταία το άρθρο 9^α που επιβάλλει την υποβολή έκθεσης εφαρμογής η οποία θα χρησιμοποιείται από την Επιτροπή ως βάση αξιολόγησης²⁰⁴.

3. 5. 3. Ειδικές οδηγίες για τα ναυτικά επαγγέλματα

Μετά από σχετική ανακοίνωση²⁰⁵ και απόφαση²⁰⁶ των αρμόδιων ευρωπαϊκών οργάνων σχετικά με τη διαδικασία επικύρωσης και εναρμόνισης της διεθνούς ναυτικής σύμβασης (της Ενοποιημένης Σύμβασης Ναυτιλιακής Εργασίας (εφεξής Ε.Σ.Ν.Α.)-/MLC 2006), εκδόθηκε η **Οδηγία 2009/13** που τροποποιεί την οδηγία 99/63 «περί των ελάχιστων απαιτήσεων για τον χρόνο εργασίας στα πλοία». Αυτή η οδηγία αναφέρεται στην εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας (MCL 2006) που διατυπώθηκε στα πλαίσια του ILO το 2006.

Η **Οδηγία 2008/106** ενσωματώνει τη διεθνή σύμβαση (STCW) για τα «Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών» του οργανισμού ΙΜΟ²⁰⁷. Συγκεκριμένα η οδηγία αυτή προβλέπει την κοινοτική διαδικασία αναγνώρισης των πτυχίων τρίτων-χωρών και αποτελεί σημαντικό βήμα προόδου για την εξασφάλιση ποιοτικών πληρωμάτων καθώς και για την αποκατάσταση της αρνητικής εικόνας των ναυτιλιακών επαγγελμάτων.

Οι ειδικές οδηγίες για τους ναυτικούς είναι πολύ σημαντικές, διότι μέσω αυτών επιτυγχάνεται η πρόληψη της κόπωσης καθώς και η πιστοποίηση της κατάλληλης εκπαίδευσης των ναυτικών - στοιχεία που περιορίζουν τα ναυτικά ατυχήματα. Κατά αυτό τον τρόπο οι θαλάσσιες μεταφορές γίνονται πιο ποιοτικές και επομένως πιο ανταγωνιστικές. Τα ζητήματα ναυτικής απασχόλησης προωθεί και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις μεταφορές (ETF)²⁰⁸.

²⁰⁴ Οδηγία 2007/30.

²⁰⁵ COM (2006) 287.

²⁰⁶ Απόφαση 2007/431/EK του Συμβουλίου για την εξουσιοδότηση των κ-μ να επικυρώσουν τη σύμβαση προς το συμφέρον της Ε.Ε.

²⁰⁷ [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=Directive&an_doc=2008&nu_doc=106)

[lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=Directive&an_doc=2008&nu_doc=106](http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=Directive&an_doc=2008&nu_doc=106), Οδηγία 2008/106.

²⁰⁸ <http://www.itfglobal.org/etf/>

3. 5. 4. Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής για τους ναυτικούς

Η *Οδηγία 98/59* για τις «ομαδικές απολύσεις». Αναφέρεται συγκεκριμένα στην υποχρέωση των εργοδοτών να διαβουλεύονται με εκπροσώπους των εργαζομένων στις περιπτώσεις ομαδικών απολύσεων. Η οδηγία αυτή δεν εφαρμόζεται μεταξύ άλλων και στην κατηγορία των πληρωμάτων των θαλάσσιων μεταφορών²⁰⁹.

Η *Οδηγία 96/71*²¹⁰ αναφέρεται στην «απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών». Η οδηγία αυτή παρόλο που έχει ως στόχο την εξάλειψη της αβεβαιότητας και των εμποδίων στην άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για λόγους ασφάλειας δικαίου, αποκλείει κατά το άρθρο 1 πργ. 2 το ναυτιλλόμενο προσωπικό των επιχειρήσεων εμπορικής ναυτιλίας²¹¹.

Η *Οδηγία 2001/23*²¹² (αντικαθιστά την Οδηγία 77/187 και την τροποποιητική της οδηγία 98/50) αναφέρεται στη «διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβίβασης επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων». Σύμφωνα με το άρθρο 1 πργ. 3 δεν εφαρμόζεται στα ποντοπόρα σκάφη²¹³.

3. 5. 5. Κοινοτικές Κατευθύνσεις²¹⁴

Για τη προστασία των εργαζομένων της η Ε.Ε., πλην των κανονισμών και των οδηγιών, διαθέτει και ένα ακόμη μέσο προώθησης με θετικά αποτελέσματα, αυτό των κοινοτικών κατευθύνσεων. Τις πρώτες κοινοτικές κατευθύνσεις έλαβε η Ένωση για την ενίσχυση των θαλάσσιων μεταφορών το 1989 και οι οποίες αναθεωρήθηκαν το 1997. Σκοπός τους ήταν από τη μία η προώθηση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου και από την άλλη η ενθάρρυνση της ναυτικής απασχόλησης. Συγκεκριμένα οι κοινοτικές κατευθύνσεις αφορούσαν: α) τη μείωση των κρατήσεων για τη κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών της Ένωσης που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κ-μ και β) τη μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ευρωπαίους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε κ-μ.

²⁰⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0059:EL:NOT>.

²¹⁰ http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/employment_rights_and_work organisation/c10508_el.htm#amendigact

²¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0071:EL:NOT>.

²¹² http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/employment_rights_and_work organisation/c11330_el.htm

²¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:082:0016:0020:EL:PDF>.

²¹⁴ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 240.

Μετά τη δημοσίευση των αναθεωρημένων κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές, αρκετά κ-μ έθεσαν σε εφαρμογή τα μέτρα σχετικά με την απασχόληση ή εισήγαγαν ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα. Οι πρώτες εκθέσεις αξιολόγησης των αναθεωρημένων κοινοτικών κατευθύνσεων ('97) ανέφεραν μείωση της εγγραφής πλοίων κοινοτικών συμφερόντων σε ξένα νηολόγια και κατά συνέπεια την τάση επιστροφής των πλοίων σε νηολόγια των κ-μ.

3. 6. Ρυθμιστικό πλαίσιο σε διεθνές επίπεδο

Δύο ειδικοί οργανισμοί του ΟΗΕ ο IMO και ο ILO ασχολούνται με τα κοινωνικά θέματα που αφορούν τη ναυτική απασχόληση. Ο IMO συνήθως αναφέρεται σε διεθνή κείμενα με στόχο την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας²¹⁵, ενώ ο ILO σε ζητήματα απασχόλησης και ιδίως σε εκείνα που αφορούν την εξασφάλιση αποδεκτών συνθηκών διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς (εργασιακό ωράριο, συντάξεις, κατώτατοι μισθοί, κ.α.)²¹⁶. Τα πιο σημαντικά διεθνή κείμενα που εξέδωσε ο IMO για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι η διεθνής σύμβαση για την «*Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα*» (SOLAS), η διεθνής σύμβαση για την «*Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία*», (MARPOL) και η διεθνής σύμβαση για τα «*Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών*» (STCW) την οποία και επικύρωσε η Ε.Ε. με την Οδηγία 2008/106/ΕΚ. Ο IMO έχει εκδώσει συνολικά 60 διεθνείς συμβάσεις και συστάσεις που αφορούν τους ναυτικούς. Ενώ ο ILO έχει ανέπτυξε 32 συμβάσεις και 25 συστάσεις. Η Ε.Ε. έχει κυρώσει όλα αυτά τα διεθνή κείμενα με ένα τελευταίο να βρίσκεται σε στάδιο εναρμόνισης με τις εσωτερικές έννομες τάξεις των κ-μ, αυτό της Ε.Σ.Ν.Ε./ MLC 2006.

Η Ε.Σ.Ν.Ε. σχεδιάστηκε για να γίνει το διεθνές εργαλείο, (γνωστό και ως τέταρτος πυλώνας της διεθνούς νομοθεσίας), ποιοτικής ναυτιλίας με συμπληρωματική δράση στις βασικές συμβάσεις του IMO (SOLAS, MARPOL, STCW)²¹⁷. Επίσης η σύμβαση αυτή θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια «*διακήρυξη δικαιωμάτων*» του ναυτιλιακού τομέα, αφού εγγυάται : το δικαίωμα των ναυτικών σε αξιοπρεπείς συνθήκες ως προς τα θέματα υγείας και ασφάλειας, το κατώτατο όριο ηλικίας για πρόσληψη (18 ετών), το ωράριο εργασίας (72 ώρες το ανώτερο σε επτά ημέρες) και τα καταλύματα των πλοίων. Πρόκειται για μια λεπτομερή «*χάρτα εργασίας*» που αφορά περισσότερα από

²¹⁵ www.imo.org.

²¹⁶ Stopford, Martin, "Maritime Economics", ibid, pp. 684-685.

²¹⁷ <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>.

1,2 εκατ. ναυτικούς. Συγκεκριμένα προβλέπει : α) τον καθορισμό από κάθε χώρα ενός κατώτατου μισθολογικού ορίου για τους ναυτικούς της, χωρίς αυτό όμως να ορίζεται σε παγκόσμιου επίπεδο, β) κάθε ναυτικός είναι απαραίτητο να έχει κοινωνική κάλυψη, ασφάλεια ατυχήματος και αναπηρίας και γ) κάθε ναυτικός μπορεί να προσφεύγει στη δικαιοσύνη μιας χώρας στην οποία νηολογείται το πλοίο του για ζητήματα σχετικά με τις συνθήκες εργασίας²¹⁸. Η σύμβαση αυτή είναι αποτέλεσμα της εκτίμησης ότι η ποιοτική εργασία και η ποιοτική ναυτιλία είναι ταυτόχρονα το ίδιο απαραίτητες η μία στην άλλη²¹⁹. Η ενοποιημένη αυτή σύμβαση σαν μέτρο δημιουργίας ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, θα θέσει σε εφαρμογή και μηχανισμούς επιβολής για να αποθαρρύνει περιπτώσεις μη σεβασμού των προτύπων απασχόλησης.

Για την παρακολούθηση αλλά και τη σωστή εφαρμογή της κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας δημιουργήθηκε το 1998 με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η βάση δεδομένων “*equasis*”²²⁰, η οποία στα πλαίσια ενίσχυσης της διαφάνειας, συγκεντρώνει και διοχετεύει στο διαδίκτυο τα υπάρχοντα στοιχεία ασφάλειας των πλοίων που προέρχονται, τόσο από τις δημόσιες αρχές (βοηθητική η Οδηγία 2009/16 που αναφέρεται στην επιθεώρηση-PSC των πλοίων από τις λιμενικές αρχές των κ-μ), όσο και από ιδιωτικές πηγές.

3. 7. Τρόποι δημιουργίας ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων

3. 7. 1. Εκστρατείες πληροφόρησης

Η απωθητική εικόνα των ναυτικών επαγγελματιών θα μπορούσε να αναστραφεί μέσα από τη διοργάνωση συντονισμένων εκστρατειών πληροφόρησης σε όλα τα κ-μ. Κύριος στόχος των εκστρατειών αυτών θα πρέπει να είναι η προώθηση κινήτρων, όπως π.χ. η αμοιβή, οι ελκυστικές προοπτικές σταδιοδρομίας ακόμη και μετά το πέρας της απασχόλησής τους στο πλοίο, κ.α.

Οι εκστρατείες πληροφόρησης μπορούν πολύ εύκολα να χρησιμοποιηθούν ως το κατάλληλο μέσο δημιουργίας κινήτρων, διότι αυτές θα αναδείξουν τα θετικά στοιχεία

²¹⁸ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σσ. 244-245.

²¹⁹ Somavia, Juan, (2006), “A new “bill of rights” for the Maritime Sector: A modal for fair globalization”, www.ilo.org.

²²⁰ <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/About?fs=HomePage#mainObjectives>.

των ναυτικών επαγγελματιών μέσα από την αναλυτική πληροφόρηση : σχετικά με αυτά, τις προοπτικές σταδιοδρομίας των νέων, την προσέλκυση νέων με αρκετά προσόντα καθώς και την πρόσβαση των γυναικών σε αυτά.

3. 7. 2. Βελτίωση συνθηκών διαβίωσης και εργασίας

Για τη διατήρηση και την προώθηση της ναυτικής απασχόλησης, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να εξασφαλίζουν και να συντηρούν συνεχώς ένα ικανοποιητικό επίπεδο απασχόλησης, το οποίο θα πρέπει να εκμεταλλεύεται τα θετικά δεδομένα της κάθε εποχής. Για παράδειγμα, η εξέλιξη της τεχνολογίας σήμερα, μπορεί να φανεί χρήσιμη για τους πλοιοκτήτες, προκειμένου να γίνουν οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πιο ικανοποιητικές και επομένως πιο ελκυστικές για τους ναυτικούς. Οι τεχνολογίες της πληροφορίας και της επικοινωνίας (ΤΠΕ) μπορούν να λύσουν σε μεγάλο βαθμό το αίσθημα κοινωνικής απομόνωσης που μπορεί να έχουν οι ναυτικοί εν πλω, είτε με τη δυνατότητα να μένουν σε επαφή με τις οικογένειες και τους φίλους τους (π.χ. ηλεκτρονικό ταχυδρομείο), είτε να χρησιμοποιούν ειδικά διαμορφωμένους χώρους ψυχαγωγίας (π.χ. χώροι με μουσικό εξοπλισμό) ή επιμόρφωσης (χώροι ανάγνωσης ψηφιακών βιβλίων). Η σύγχρονη τεχνολογία συμβάλλει και στην παροχή ιατρικών συμβουλών εξ' αποστάσεως (τηλεϊατρική). Ερευνητικά προγράμματα έδειξαν ότι για να προστατευθεί η υγεία και η ασφάλεια των ναυτικών είναι δυνατή η δημιουργία μιας παγκόσμιας υπηρεσία έκτακτης ανάγκης σε αρκετές γλώσσες και η οποία θα λειτουργεί εικοσιτέσσερις ώρες την ημέρα, με σκοπό τη μεταφορά ιατρικής πραγματογνωμοσύνης μέσω δορυφόρου και ψηφιακών δικτύων ολοκληρωμένων υπηρεσιών²²¹.

Το πιο σημαντικό ζήτημα όμως από όλα παραμένει αυτό του προγράμματος του κατάλληλου χρόνου εκ περιτροπής διαμονής στη θάλασσα και στη ξηρά. Ζητείται ένας ισόρροπος συμβιβασμός μεταξύ της επιθυμίας των ναυτικών να μένουν περισσότερο χρόνο στην ξηρά και των οικονομικών περιορισμών των ναυτιλιακών εταιρειών (π.χ. ανάγκη ύπαρξης δυο πληρωμάτων για ένα πλοίο).

Η εξασφάλιση ενός τουλάχιστον ικανοποιητικού επιπέδου συνθηκών εργασίας και διαβίωσης αποτελεί παράγοντα καθοριστικής επίδρασης στην απόδοση των ναυτικών. Οι χαμηλού επιπέδου συνθήκες διαβίωσης και εργασίας είναι η συχνότερη

²²¹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 248.

αναφερόμενη αιτία αρνητικής απόδοσης που θέτει σε κίνδυνο, τόσο το πλήρωμα και το πλοίο, όσο και το θαλάσσιο περιβάλλον.

3. 7. 3. Προώθηση απασχόλησης - πρόταση ενίσχυσης στελέχωσης τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών.

Οι τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές θεωρείται σημαντική κατηγορία θαλάσσιων μεταφορών για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Παρόλο που το 50% περίπου του ναυτεργατικού δυναμικού των κ-μ απασχολείται στην κατηγορία αυτή, διαπιστώθηκε η τάση χρησιμοποίησης ναυτικών τρίτων-χωρών, γεγονός που αν συνεχιστεί θα δημιουργήσει ανταγωνιστική πίεση σε ορισμένα δρομολόγια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1998 δημοσίευσε δυο προτάσεις για την αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού, με αρνητικά όμως αποτελέσματα, διότι και οι δυο απορρίφθηκαν. Η πρώτη αφορούσε τη πρόταση κανονισμού που τροποποιεί τον Κανονισμό 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κ-μ, ενώ η δεύτερη την πρόταση οδηγίας σχετικά με τους όρους στελέχωσης των τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών που εκτελούνται μεταξύ κ-μ.

Η προτεινόμενη οδηγία προέβλεπε ουσιαστικά ότι οι ναυτικοί τρίτων-χωρών, οι οποίοι απασχολούνται σε πλοία τακτικών επιβατικών και πορθμειακών γραμμών που εκτελούνται μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων, θα έπρεπε να απολαμβάνουν όρους εργασίας παρεμφερών με εκείνους των ευρωπαϊών ναυτικών²²². Στόχος της τακτικής αυτής ήταν να δημιουργηθούν ισότιμες βάσεις μεταξύ όλων των ναυτικών και να αποφευχθεί το κοινωνικό ντάμπινγκ καθώς και η στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκαλούν οι ναυτικοί τρίτων χωρών, οι οποίοι αμείβονται με χαμηλότερους μισθούς.

3. 7. 4. Ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση

Η ποιότητα και κατά συνέπεια η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας βασίζεται σχεδόν εξολοκλήρου στο ικανό ανθρώπινο δυναμικό της. Για τη διατήρηση και ενίσχυση της ποιότητας των θαλάσσιων υπηρεσιών είναι αναγκαία η επένδυση στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση (NEE) του ανθρώπινου δυναμικού. Η ανάγκη αυτή γίνεται ακόμη πιο έντονη από τις σύγχρονες απαιτήσεις της εποχής, η οποία υποχρεώνει τους ναυτικούς να έχουν γνώσεις γύρω από θέματα ασφάλειας,

²²²Ibid, όπ. π. σ. 242.

περιβαλλοντικής προστασίας αλλά και σύγχρονης τεχνολογίας²²³. Επομένως ένα σίγουρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη μελλοντική πορεία της ναυτιλίας είναι η ύπαρξη ικανού ναυτεργατικού δυναμικού, το οποίο όμως θα έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται γρήγορα (ευελιξία) στις συνεχώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της εποχής του. Για παράδειγμα, σήμερα η συνεχής μεταβολή της τεχνολογίας οδηγεί στη δημιουργία τεχνολογικά εξελιγμένων πλοίων που επιβάλλουν την ανάλογη προσαρμογή του ανθρώπινου δυναμικού²²⁴. Η προσαρμογή αυτή επιτυγχάνεται μόνο μέσω της συνεχούς εκπαίδευσης και εξάσκησης των ναυτικών.

Στο έργο αυτό της NEE είναι απαραίτητο να επενδύσουν, τόσο οι πλοιοκτήτες, όσο και οι δημόσιες αρχές του κάθε κ-μ. Για παράδειγμα, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ενισχύσουν την εκπαίδευση εν πλω, χωρίς να σκέφτονται τόσο το κόστος που προκύπτει από αυτό²²⁵. Από την πλευρά των ευρωπαϊκών ιδρυμάτων NEE πρέπει να αναβαθμιστούν τα εκπαιδευτικά τους προγράμματα προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του ναυτιλιακού κλάδου. Απαραίτητη είναι η προώθηση και εν συνεχεία η ενίσχυση νέων μεθόδων εκπαίδευσης, όπως π.χ. η εκπαίδευση εξ' αποστάσεως που βοηθάει πολύ στην επικαιροποίηση και αναβάθμιση των ναυτιλιακών επαγγελματιών, η εναλλαγή θέσεων εργασίας πάνω στο πλοίο, η οποία συμβάλλει στην κινητικότητα των ευρωπαίων ναυτικών²²⁶ κ.α. Τέλος πρέπει να παρέχονται μαθήματα αναβάθμισης, τόσο στα κατώτερα πληρώματα για τη μελλοντική μετατροπή τους σε αξιωματικούς, όσο και στους ίδιους τους αξιωματικούς.

²²³Ibid, όπ. π. σ. 351.

²²⁴Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, (1998), «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», όπ. π. σ. 100.

²²⁵Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 250.

²²⁶Η μέθοδος αυτή θα αυξήσει τη κινητικότητα των ναυτικών της Ε.Ε., τόσο στους διάφορους τύπους εξειδικευμένων πλοίων, όσο και στους διάφορους τύπους καταστρώματος και κινητήρων.

Κεφάλαιο 4^ο Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία

4. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται μια από τις σημαντικότερες αγορές του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Γίνεται αναφορά στο ιστορικό πλαίσιο εξέλιξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ευρώπη, συμπεριλαμβάνοντας και στοιχεία για την πορεία των σημαντικότερων διεθνών ανταγωνιστών της. Στη συνέχεια, αναφέρονται οι παράγοντες που μπορούν να επηρεάζουν κατά καιρούς, την ανταγωνιστική δύναμη της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και οι οποίοι χωρίζονται σε παγκόσμιο, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Τέλος, το πρόγραμμα Leadership 2015, υπογραμμίζει τους στόχους της ευρωπαϊκής ναυπηγικής πολιτικής για τα επόμενα χρόνια, οι οποίοι ουσιαστικά προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τις σημαντικότερες αδυναμίες του κλάδου καθώς και τις σημαντικότερες απειλές που προέρχονται από το διεθνές περιβάλλον.

4. 2. Η σημασία της ναυπηγικής βιομηχανίας για την Ε.Ε.

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί ένα σημαντικό στρατηγικό τομέα, τόσο για αρκετά ευρωπαϊκά κ-μ με παράδοση στη ναυτιλία, όσο και για ολόκληρη την Ε.Ε. Ο τομέας αυτός συμβάλλει καταλυτικά στην ανταγωνιστικότητα και στην οικονομική ανάπτυξη της Ε.Ε. λόγω των σημαντικών πολλαπλασιαστικών ενεργειών που έχει στις υπόλοιπες ναυτιλιακές βιομηχανίες. Χαρακτηριστικά, τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία απασχολούν άμεσα περίπου 140.000 εργαζόμενους και έμμεσα περισσότερους από 400.000 (παραναυτιλιακά), ενώ οι ευρωπαϊκές εξαγωγές στον τομέα αυτό, το 2009, άγγιξαν τα 11,9 δις €²²⁷. Η παραγωγή της Ε.Ε. επικεντρώνεται σε τομείς υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως η παραγωγή υψηλής τεχνολογίας πλοίων προσαρμοσμένων στα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, γεγονός που επιβεβαιώνει και το λόγο για τον οποίο όλες οι καινοτομίες των πλοίων αντιστοιχούν σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία, παρέχοντας έτσι στην Ε.Ε. ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον τομέα αυτό²²⁸. Επίσης η Ε.Ε. θεωρείται παγκοσμίως ηγετική δύναμη στην κατασκευή κυρίως κρουαζιερόπλοιων αλλά και διαφόρων άλλων τύπων πλοίων υψηλής τεχνολογίας ή ειδικών πλοίων, όπως π.χ. τα ταχύπλοα²²⁹.

²²⁷ <http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/economic-sectors/industrial-goods/shipbuilding/>.

²²⁸ SEC (2007) 1406.

²²⁹ http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/industrial/article_7276_el.htm.

4. 3. Ιστορικό

Η παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα αναπτύχθηκε γρήγορα τη δεκαετία του '60 με το βιβλίο παραγγελιών να φτάνει στο υψηλότερο σημείο όλων των εποχών. Η γρήγορη αυτή ανάπτυξη σταμάτησε απότομα εξαιτίας της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης το 1973. Ενώ το 1960 τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία εξασφάλιζαν το ήμισυ της παγκόσμιας παραγωγής πλοίων, το 1975 το ευρωπαϊκό μερίδιο αγοράς στο συγκεκριμένο κλάδο είχε φτάσει στο 22%, διαγράφοντας μια πτωτική τάση²³⁰. Η τάση αυτή προήλθε, τόσο από τον έντονο ανταγωνισμό των χωρών της Άπω Ανατολής (Νότια Κορέα, Ιαπωνία), όσο και από την οικονομική ύφεση που ακολούθησε την πετρελαϊκή κρίση, σημαδεύοντας έτσι τη ναυπηγική βιομηχανία της Ε.Ε. Το 1987 σημειώθηκε μια μικρή ανάκαμψη στον τομέα αυτό, η οποία ωστόσο δεν κατάφερε να φτάσει τα επίπεδα του 1960. Η πετρελαϊκή κρίση του 1973 και η οικονομική ύφεση οδήγησαν τους πλεονασματικούς στόλους σε μαζικές κινήσεις παροπλισμών και ακυρώσεων των παραγγελιών. Τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία βρέθηκαν σε μια μεγάλη υπερδυναμικότητα παραγωγής, κυρίως σε δεξαμενόπλοια²³¹.

Με αφετηρία το 2000, η παγκόσμια αγορά εμπορικών πλοίων βρίσκεται σε κρίση με χαρακτηριστικά στοιχεία τη συνεχιζόμενη μείωση των τιμών που οφείλονται στις εξαιρετικά χαμηλές τιμές προσφοράς των κορεάτικων ναυπηγείων, τα οποία επιδίωκαν και εξακολουθούν να επιδιώκουν την αύξηση του μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά. Παρόλα αυτά για το ίδιο έτος, το μερίδιο αγοράς των ευρωπαίων ναυπηγείων παρέμεινε σταθερό καθώς οι απώλειες σε τομείς της αγοράς, αντισταθμίστηκαν από επιπρόσθετες παραγγελίες για κρουαζιερόπλοια. Την ίδια χρονιά η Ν. Κορέα καθιερώθηκε ως η μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα/περιοχή στο κόσμο, συγκεντρώνοντας το 35% του συνολικά παραγγελλθέντος τονάζ παγκοσμίως²³².

Το 2002 ο ρυθμός δημιουργίας νέων παραγγελιών μειώθηκε έντονα, γεγονός που επηρέασε σημαντικά την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Συγκεκριμένα, οι

Η βιομηχανία στην Ευρώπη καλύπτει το τμήμα της τεχνολογίας αιχμής της παγκόσμιας αγοράς: προηγμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πορθμεία και πλοία ro-ro, σκάφη πολλαπλών χρήσεων και δεξαμενόπλοια κλειστής διαδρομής, πλωτές εξέδρες και πλωτές μονάδες παραγωγής, αποθήκευσης και εκφόρτωσης, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και φυσικού αερίου, υπερσύγχρονα αλιευτικά σκάφη και μικρά, εξειδικευμένα πλοία.

²³⁰ Μούσης, Νίκος, (2008), «Ευρωπαϊκή Ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική», 12^η αναθεωρημένη έκδοση, Παπαζήση, Αθήνα, σ. 376.

²³¹ Ibid, όπ. π. σ. 376.

²³² Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π. σ. 598.

παραγγελίες νέων πλοίων υποχώρησαν σχεδόν κατά 80% σε σχέση με εκείνες του 2000, έχοντας ως χαρακτηριστικό στοιχείο την απουσία σημαντικής δραστηριότητας παραγγελιών κρουαζιερόπλοιων. Μόνα τα ιαπωνικά ναυπηγεία κατόρθωσαν να γεμίσουν τις ναυπηγικές τους μονάδες λόγω της εγχώριας ζήτησης για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, σύμφωνα με τη μακροχρόνια παράδοση που υπάρχει στην περιφέρεια αυτή²³³.

Το 2003 η κατάσταση στη ναυπηγική βιομηχανία επιδεινώθηκε. Στην Ε.Ε. η ναυπήγηση εμπορικών πλοίων έχασε τεράστιο μερίδιο της αγοράς, λόγω των επιζήμιων επιχειρηματικών μεθόδων από την πλευρά κυρίως της Ν. Κορέας²³⁴. Το 2004 οι τιμές ναυπήγησης πλοίων πλησίασαν τα επίπεδα τιμών του 1999. Το μερίδιο αγοράς της Ν. Κορέας, η οποία πρωτοστάτησε για μία ακόμη φορά στα ναυπηγικά δρώμενα κατά το έτος αυτό, έφτασε το 36%²³⁵. Το 2005 τα μεγαλύτερα μερίδια αγοράς κατείχαν η Ιαπωνία (με ποσοστό 25%) και η Ν. Κορέα (με ποσοστό 38%), με την τελευταία να ανακηρύσσεται ως η πρώτη ναυπηγοεπισκευαστική χώρα της χρονιάς. Γενικότερα από το 2000 μέχρι σήμερα διαπιστώθηκε μια υπερβάλλουσα ναυπήγηση πλοίων, πράγμα που οδήγησε τη σχετική αγορά σε ανισορροπία μεταξύ των δυνάμεων προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας²³⁶.

4. 4. Παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας

4. 4. 1. Σε διεθνές επίπεδο

➤ Παγκόσμια αγορά

Η προσφορά και η ζήτηση της παγκόσμιας αγοράς²³⁷ των θαλάσσιων μεταφορών είναι αυτή που καθορίζει τη διαδικασία εξισορρόπησης της συγκεκριμένης αγοράς και κατά συνέπεια τη σχέση μεταξύ του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου-ναυτιλίας και της ναυπηγικής ή ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας. Συνεπώς μια υπερβάλλουσα ναυπήγηση πλοίων, οδηγεί σε ανισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης. Επίσης, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και κατ' επέκταση για πλοία

²³³Ibid, όπ. π. σ. 600.

²³⁴Ibid, όπ. π. σ. 601.

²³⁵Ibid, όπ. π. σ. 603.

²³⁶Ibid, όπ. π. σ. 617.

²³⁷Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, chapter 3, Globalization and maritime nexus.

εξαρτάται και από άλλους παράγοντες, όπως η τιμή, η ταχύτητα, η αξιοπιστία και η ασφάλεια που αυτά προσφέρουν²³⁸.

Συγκεκριμένα, όταν η ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι μεγαλύτερη από τη προσφορά χωρητικότητας, οι κύριες αντιδράσεις της αγοράς είναι : 1) η επαναλειτουργία των παροπλισμένων ή των μακροχρόνια επισκευαζόμενων πλοίων, 2) η μείωση του αριθμού διαλύσεων πλοίων, 3) η μεγιστοποίηση των πλεύσιμων ημερών των πλοίων, μέσω της αύξησης ταχύτητας και της μείωσης χρόνου παραμονής στα λιμάνια, 4) η αναστολή των επισκευαστικών έργων πλην των απαραίτητων, 5) η αύξηση παραγγελιών νέων πλοίων, 6) η αύξηση των τιμών ναυπήγησης, 7) η είσοδος νέων επενδυτικών κεφαλαίων και 8) η βελτίωση του επιπέδου ναυπηγικής τεχνολογίας και συνεπώς των πλοίων. Όταν όμως η προσφορά είναι μεγαλύτερη της ζήτησης ναυτιλιακών υπηρεσιών σημειώνονται οι εξής αντιδράσεις : 1) μείωση του επιπέδου των ναύλων, 2) μετακίνηση πλοίων από τη μία αγορά στην άλλη (η οποία έχει ως συνέπεια την αύξηση των μετασκευαστικών υπηρεσιών των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων), 3) μείωση της ταχύτητας των πλοίων για λόγους μείωσης του λειτουργικού κόστους, 4) αυξημένος ρυθμός διάλυσης πλοίων, 5) χαμηλή ζήτηση ναυπηγήσεων και 8) έντονη αμφιβολία που λειτουργεί αρνητικά για την είσοδο νέων επενδυτών²³⁹.

Σήμερα η ζήτηση που διαπιστώνεται αφορά τα πλοία εξελιγμένης τεχνολογίας τα οποία θα πρέπει να ανταποκρίνονται στα υψηλά διεθνή πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας²⁴⁰, με σκοπό να δημιουργηθεί μια διαφοροποίηση στη ποιότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών. Η ποιότητα αυτή θα συμβάλλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών.

➤ Διεθνή οικονομικά δρώμενα – πετρελαϊκές κρίσεις

Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας ιδιαίτερα ευαίσθητος τομέας, είτε γιατί υπόκειται σε έντονο ανταγωνισμό, είτε γιατί έχει μεγάλη σημασία για το σύνολο της οικονομίας μιας χώρας. Δεδομένου, επίσης, ότι ο τομέας αυτός απαιτεί μεγάλης έντασης κεφάλαια, τόσο για λόγους λειτουργικότητάς του, όσο και για λόγους ανταγωνιστικότητάς του, είναι αδύνατον να μην επηρεάζεται αρνητικά από την οποιαδήποτε πετρελαϊκή κρίση, συμπεριλαμβανομένου και των επακόλουθών της (π.χ. η δημιουργία μιας οικονομικής κρίσης και μετέπειτα ύφεσης, αύξηση ανεργίας

²³⁸ Stopford, Martin, "Maritime Economics", ibid, p. 89.

²³⁹ Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π. σσ. 617- 619.

²⁴⁰ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», όπ. π. σ. 98.

κ.α.). Ο τομέας αυτός επηρεάζεται άμεσα και έντονα από τα διεθνή οικονομικά δρώμενα.

➤ *Διεθνείς ανταγωνιστές*

Η είσοδος νέων ανταγωνιστών-απειλών στη διεθνή αγορά αλλά και οι ήδη υπάρχοντες αποτελούν κύρια πηγή επηρεασμού και κατά συνέπεια μεταβολών της πολιτικής της ναυπηγικής βιομηχανίας που εφαρμόζει η Ε.Ε. Η είσοδος της κορεάτικης και ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας κατά τη δεκαετία του '70, επηρέασε τις πολιτικές της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Σήμερα η Ιαπωνία έχει χάσει μεγάλο μερίδιο αγοράς κυρίως από την κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία με χαρακτηριστική να είναι η πτώση του μεριδίου της από το 26%, το 2000 στο 17%, το 2007, τη στιγμή που το βιβλίο παραγγελιών στην Κινά παρουσίαζε σημαντική αύξηση²⁴¹. Ανερχόμενες χώρες με μεγάλες πιθανότητες ανάπτυξης ναυπηγικών δραστηριοτήτων, θεωρούνται η Ινδία, οι Φιλιππίνες, το Βιετνάμ και η Βραζιλία²⁴². Συγκεκριμένα, η ινδική ναυπηγική βιομηχανία, το 2007 είχε το τέταρτο μεγαλύτερο βιβλίο παραγγελιών παγκοσμίως, αντιπροσωπεύοντας το 1,2 της συνολικής παγκόσμιας αγοράς. Το Βιετνάμ το 2008 κατατάχθηκε στην 4^η θέση της παγκόσμια ναυπηγικής αγοράς, γεγονός που την κάνει να θεωρείται μια γρήγορη αναπτυσσόμενη ναυπηγική χώρα κυρίως λόγω του χαμηλού κόστους εργασίας που προσφέρει. Οι δε Φιλιππίνες, τα τελευταία τρία χρόνια πραγματοποίησαν μια αξιόλογη ανάπτυξη ναυπηγικών δραστηριοτήτων εξαιτίας των ξένων επενδύσεων που προήλθαν από κορεάτικες (Hanjin) και ιαπωνικές (Tsuneishi) ναυπηγικές εταιρίες. Η Βραζιλία το 2007, παρουσίασε αύξηση των νέων παραγγελιών της από 0,3 εκατ. CGT που ήταν το 2006 στο 1,0 εκατ. ανταγωνιζόμενη έτσι μια μικρομεσαία ευρωπαϊκή ναυπηγική δύναμη, όπως η Ισπανία ή η Κροατία.

Να σημειωθεί όμως, ότι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες στη ναυπηγική βιομηχανία θα πρέπει να ακολουθούν κάποιους παγκοσμίως αποδεκτούς όρους ανταγωνισμού που θα στοχεύουν στην παρεμπόδιση ή αντιμετώπιση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών. Η Ν. Κορέα, σήμερα κατηγορείται για την παραβίαση της συμφωνίας του ΠΟΕ (του 1994) σχετικά «*με τις επιδοτήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία*»²⁴³.

²⁴¹European Commission, (8/10/2009), Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry Within the Framework Contract of Sectoral ,Competitiveness Studies – ENTR/06/054, Final report.

²⁴²Ibid.

²⁴³http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/industrial/article_7276_el.htm

➤ *Διεθνείς συνεργασίες*

Η Ε.Ε. έχει υπογράψει συμφωνίες συνεργασίας με τις ΗΠΑ, τον Καναδά, την Ιαπωνία και τη Ν. Κορέα για ζητήματα πολιτικών ανταγωνισμού. Ειδικότερα, οι συμφωνίες αυτές αφορούν την ανταλλαγή πληροφοριών καθώς και το συντονισμό ενεργειών ενίσχυσης μεταξύ των αρμόδιων, περί ανταγωνισμού, αρχών των παραπάνω χωρών.

➤ *Διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο*

Το 1989 ξεκίνησαν πολυμερείς διαπραγματεύσεις στα πλαίσια του ΟΟΣΑ μεταξύ των βασικών χωρών παγκόσμιας παραγωγής πλοίων (δηλ. την Ε.Ε., τη Νορβηγία, την Κορέα, την Ιαπωνία και τις ΗΠΑ), με στόχο τη θέσπιση διεθνών κανόνων για όλες τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν (1994) σε συμφωνία που επέτρεπε την κατάργηση του συνόλου των εμποδίων στους συνήθεις όρους ανταγωνισμού στον τομέα της ναυπήγησης και της επισκευής εμπορικών πλοίων. Τη συμφωνία αυτή υπέγραψαν η Ε.Ε., η Φιλανδία, η Σουηδία, η Ιαπωνία, η Δημοκρατία της Κορέας, η Νορβηγία και οι ΗΠΑ. Η συμφωνία αυτή καθόριζε λεπτομερείς κανόνες σχετικά με : τον ορισμό της ύπαρξης ζημιογόνου τιμής και ύπαρξης ζημιάς της κοινοτικής βιομηχανίας, την έναρξη διαδικασίας, την έρευνα, την επιβολή και την είσπραξη δασμών για ζημιογόνο τιμολόγηση, τα αντίμετρα κτλ.²⁴⁴. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο λήφθηκε ο Κανονισμός 3094/95 βασιζόμενος στη συμφωνία του ΟΟΣΑ για τη ναυπηγική βιομηχανία. Ωστόσο η συμφωνία αυτή δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι και σήμερα για λόγους μη επικύρωσής της από τις ΗΠΑ.

Το Συμβούλιο, το 1998, με τη θέσπιση του Κανονισμού 1540/98 «*περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας*» έθεσε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τη στενή παρακολούθηση της παγκόσμιας αγοράς ναυπηγικής καθώς και να αξιολογεί για το αν και κατά πόσο θίγονται τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία από αθέμιτες πρακτικές. Μελέτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατέδειξαν επιζήμιες επιχειρηματικές ενέργειες από την πλευρά των κορεάτικων ναυπηγείων, τα οποία προσέφεραν τιμές πώλησης κάτω του κόστους παραγωγής των πλοίων.

Το 2000 μετά από αρκετές συνομιλίες, υπογράφηκε μια συμφωνία υπό τη μορφή «*εγκεκριμένων πρακτικών σχετικά με την παγκόσμια ναυπηγική αγορά*» και στα πλαίσια αυτής αποδείχθηκε ότι η κορεάτικη κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να

²⁴⁴ Μούσης, Νίκος, «*Ευρωπαϊκή Ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική*», όπ. π. σ. 519.

εφαρμόσει τις αρχές που καθορίζονταν σε αυτή²⁴⁵. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσέφυγε στον ΠΟΕ κατά της Ν. Κορέας, το Μάιο του 2001 και θέσπισε προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας με σκοπό την αντιμετώπιση αθέμιτων εμπορικών πρακτικών της Ν. Κορέας στην παγκόσμια αγορά²⁴⁶.

4. 4. 2. Σε εθνικό επίπεδο

➤ Κρατική παρέμβαση

Για λόγους κοινωνικής και αμυντικής φύσης, παρατηρείται ότι οι εκάστοτε εθνικές ναυπηγικές βιομηχανίες αποτελούν τομέα κρατικής βιομηχανικής ανάπτυξης, με στόχους όχι και πολύ επικερδείς. Αυτό διαπιστώνεται αν ληφθεί υπόψη ότι οι ιδιωτικές ναυπηγικές μονάδες είναι συνήθως πιο προετοιμασμένες για την αντιμετώπιση τυχόν κρίσεων του κλάδου, σε αντίθεση με τις κρατικές ναυπηγικές μονάδες οι οποίες επιδιώκουν την εφαρμογή μέτρων προκειμένου να βελτιώσουν ή να παραποιήσουν την οικονομική εικόνα της ναυπηγικής τους βιομηχανίας (π.χ. φορολογικές και δασμολογικές απαλλαγές ή/ και διευκολύνσεις, χορήγηση χαμηλότοκων δανείων, επιδοτήσεις, κ.α.)²⁴⁷. Τέτοιες πρακτικές εκ μέρους των κρατικών αρχών νοθεύουν τον ανταγωνισμό στη συγκεκριμένη αγορά.

4. 4. 3. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο

➤ Ευρωπαϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο

Η Ε.Ε. παρόλο που γνώριζε ήδη από το 1978 την ανάγκη ύπαρξης μιας υγιούς και ανταγωνιστικής κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας, δεν μπόρεσε να λάβει τα απαραίτητα οικονομικά μέτρα για την αναδιάρθρωσή της, εξαιτίας των έντονων κρατικών παρεμβατισμών των κ-μ, που ως αποτέλεσμα είχαν να χαρακτηριστεί η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία από έντονο προστατευτισμό. Οι παρεμβάσεις των κ-μ στις ναυπηγικές τους βιομηχανίες ήταν αρκετά μεγάλες, είτε σε μορφή άμεσης βοήθειας στα ναυπηγεία (επιδοτήσεις για κάλυψη λειτουργικών ή και πιθανών ζημιών, επιδοτήσεις αναδιάρθρωσης ναυπηγικών μονάδων, δωρεές στις ναυπηγικές μονάδες, ειδικές φοροαπαλλαγές κ.α.), είτε σε ενισχύσεις πλοιοκτητών (π.χ. χρηματοδότηση στο κόστος κατασκευής νέων πλοίων). Το μόνο μέσο που είχε απομείνει τότε στην Ε.Ε. ήταν ο συντονισμός των εθνικών ενισχύσεων μέσω μερικών

²⁴⁵ Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π. σ. 624.

²⁴⁶ Μούσης, Νίκος, «Ευρωπαϊκή Ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική», όπ. π. σ. 377.

²⁴⁷ Βλάχος, Γεώργιος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», όπ. π. σ. 617.

οδηγιών. Έτσι και έγινε, επτά οδηγίες διαδέχτηκαν η μία την άλλη για το σταδιακό περιορισμό των κρατικών ενισχύσεων στο τομέα αυτό. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, εξαιτίας της καθυστέρησης επικύρωσης της συμφωνίας του ΟΟΣΑ από τις ΗΠΑ, η Ε.Ε. υιοθέτησε μια σειρά κανονισμών (Κ.3094/95, Κ.2600/97) με σημαντικότερο τον Κανονισμό 1540/98 «περί των νέων κανόνων ενισχύσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας» τον οποίο στη συνέχεια αντικατέστησε (λόγω λήξης του στις 31 Δεκ. 2003) το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης **2003/C 317/06**²⁴⁸ για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία. Το περιεχόμενο αυτού του πλαισίου εξακολουθεί να ισχύει μέχρι και σήμερα χάρη στις δυο ανακοινώσεις (2006/C 260/03 και IP/08/1097 στις 3/7/2008)²⁴⁹ της Επιτροπής σχετικά με την παράταση ισχύς του, η οποία όμως θα λήξει στις 31 Δεκ. του 2011. Το κοινοτικό αυτό πλαίσιο²⁵⁰ δικαιολογεί κρατικές ενισχύσεις : **α)** για λόγους έρευνας και ανάπτυξης καθώς και καινοτομίας, βασιζόμενη στο επιχείρημα ότι η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί το μόνο τομέα που είναι επιλέξιμος για ενισχύσεις καινοτομίας, εξαιτίας ορισμένων μοναδικών χαρακτηριστικών της, όπως οι μικρές σειρές παραγωγής, το μέγεθος, η αξία και η πολυπλοκότητα των παραγόμενων μονάδων. **β)** Για λόγους κάλυψης των συνήθων δαπανών που απαιτούνται στο οριστικό ή ολικό κλείσιμο εγκαταστάσεων, **γ)** για λόγους εξαγωγικών πιστώσεων, υπό την προϋπόθεση ότι συνάδουν με τους όρους του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 «περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης», **δ)** για λόγους αναπτυξιακής βοήθειας προς αναπτυσσόμενες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι συνάδουν με τους σχετικούς όρους του παραπάνω διακανονισμού του ΟΟΣΑ (1998), **ε)** για περιφερειακούς λόγους, βάσει του άρθρου 87 (ΣΕΚ) πργ. 3 εδάφιο α'²⁵¹ και γ'²⁵². Οι ενισχύσεις αυτές στηρίζονται και δικαιολογούνται και από τα κοινοτικά πλαίσια ή τις κατευθυντήριες κοινοτικές γραμμές που αφορούν την προστασία του

²⁴⁸ [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003XC1230%2801%29:EL:HTML)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003XC1230%2801%29:EL:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003XC1230%2801%29:EL:HTML)

²⁴⁹ [http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/17/03/02/index.tkl?lang=gr&all=1&pos=240&s=1&e=](http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/17/03/02/index.tkl?lang=gr&all=1&pos=240&s=1&e=10)

²⁵⁰ 2003/C 317/06, «Πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία».

²⁵¹ ΣΕΚ, Άρθρο 87, πργ. 3 εδάφιο α' : «Περιφερειακές ενισχύσεις που αποσκοπούν στη προώθηση ανάπτυξης περιοχών στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθιστα χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση».

²⁵² ΣΕΚ, Άρθρο 87, πργ. 3. εδάφιο γ' : «Τομεακές ενισχύσεις, οι οποίες αποσκοπούν στην προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών εφ' όσον δεν αλλοιώνουν τους όρους ανταγωνισμού κατά τρόπο που θα αντίκειται στο κοινό συμφέρον». Αφορά ορισμένους κλάδους παραγωγής που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι σε κρίσεις ή υπόκεινται σε έντονο ανταγωνισμό ή έχουν ιδιαίτερη σημασία για το σύνολο της οικονομίας.

περιβάλλοντος²⁵³, τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων²⁵⁴ και την έρευνα και ανάπτυξη²⁵⁵. Αυτά στο σύνολό τους εμπίπτουν στην εφαρμογή του άρθρου 87 (ΣΕΚ) πργ. 3, εδάφιο β'²⁵⁶. Επιπλέον στήριγμα θεωρούνται και οι κανονισμοί σχετικά με τις συνθήκες ενίσχυσης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων²⁵⁷, της επαγγελματικής εκπαίδευσης²⁵⁸ και της ήσσονος σημασίας²⁵⁹.

4. 5. Leadership 2015

Τον Ιανουάριο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύστησε μια συμβουλευτική ομάδα με το όνομα Leadership 2015, στην οποία ανέθεσε την αποστολή διατύπωσης συστάσεων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυπηγικής βιομηχανίας σε συνεργασία με την ΕΟΚΕ²⁶⁰. Η έκθεση προτάσεων της ομάδας αυτής είχε ως αποτέλεσμα τη σύσταση ενός αμυντικού προγράμματος που ονομάστηκε Leadership 2015. Το πρόγραμμα αυτό έχει ως στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου μέσω της ανάπτυξης νέων τύπων πλοίων καθώς και νέου εξοπλισμού που θα συνδυάζει την αποτελεσματικότητα, την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία²⁶¹.

Το Leadership 2015 καλύπτει τις σημαντικότερες εσωτερικές αδυναμίες του κλάδου καθώς και τις σημαντικότερες απειλές που προέρχονται από το διεθνές περιβάλλον. Επίσης αποτελείται από οκτώ ενότητες που λειτουργούν ως *Άξονες Προτεραιότητας* αποτυπώνοντας έτσι όλα τα θέματα που αφορά ο ναυπηγικός χάρτης πορείας για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Οι σημαντικότεροι

²⁵³EE C 37 της 3/2/2001, σ. 3.

²⁵⁴EE C 288 της 9/10/1999, σ. 2

²⁵⁵EE C 45 της 17.2.1996, σ. 5.

²⁵⁶Καρύδης, Γεώργιος, «Ευρωπαϊκό Δίκαιο Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμού, Ι. Θεμελιώδεις Ελευθερίες, Ανταγωνισμός- Κρατικές Ενισχύσεις», όπ. π., σ. 309 και σ. 316. (ΣΕΚ), Άρθρο 87, πργ. 3 εδάφιο β'. Πρόκειται για γενικές οριζόντιες ενισχύσεις με πολύ συγκεκριμένο στόχο που έχουν ως αντικείμενό τους την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, δηλαδή αφορούν το σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς και το σύνολο των επιχειρήσεων ανεξάρτητα από την γεωγραφική περιφέρεια της εγκατάστασής τους ή της δραστηριότητάς τους.

²⁵⁷Κανονισμός 70/2001 της Επιτροπής (12/1/2001) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ για τις ενισχύσεις προς μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

²⁵⁸Κανονισμός 68/2001 της Επιτροπής (12/1/2001) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ για τις ενισχύσεις για επαγγελματική εκπαίδευση.

²⁵⁹Κανονισμός 69/2001 της Επιτροπής (12/1/2001) σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας.

²⁶⁰COM (2003) 717, τελικό.

²⁶¹http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/industrial/article_7276_el.htm

άξονες προτεραιότητας του προγράμματος οι οποίοι μπορούν να συνεισφέρουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του εν λόγω τομέα είναι :

- 1) η προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού παγκοσμίως,
- 2) η ενίσχυση της Έρευνας και Ανάπτυξης καθώς και της Καινοτομίας,
- 3) το ζήτημα της χρηματοδότησης, για το οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότείνει τη στήριξη του κλάδου από την ΕΤΕπ,
- 4) η εξασφάλιση των προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας,
- 5) η προώθηση της εκπαίδευσης και κατάρτισης στον εν λόγω τομέα (απαιτείται εξειδικευμένο και υψηλής στάθμης προσωπικό) και
- 6) η οικοδόμηση μιας βιώσιμης διάρθρωσης της βιομηχανίας μέσω της στενότερης συνεργασίας μεταξύ πόρων ναυτικής άμυνας και πόρων ναυπήγησης στην Ευρώπη.

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση προόδου²⁶² της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το πρόγραμμα Leadership 2015 έχει αποφέρει θετικά αποτελέσματα σε όλα τα μέτωπα, με μεγαλύτερο επίτευγμα την αλλαγή της αρνητικής ευρωπαϊκής αντίληψης που υπήρχε στο παρελθόν ενάντια στις δυνατότητες του τομέα αυτού. Πλέον αναγνωρίζεται ευρέως ως ένα πολύτιμο κομμάτι της σύγχρονης και αποτελεσματικής ευρωπαϊκής βιομηχανίας, το οποίο προσφέρει νέες θέσεις εργασίας και οδηγεί σε ανάπτυξη των μεταφορών, του εμπορίου, του τουρισμού καθώς και άλλων τομέων.

²⁶²COM (2007) 220, τελικό.

Κεφάλαιο 5^ο Τουρισμός και Θαλάσσιες Μεταφορές

5. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται λόγος για τη μεγάλη σημασία που έχουν οι μεταφορές και ιδίως οι θαλάσσιες, στην υλοποίηση της ευρωπαϊκής πολιτικής του τουρισμού, η οποία με τη σειρά της επιδρά θετικά στην πραγματοποίηση στόχων και άλλων ευρωπαϊκών πολιτικών (όπως π.χ. της περιφερειακής πολιτικής, της πολιτικής της απασχόλησης, κ.α.), με αποτέλεσμα η τουριστική βιομηχανία να συνιστά παράγοντα κλειδί για την ευρωπαϊκή οικονομία. Στη συνέχεια του κεφαλαίου γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό που προκύπτει από τις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα στην κατηγορία εκείνη του τουρισμού κρουαζιέρας, η οποία συνιστά μια αναπτυσσόμενη ευρωπαϊκή αγορά με σημαντικές προοπτικές εξέλιξής της. Σημειωτέον, ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελούν μια από τις σημαντικότερες και ιδιαίτερα κερδοφόρες αγορές του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος.

5. 2. Τουριστική βιομηχανία και μεταφορές

Ο τομέας των μεταφορών, μέσω της ΚΠΜ, συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού στον ευρωπαϊκό χώρο. Χωρίς τις μεταφορές, η οποιαδήποτε τουριστική δραστηριότητα θα ήταν αδύνατη. Επίσης οι μεταφορικές υποδομές μαζί με το εμπόριο και τις κατασκευές αποτελούν βασικά στοιχεία στήριξης και διάδοσης του τουριστικού προϊόντος.

Επιπρόσθετα, ο τουριστικός τομέας λειτουργεί βοηθητικά στη πραγματοποίηση εκείνων των ευρωπαϊκών πολιτικών που σχετίζονται με την περιφερειακή ανάπτυξη, την περιβαλλοντική πολιτική καθώς και την κοινωνική πολιτική και συγκεκριμένα την πολιτική της απασχόλησης. Δηλαδή ο τουρισμός και οι συνδεδεμένες με αυτόν δραστηριότητες (δηλ. οι κατασκευές, το εμπόριο και οι μεταφορές), βοηθούν στην άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος των περιφερειακών και νησιωτικών περιοχών της Ένωσης²⁶³, δημιουργώντας παράλληλα νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλοντας έτσι, τόσο στην οικονομική και κοινωνική συνοχή των συγκεκριμένων περιοχών, όσο και στην ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε. καθώς και στην ευρύτερη οικονομική της

²⁶³ *Μεταφορές και τουρισμός*, (1999), 3^η επιστημονική ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης: Ε. Σαμπράκος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σ. 36.

ανάπτυξη. Ο τομέας του τουρισμού προσφέρει επαγγελματικές ευκαιρίες σε νέους ανθρώπους καθιστώντας την ανάπτυξη της απασχόλησης σε αυτόν σημαντικά υψηλότερη σε σχέση με άλλους τομείς²⁶⁴. Αυτή η τάση συνεισφέρει στη Στρατηγική της Λισαβόνας που έχει ως στόχο της, μεταξύ άλλων και τη δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας στον ευρωπαϊκό χώρο. Επίσης, ο τουρισμός βοηθάει ειδικότερα στην ανάπτυξη της συντριπτικής πλειονότητας των ευρωπαϊκών περιφερειών. Οι υποδομές που δημιουργούνται για την τουριστική δραστηριότητα καθώς και οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται ή διατηρούνται σε περιοχές που βρίσκονται σε βιομηχανική ή αγροτική παρακμή ή που υφίστανται αστική ανάπλαση, συμβάλλουν στην τοπική ανάπτυξη των περιφερειών της Ένωσης²⁶⁵.

Η τουριστική βιομηχανία συνιστά πλέον «*παράγοντα κλειδί*» για την ευρωπαϊκή οικονομία, αφού παράγει πάνω από το 5% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ (E.U's GDP), έχοντας 1,8 εκατ. τουριστικές επιχειρήσεις (κυρίως ΜΜΕ) να απασχολούν περίπου το 5,2 % του συνολικού ανθρώπινου δυναμικού (σχεδόν 9,7 εκατ. θέσεις εργασίας) της Ε.Ε. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη και τους σχετικούς με τον τουρισμό τομείς, εκτιμάται ότι η συνεισφορά του στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ είναι ακόμη μεγαλύτερη, παράγοντας εμμέσως πάνω από το 10% (E.U's GDP) και παρέχοντας το 12% του συνολικού ανθρώπινου δυναμικού της Ένωσης²⁶⁶. Ο τουρισμός αντιπροσωπεύει την τρίτη μεγαλύτερη κοινωνικοοικονομική δραστηριότητα της Ε.Ε. μετά το εμπόριο-διανομές και τον κατασκευαστικό κλάδο.

Η Ε.Ε. παραμένει νούμερο ένας τουριστικός προορισμός στον κόσμο έχοντας σημειώσει 370 εκατ. διεθνείς αφίξεις το 2008, εκ των οποίων οι 7,6 (εκατ.) να προέρχονται από χώρες όπως η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα²⁶⁷. Γενικότερα, οι αφίξεις δημιούργησαν έσοδα της τάξεως των 266 δις €, εκ των οποίων τα 75 δις € προέρχονταν μόνο από τουρίστες εκτός Ένωσης²⁶⁸. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις στην Ε.Ε. πρόκειται να παρουσιάσουν σημαντική αύξηση τα επόμενα χρόνια. Ειδικότερα, με βάση τα στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Κρουαζιέρας, το 2011 αναμένεται να αυξηθεί

²⁶⁴COM (2010) 352, τελικό.

²⁶⁵http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/index_en.htm.

²⁶⁶COM (2010) 352, τελικό.

²⁶⁷www.wto.org., WTO World Tourism Barometer, Volume 8, January 2010.

²⁶⁸COM (2010) 352, τελικό.

ο αριθμός των τουριστών που επιλέγουν την κρουαζιέρα κατά 6,6% σε σχέση με το 2010, φθάνοντας τα 16 εκατ. άτομα²⁶⁹.

5. 3. Θαλάσσιες μεταφορές και Θαλάσσιος τουρισμός

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι εκείνες οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη κυρίως του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού που θεωρείται ένα από τα κυριότερα είδη εναλλακτικού τουρισμού²⁷⁰. Διεθνώς παρατηρείται μια τάση ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ιδιαίτερα στις περιοχές εκείνες που προσφέρονται ως ιδανικοί τόποι διακοπών, μέσα στους οποίους συγκαταλέγονται η Καραϊβική, η Μεσόγειος και η Βόρεια Ευρώπη²⁷¹. Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές για αρκετές νησιωτικές περιοχές με έλλειψη αεροδρομίων, θεωρούνται το μόνο μέσο μεταφοράς, δημιουργώντας έτσι μια έντονη οικονομική εξάρτηση.

Ο δε θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές αγορές, όπου στη ζήτηση για αυτήν κυριαρχούν οι ΗΠΑ και η Ευρώπη με μερίδιο γύρω στο 43% για την κάθε μία²⁷². Οι προοπτικές φαίνονται ευνοϊκές και στηρίζονται στην αύξηση των εισοδημάτων, στην ανάπτυξη των κατάλληλων υποδομών, στην αύξηση του χρόνου των διακοπών καθώς και στις νέες υπηρεσίες και δραστηριότητες που αναπτύσσονται συνεχώς στην αγορά αυτή. Αυτό το είδος τουρισμού συνεισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών της Ε.Ε.

Ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται σε δυο κατηγορίες : 1) τον τουρισμό που προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια και 2) τον τουρισμό που προέρχεται από τα σκάφη αναψυχής (επαγγελματικά ή ιδιωτικά). Τις τελευταίες δεκαετίες, η Ε.Ε. υποδέχθηκε ένα σχετικά καινούργιο φαινόμενο στην ευρωπαϊκή τουριστική βιομηχανία, αυτό της κρουαζιέρας (cruise tourism)²⁷³. Απόδειξη του φαινομένου αυτού είναι η αυξανόμενη ζήτηση προσεγγίσεων στα επιβατικά λιμάνια της Ε.Ε. και κυρίως της Ανατολικής Μεσογείου²⁷⁴. Συγκεκριμένα τα ποσοστά επίσκεψης των

²⁶⁹<http://www.cruising.org/>.

²⁷⁰Βενετσανοπούλου, Μ., (2006), «Η κρατική συμβολή στο τουρισμό-Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού», Εκδόσεις: Interbooks, Αθήνα σ. 65.

²⁷¹Μεταφορές και τουρισμός, (1999), 3^η επιστημονική ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης: Ε. Σαμπράκος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σ. 39.

²⁷²Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 112.

²⁷³European Commission, (8/10/2009), Study report, "Tourist facilities in ports Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports", p. 5.

²⁷⁴Μεταφορές και τουρισμός, (1999), 3^η επιστημονική ημερίδα οικονομικής των μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης: Ε. Σαμπράκος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σ. 149 και σ. 253.

κρουαζιερόπλοιων στα ευρωπαϊκά λιμάνια για το 2008 ήταν τα εξής : 71% στα λιμάνια της Μεσογείου, 10% στα λιμάνια της Βαλτικής, 13% στου Ατλαντικού και 5% στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης²⁷⁵. Το συγκριτικό πλεονέκτημα που παρουσιάζει η Ε.Ε. στην αγορά της κρουαζιέρας οφείλεται κυρίως στην μορφολογία της αλλά και στην πολιτισμική ποικιλία που προσφέρει ως ήπειρος, με αποτέλεσμα να αποτελεί ιδανικό προορισμό για διακοπές. Οι κρουαζιέρες ως κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού συνιστούν μια αγορά με περαιτέρω δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης στον ευρωπαϊκό χώρο. Ήδη η Μεγάλη Βρετανία στη συγκεκριμένη αγορά κατέχει μερίδιο 20% διεθνώς, ενώ ορισμένα άλλα κ-μ, όπως η Γερμανία και η Ισπανία αναπτύσσονται δυναμικά επενδύοντας σε υποδομές (λιμάνια²⁷⁶ και μαρίνες), οι οποίες βρίσκονται σήμερα σε εξέλιξη. Η αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών της κρουαζιέρας δικαιολογεί και το τεχνολογικό προβάδισμα της ναυπηγικής βιομηχανίας στα κρουαζιερόπλοια. Βέβαια η συνεχής ναυπήγηση νέων τεχνολογικά κρουαζιερόπλοιων σε συνδυασμό και με την επένδυση σε κατάλληλες, περιβαλλοντικά φιλικές υποδομές, αποτελούν παράγοντες ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της συγκεκριμένης αγοράς αλλά και γενικότερα του θαλάσσιου τουρισμού.

Οι κρουαζιέρες, ως αγορά, συμβάλλουν σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία όχι μόνο λόγω της ανάπτυξης που δημιουργούν στις παραθαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές αλλά και επειδή θεωρείται ένας από τους πιο συναλλαγματοφόρους κλάδους επιχειρηματικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, τα κρουαζιερόπλοια δημιουργούν σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο στις λιμενικές περιοχές. Πέραν των διάφορων τελών (handling fees) που πληρώνουν τα κρουαζιερόπλοια, (όπως και κάθε άλλο πλοίο) για την παραμονή τους σε ένα λιμάνι, μεταφέρουν μεγάλο αριθμό τουριστών, οι οποίοι μπορεί να διαμείνουν σε κάποιο ξενοδοχείο, να κάνουν κάποιες αγορές, να επισκεφτούν γενικότερα την ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμάνι και συγκεκριμένα τα μέρη που έχουν ιδιαίτερη ιστορική και πολιτιστική σημασία (αξιοθέατα, μουσεία, κτλ)²⁷⁷. Αν μέσα στους τουρίστες ενός κρουαζιερόπλοιου συμπεριληφθεί και το πλήρωμα του πλοίου καθώς και οι δαπάνες που απαιτούνται για τον ανεφοδιασμό του, τότε κατανοούνται περισσότερο οι οικονομικές συνέπειες που δημιουργεί ο

²⁷⁵European Commission, "Tourist facilities in ports Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports", p.p. 8-9.

²⁷⁶http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities_en.html.

²⁷⁷<http://www.europeancruisecouncil.com/>.

τουρισμός κρουαζιέρας στις τοπικές οικονομίες. Οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων ξοδεύουν συνολικά σχεδόν 2 δις € σε ευρωπαϊκούς προορισμούς, με μια άμεση οικονομική επίδραση άνω των 800 εκατ. €²⁷⁸. Επίσης, η εισροή αυτών των χρημάτων στην ευρύτερη περιοχή των λιμένων συμβάλλει έμμεσα στη δημιουργία νέων κύκλων εργασιών στις ενδιάμεσες αγορές (εστιατόρια, εμπορικά κέντρα, τουριστικά πρακτορεία, κ.α.) και κατά συνέπεια στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας²⁷⁹.

Σημαντικό ρόλο σε αυτή την ανάπτυξη των λιμενικών περιοχών, διαδραματίζουν και οι κατάλληλες λιμενικές υποδομές (terminals). Η προσέλκυση των κρουαζιερόπλοιων έχει και τη δαπανηρή της πλευρά για τις λιμενικές αρχές, η οποία ουσιαστικά αφορά την κάλυψη κάποιων βασικών αναγκών της συγκεκριμένης τουριστικής δραστηριότητας, μέσω κυρίως της παροχής των κατάλληλων υποδομών και της βελτίωσης των υπηρεσιών που προσφέρουν οι λιμενικές αρχές²⁸⁰. Για παράδειγμα η δημιουργία ή προσαρμογή αποβάθρων (αποβίβασης/επιβίβασης) που να ανταποκρίνονται στα μεγέθη των νέων και μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, η παροχή χώρων στάθμευσης άλλων μεταφορικών μέσων (π.χ. λεωφορείων, αυτοκινήτων) σε συνδυασμό βέβαια με την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας (ISPS) και περιβαλλοντικής προστασίας, καθιστούν τις σχετικές επενδύσεις ακόμη πιο δαπανηρές για τις λιμενικές αρχές. Παρόλα αυτά οι επενδύσεις στις λιμενικές υποδομές και κατ' επέκταση η δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, μπορούν να συμβάλλουν στην ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση του τουρισμού κρουαζιέρας. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την επιστροφή της αρχικής επένδυσης, χάρη στην αυξανόμενη οικονομική δραστηριότητα που θα δημιουργηθεί στην ευρύτερη λιμενική περιοχή και η οποία θα μπορεί να λειτουργήσει ως αντιστάθμισμα προς τις δαπανηρές επενδύσεις²⁸¹. Τέλος, πριν από κάθε επένδυση στις λιμενικές υποδομές θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η στρατηγική θέση του κάθε λιμανιού με βάση τη ζήτησή του ως προορισμός κρουαζιέρων.

²⁷⁸European Commission, "Tourist facilities in ports Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports", p. 19.

²⁷⁹Ibid., p. 24.

²⁸⁰Ibid, p. 15 and p. 25.

²⁸¹Ibid, p. 24.

Κεφάλαιο 6^ο Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Περιφερειακή Πολιτική

6. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά στην περιφερειακή πολιτική της Ε.Ε. η οποία προκειμένου να επιτύχει την καλύτερη κοινωνική και οικονομική συνοχή των περιοχών της, προωθεί πλέον τις συνδυασμένες μεταφορές και γενικότερα την ολιστική προσέγγιση ενός ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος με θετικές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες. Η Ε.Ε. για να επιτύχει αυτό το επίπεδο μεταφορικού συστήματος έχει ως μέσα-εργαλεία της τα ΔΕΔ-Μ, τις θαλάσσιες λεωφόρους καθώς και την ναυτιλία μικρών αποστάσεων, η οποία αποτελεί σημαντικό κομμάτι των θαλάσσιων μεταφορών καθώς και του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, με πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξής της.

6. 2. Η Περιφερειακή πολιτική και οι μεταφορικές υποδομές

Ο αντικειμενικός στόχος της ευρωπαϊκής περιφερικής πολιτικής είναι η επίτευξη της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο εσωτερικό της Ε.Ε., δηλαδή η μείωση των σημαντικών οικονομικών, κοινωνικών και εδαφικών ανισοτήτων που παρουσιάζουν οι ευρωπαϊκές περιφέρειες μεταξύ τους²⁸². Η αποκέντρωση και η ενίσχυση της τοπικής-ενδογενούς ανάπτυξης είναι το πρότυπο διαμόρφωσης πάνω στο οποίο βασίζεται όλη η περιφερειακή πολιτική της Ε.Ε. προκειμένου να πετύχει την ισορροπημένη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου²⁸³. Αυτό το πρότυπο διαμόρφωσης δικαιολογείται από το γεγονός ότι η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση συνεπάγεται την ολοένα και μεγαλύτερη έκθεση των εθνικών οικονομιών στον ανταγωνισμό και κατά συνέπεια την αδυναμία μερικών κ-μ να προστατεύσουν την εγχώρια παραγωγή τους καθώς και τη μοναδικότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των περιοχών τους²⁸⁴. Η ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου και ο εντονότερος ανταγωνισμός είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε απώλεια πληθυσμού και θέσεων απασχόλησης σε ορισμένες περιοχές²⁸⁵. Η περιφερειακή πολιτική λοιπόν

²⁸²http://ec.europa.eu/regional_policy/what/index_el.cfm.

²⁸³Χριστοφάκης, Μανώλης, (2001), «Τοπική ανάπτυξη και περιφερειακή πολιτική», εκδόσεις: Παπαζήση, Αθήνα, δεύτερο μέρος «Ε.Ε. και τοπική ανάπτυξη», κεφάλαιο 6 : «Το βασικό πλαίσιο πολιτικής και προγραμματισμού της Ε.Ε. για την τοπική ανάπτυξη».

²⁸⁴Ibid, όπ. π. σ. 138.

²⁸⁵Ibid, όπ. π. σ. 139.

έρχεται να δημιουργήσει μια ισόρροπη οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη στο εσωτερικό της Ε.Ε.

Ενισχύοντας τις προβληματικές περιοχές να αναπτύξουν τα δίκτυα των υποδομών τους, τα κ-μ και η Ένωση μπορούν να τις βοηθήσουν, όχι μόνο να επεκτείνουν τις αγορές τους και να δημιουργήσουν θέσεις εργασίας, αλλά και να ισορροπήσουν καλύτερα όλη την οικονομία της Ένωσης ενόψει των μελλοντικών εξελίξεων²⁸⁶. Ένα λοιπόν από τα μέσα που χρησιμοποιεί η Ε.Ε. στο εγχείρημά της αυτό είναι η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών και συνδέσεων της. Στο πλαίσιο αυτό η ΚΠΜ και ειδικότερα το ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο, τόσο για τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, όσο και για την επίτευξη της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης όλων των κ-μ. της Ένωσης.

6. 3. Οι ανάγκες ανάδειξης των συνδυασμένων μεταφορών

Η ελεύθερη κίνηση προσώπων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων στον ευρωπαϊκό χώρο είχαν ως αποτέλεσμα τη σημαντική άνθηση των εμπορικών συναλλαγών του λιανικού, χονδρικού εμπορίου καθώς και της διακίνησης πρώτων υλών και βιομηχανικών προϊόντων. Αυτό σε συνδυασμό με τις διαδοχικές διευρύνσεις της Ε.Ε., την αύξηση και αναδιάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου, συμπεριλαμβανομένων και των γεωπολιτικών εξελίξεων στη Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, συνέβαλλαν από τη μία στη δημιουργία μιας οικονομικής περιοχής τόσο μεγάλης όσο ο συνδυασμός ΗΠΑ και Ιαπωνίας και από την άλλη στη διόγκωση του μεταφορικού έργου και γενικότερα στην υψηλή ζήτηση των μεταφορικών υπηρεσιών στον ευρωπαϊκό χώρο. Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές κατέχουν - και όπως φαίνεται θα συνεχίσουν να κατέχουν- τη μερίδα του λέοντος στην ευρωπαϊκή αγορά εμπορευματικών μεταφορών και σε συνδυασμό με την ευρωπαϊκή στρατηγική για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (στόχος τα βιώσιμα συστήματα μεταφορών), δίνεται έμφαση στη μετατόπιση των φορτίων από τις οδικές μεταφορές στα υπόλοιπα μέσα μεταφορών (και ιδίως στις θαλάσσιες μεταφορές μικρής απόστασης ως το πιο οικονομικό και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο), δηλαδή τις συνδυασμένες μεταφορές²⁸⁷.

²⁸⁶ Μούσης, Νίκος, «Ευρωπαϊκή Ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική», όπ. π. σ. 217.

²⁸⁷ Σαμπράκος, Ευάγγελος, (2001), «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», 2^η έκδοση, Εκδόσεις : Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σ. 283.

Η διαπίστωση ότι το κάθε μεταφορικό μέσο δεν είναι ανεξάρτητη οικονομική μονάδα αλλά εξαρτάται κυρίως από τη δραστηριότητα των άλλων τρόπων μεταφοράς και του όλου μεταφορικού συστήματος, οδήγησε τις επιχειρήσεις και τους φορείς εκμετάλλευσης των μεταφορών σε μια συνεχή προσπάθεια βελτιστοποίησης και χρήσης ενός ολοκληρωμένου διαχειριστικού συστήματος²⁸⁸. Αυτό δείχνει ξεκάθαρα ότι η συνήθης πρακτική που στηρίζεται σε κάθε μέσο και τις πολιτικές που αφορούν αυτό δεν φαίνεται να καλύπτει τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες του τομέα. Δεδομένης κιόλας της αναμενόμενης ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών κατά 2% ετησίως ως το 2017²⁸⁹, η ιδέα της συνεργασίας και συμπληρωματικότητας των μέσων (δηλ. των συνδυασμένων μεταφορών) φαντάζει ιδανική αλλά και αναγκαία. Έτσι λοιπόν προωθείται μία νέα προσέγγιση που αφορά ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα και όχι μεμονωμένα τμήματα αυτού (overall systems approach). Η προώθηση αυτή αποτελεί μία νέα καινοτόμα πολιτική που στηρίζει την ολιστική προσέγγιση του μεταφορικού συστήματος καθώς στοχεύει στην ισορροπημένη και αποδοτική χρήση της μεταφορικής χωρητικότητας (υποδομή, μέσα, εξοπλισμός διαχείρισης)²⁹⁰. Τέλος, η ύπαρξη ενός αποδοτικού μεταφορικού συστήματος αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ε.Ε. αφού μέσω των συνδυασμένων μεταφορών διευκολύνεται η ανάπτυξη αλυσίδων μεταφοράς με θετικές κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες.

6. 4. Η συμβολή των συνδυασμένων μεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη της Ε.Ε.

Ο χρόνος και το κόστος μεταφορών, οι ελλείψεις σε υποδομή και η χαμηλή ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών αποτελούν ανασταλτικοί παράγοντες ανάπτυξης των απομακρυσμένων περιφερειών της Ε.Ε. (συμπεριλαμβανομένου και των νησιωτικών περιοχών), οι οποίες όμως πρέπει να εκλείψουν. Επειδή η περιφέρεια έχει ανάγκη να αναδείξει τα προϊόντα και τις υπηρεσίες της και επειδή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εξωγενείς εισροές, οι ελλείψεις σε μεταφορές και επικοινωνίες, όχι μόνο αποτελούν σοβαρό εμπόδιο στην ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων

²⁸⁸ Ibid, όπ. π. σ. 281.

²⁸⁹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 294.

²⁹⁰ Σαμπράκος, Ευάγγελος, (2008), «Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές», 2^η έκδοση, Εκδόσεις : Αθ. Σταμούλης, Αθήνα, σ. 173.

και υπηρεσιών λόγω της επιβάρυνσης του κόστους, αλλά αυξάνουν σε σημαντικό βαθμό το επίπεδο των δαπανών διαβίωσης²⁹¹.

Τους ανασταλτικούς αυτούς παράγοντες επιχειρεί να εξαλείψει η Ε.Ε. μέσω της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών. Οι συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να συμβάλλουν στην κοινωνική και οικονομική συνοχή των ευρωπαϊκών περιφερειών, βελτιώνοντας την πρόσβαση σε αυτές (υποδομές). Συγκεκριμένα, η νέα αυτή προσέγγιση του μεταφορικού συστήματος, μπορεί να παρέχει χαμηλότερο κόστος για μεγάλες αποστάσεις, συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων που παρουσιάζουν οι περιοχές αυτές, αφού το κόστος μεταφοράς είναι υψηλότερο στις περιοχές αυτές από ότι στις κεντρικές περιοχές της Ε.Ε. Αλλά και στην περίπτωση των κεντρικών περιοχών της Ε.Ε., οι συνδυασμένες μεταφορές συμβάλλουν και εκεί, αφού προκειμένου να υπάρξει κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των περιοχών αυτών, γίνεται στροφή ενός όγκου μεταφορών προς λιγότερο κορεσμένα και περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα²⁹².

6. 5. Τα μέσα-εργαλεία της Ε.Ε.

Η Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές (2001) επικεντρώθηκε στην επίτευξη της αιεφόρου/βιώσιμης κινητικότητας (*sustainable mobility*), μέσω της ανάπτυξης ενός βιώσιμου και αποτελεσματικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, το οποίο στηρίζεται στις αρχές της διαλειτουργικότητας (*interoperability*) και της διατροπικότητας (*intermodality*) μεταξύ των επιμέρους μεταφορικών συστημάτων. Η δε διαλειτουργικότητα αναφέρεται στην απαιτούμενη συμβατότητα μεταξύ των μεταφορικών συστημάτων του ίδιου μεταφορικού είδους (όπως π.χ. απαιτείται μεταξύ των σιδηροδρομικών δικτύων διαφορετικών χωρών για να είναι δυνατή η από κοινού χρήση τους και η εναλλαγή από το ένα στο άλλο), ενώ η έννοια της διατροπικότητας αναφέρεται στη δυνατότητα συνδυασμένης χρήσης δυο τουλάχιστον διαφορετικών τρόπων μεταφοράς ή στη δυνατότητα απρόσκοπτης εναλλαγής των διαφορετικών μέσων για την πραγματοποίηση μιας διαδρομής²⁹³.

Οι διατροπικές μεταφορές λειτουργούν ως ποιοτικός δείκτης της ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, περισσότερες διατροπικές μεταφορές

²⁹¹ Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (1996), «Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές : Ανταγωνιστικότητα και Συμπληρωματικότητα», 2^η Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης : Σαμπράκος, Ευάγγελος, σ. 163.

²⁹² Σαμπράκος, Ευάγγελος, «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», όπ. π. σ. 284.

²⁹³ Χριστοφάκης, Μανώλης, Σ., «Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη- Η πολιτική υποδομών μεταφορών», όπ. π. σσ. 87-88.

σημαίνει μεγαλύτερη ολοκλήρωση και συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων. Επιπλέον, οι συνδυασμένες μεταφορές δεν δεσμεύονται με συγκριμένα μέσα μεταφοράς. Ωστόσο με τη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς και την ολοκλήρωσή τους σε ένα ενιαίο σύστημα, οι συνδυασμένες μεταφορές επιτρέπουν τη καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων²⁹⁴. Παρόλα αυτά οι διατροπικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν μικρό ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών²⁹⁵ και για το λόγο αυτό η Ε.Ε. επιδιώκει να αντιμετωπίσει τις αιτίες της περιορισμένης αυτής χρήσης. Οι άξονες-μέσα των ευρωπαϊκών πολιτικών που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών είναι τρεις:

6. 5. 1. Τα Δυτικό-Ευρωπαϊκά Δίκτυα-Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Οι συνεχείς διατροπικές μεταφορές απαιτούν σχεδιασμό μεταφορικών δικτύων βασισμένο στη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των μέσων μεταφοράς. Το ρόλο αυτό αναλαμβάνουν τα ΔΕΔ-Μ τα οποία υπό τη μορφή έργων υποδομής ευνοούν τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών που καλύπτει ολόκληρη την Ε.Ε. και στηρίζεται στο σύνολο των μεταφορικών μέσων. Η Ε.Ε. στοχεύει στο να δημιουργηθούν διευρωπαϊκοί άξονες για όλους τους τρόπους μεταφοράς επικεντρώνοντας κυρίως σε πολυδάπανα διασυνοριακά έργα για τη σύνδεση των διαφόρων εθνικών δικτύων μεταξύ τους²⁹⁶. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή των ΔΕΔ-Μ αποτελεί το σημαντικότερο μέσο συμβολής στην εφαρμογή και την ανάπτυξη αυτού που η Ε.Ε. ονομάζει «εσωτερική αγορά» και «οικονομική και κοινωνική συνοχή». Παράλληλα, μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ανάπτυξης και οικονομικής ανταγωνιστικότητας υπό την έννοια της αειφόρου/βιώσιμης ανάπτυξης της Ε.Ε.²⁹⁷.

Τα ΔΕΔ-Μ μετά από αλληπάλληλες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που ακολούθησαν κατέληξαν στην εφαρμογή 30 έργων προτεραιότητας (έγκριση 2004)²⁹⁸ με χρονικό ορίζοντα το 2020. Μέσα στη νέα αυτή λίστα των ΔΕΔ-Μ 2020,

²⁹⁴Σαμπράκος, Ευάγγελος, «Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές», όπ. π. σ. 175.

²⁹⁵Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), «Η Ευρώπη στο Σταυροδρόμι, η ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές», σ. 18.

²⁹⁶Χριστοφάκης, Μανώλης, Σ., (2007), «Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη- Η πολιτική υποδομών μεταφορών», όπ. π., σσ. 94-95.

²⁹⁷Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 318.

²⁹⁸European Commission, (14/07/2004), Report of the High Level Group on the Trans-European Transport Network under MR. Van MIERT.

συμπεριλαμβάνονται για πρώτη φορά οι λιμενικές υποδομές μέσω της προώθησης των θαλάσσιων αξόνων/λεωφόρων, δίνοντας έτσι έμφαση στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Οι αρχικές προσεγγίσεις των ΔΕΔ-Μ δεν συμπεριλάμβαναν τους λιμένες εξαιτίας της δυσκολίας να προσδιορισθεί ο χαρακτήρας της κοινοτικής παρέμβασης σε έναν τομέα που λειτουργεί σε συνθήκες ανταγωνισμού, ενώ διακρίνεται από σημαντικές οργανωτικές διαφορές και λαμβάνει κρατικές ενισχύσεις²⁹⁹.

6. 5. 2. Οι Θαλάσσιες Λεωφόροι

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το 2001 στην Λευκή Βίβλο³⁰⁰ για τις Μεταφορές, την ανάπτυξη «θαλάσσιων λεωφόρων» (*Motorways of the Sea*) ως την πιο ανταγωνιστική εναλλακτική λύση της οδικής μεταφοράς. Βέβαια για την ανάπτυξή τους προβλέπεται η δυνατότητα χρηματοδότησής τους από κοινοτικούς πόρους μόνο αν αποτελούν τμήμα των ΔΕΔ-Μ. Στα 30 έργα προτεραιότητας των ΔΕΔ-Μ μέχρι το 2020 συμπεριλαμβάνονται και τέσσερις θαλάσσιοι λεωφόροι³⁰¹:

- η Θαλάσσια Λεωφόρος της Δυτικής Ευρώπης, που συνδέει την Ιβηρική Χερσόνησο με τη Βόρειο Θάλασσα και τη θάλασσα της Ιρλανδίας, μέσω του Ατλαντικού,
- η Θαλάσσια Λεωφόρος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης η οποία θα συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου,
- η Θαλάσσια Λεωφόρος Νοτιοδυτικής Ευρώπης, αφορά τη σύνδεση Νότιας Ισπανίας, Νότιας Γαλλίας, Νότιας Ιταλίας και Μάλτας και κατόπιν σύνδεση με τη Θαλάσσια Λεωφόρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με τη Μαύρη Θάλασσα,
- η Θαλάσσια Λεωφόρος της Βαλτικής που συνδέει τα κ-μ της θάλασσας της Βαλτικής με τα κ-μ στη Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής μέσω του καναλιού Βόρειας Θάλασσας/θάλασσας της Βαλτικής.

Οι θαλάσσιοι λεωφόροι στοχεύουν στη δημιουργία νέων εφοδιαστικών αλυσίδων (logistics), οι οποίες θα βασίζονται κυρίως στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, εντός

²⁹⁹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 332.

³⁰⁰ COM (2001) 370.

³⁰¹ Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 320.

των γεωγραφικών συνόρων της Ευρώπης. Οι αλυσίδες αυτές θα πρέπει να λειτουργούν υπό την έννοια της αειφορίας και να είναι εμπορικά περισσότερο αποτελεσματικές, συγκριτικά με την αμιγώς οδική μεταφορά. Επομένως η δημιουργία των θαλάσσιων λεωφόρων θα βελτιώσει την πρόσβαση σε αγορές σε όλη την Ευρώπη, ανακουφίζοντας το ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Παρόλα αυτά, για να είναι αποτελεσματικοί οι Θαλάσσιοι Λεωφόροι απαιτείται η δημιουργία υψηλής ποιότητας λιμενικών υποδομών που θα είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών καθώς και υπηρεσίες logistics. Οι συνδυασμένες μεταφορές προϋποθέτουν αποτελεσματικά τερματικά που επιτρέπουν τη συνεχή και αξιόπιστη ροή της μεταφορικής διαδικασίας. Για παράδειγμα, είναι αδύνατη η διαμόρφωση ενός διευρωπαϊκού δικτύου των σιδηροδρόμων χωρίς να υπάρχει στα σχέδια των ΔΕΔ-Μ ένα σύνολο λιμένων στα οποία θα αναπτυχθούν εμπορευματικά διαμετακομιστικά κέντρα. Στο πλαίσιο αυτό, από το 2001 εντάχθηκαν στα ΔΕΔ-Μ και έχουν δικαίωμα κοινοτικής χρηματοδότησης τρεις κατηγορίες ευρωπαϊκών λιμένων³⁰² :

- 1) θαλάσσιοι λιμένες με ελάχιστη ετήσια κίνηση μεγαλύτερη ή ίση του 1 εκατ. τόνων ή 200.000 επιβατών,
- 2) ποτάμιοι λιμένες με κίνηση άνω των 500.000 τόνων ή 100.000 επιβατών και
- 3) όλα τα λιμάνια που βρίσκονται στα νησιά και δεν συνδέονται με χερσαίες περιοχές με σταθερές συνδέσεις.

6. 5. 3. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA)

Σύμφωνα με τη σημερινή επικρατούσα αντίληψη και όπως προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η NMA μπορεί να οριστεί ως εξής : «είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ των λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες-χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη»³⁰³. Κατά τον ορισμό αυτό αποκλείονται οι μεταφορές εκείνες που απαιτούν τη διέλευση ωκεανού (deep sea shipping-DSS).

³⁰² Απόφαση αριθ. 1346/2001/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2001, που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 1692/96/EK, όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών.

³⁰³ Γουλιέλμος, Αλέξανδρος, (2002), «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων : οικονομική ανάλυση – λογιστική αλυσίδα και μεταφορές – επιπτώσεις άρσης του Cabotage – σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα – δίκτυα hub & spoke», Σταμούλης, Αθήνα, σ. 33.

Ήδη από το 1993 (με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ), οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τμήμα του ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή μέρος της ολιστικής προσέγγισης της διαδικασίας παραγωγής (από την αγορά των πρώτων υλών έως την παράδοση των ολοκληρωμένων προϊόντων στον τελικό αποδέκτη, παραγωγή, μεταφορά, αποθήκευση, διανομή και οι πληροφορίες και τα δεδομένα είναι όλα ενσωματωμένα σε ένα σύστημα-δίκτυο). Όμως η απελευθέρωση των οικονομικών συναλλαγών στο ευρωπαϊκό δίκτυο και οι διευρύνσεις της Ε.Ε., οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή³⁰⁴ στην προώθηση και στη συνέχεια στη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της ΝΜΑ ως την εναλλακτική, οικονομική και πιο φιλική προς το περιβάλλον λύση, ενάντια στην ανάπτυξη των οδικών μεταφορών. Στα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ περιλαμβάνονται³⁰⁵ : η υψηλότερη ασφάλεια, ο περιορισμός των μεγάλων επενδύσεων- πλην των λιμένων, η παραγωγή λιγότερων βλαβερών εκπομπών ανά τόνο-χιλιόμετρο, η μείωση της συμφόρησης στα χερσαία ευρωπαϊκά μεταφορικά δίκτυα και η συμβολή της στην ανάπτυξη των περιφερειακών και γεωγραφικά απομονωμένων περιοχών. Στα δε μειονεκτήματά της, περιλαμβάνονται : η μερική αύξηση της μόλυνσης ιδίως των εκπομπών διοξειδίου του θείου, η μερική αύξηση των ατυχημάτων με περιβαλλοντικές συνέπειες, η συμφόρηση των λιμενικών κόμβων, η χαμηλότερη αξιοπιστία ως προς τις προγραμματισμένες αναχωρήσεις και αφίξεις (κυρίως λόγω καιρικών συνθηκών) και ο υψηλότερος κίνδυνος ζημιών και απωλειών³⁰⁶.

Στη δεκαετία του '90 η ΝΜΑ αποτελεί το μόνο μέσο μεταφοράς που αποδείχθηκε ικανό να συμβαδίζει με τη γρήγορη αύξηση των οδικών μεταφορών³⁰⁷. Παρόλα αυτά η ΝΜΑ παρουσίασε προβλήματα στην ανάπτυξη της, όπως κόστη και χρόνοι λιμενικών κόμβων, ανεπαρκής ενσωμάτωση στις αλυσίδες συνδυασμένων μεταφορών, πολυπλοκότητα διαδικασιών, κόστη από επιπρόσθετες καθυστερήσεις λόγω φόρτου, έλλειψη διαφάνειας και αδυναμία ανταπόκρισης στις απαιτήσεις των διαδικασιών just in time. Η ΝΜΑ για να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές, χρειάζεται να προσελκύσει μεγέθη μέσω της καλύτερης οργάνωσης των διαδικασιών logistics, της βελτίωσης του επιπέδου των υπηρεσιών, της συχνότητας, της τακτικότητας, της βελτίωσης του δικτύου καθώς και την εφαρμογή κοινών

³⁰⁴COM (1995) 317.

³⁰⁵Γουλιέλμος, Αλέξανδρος, «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων : οικονομική ανάλυση – λογιστική αλυσίδα και μεταφορές – επιπτώσεις άρσης του Cabotage – σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα – δίκτυα hub & spoke»,όπ. π. σ.139.

³⁰⁶Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, p. 292.

³⁰⁷Gwilliam, K., M., "Current issues in Maritime Economics", ibid, pp. 37-38.

συστημάτων για τη διοίκηση και την τιμολόγηση της μεταφορικής αλυσίδας από πόρτα σε πόρτα³⁰⁸. Το Συμβούλιο λαμβάνοντας υπόψη τον άνισο ανταγωνισμό από την πλευρά της χερσαίας (οδικής) μεταφοράς λόγω της υψηλής δημόσιας χρηματοδότησης των οδικών υποδομών, επισήμανε τη σπουδαιότητα της εισαγωγής κανονισμών για ένα δίκαιο ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορικών μέσων, μέσω της τιμολόγησης και της χρηματοδότησης υποδομών³⁰⁹.

Από το 1999-2003 η NMA παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη και βάσει αυτής της εξέλιξης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε ένα πρόγραμμα που θα καθόριζε 13 ενέργειες δράσης για την περαιτέρω προώθηση της NMA³¹⁰. Βάσει του προγράμματος αυτού αλλά και των κατευθυντήριων γραμμών της ΚΠΜ υπογραμμίζεται η ενίσχυση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως μέσο που υποστηρίζει τη NMA η οποία με τη σειρά της λειτουργεί ως τμήμα της συνδυασμένης μεταφορικής αλυσίδας. Η στροφή προς την κατεύθυνση αυτή συμβαδίζει και με τη συνολική στρατηγική που πλαισιώνει την Λευκή Βίβλο (2001) για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, η οποία τονίζει τη σημασία της NMA και την οποία προωθεί μέσω της ανάπτυξης των θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the Sea), των θαλάσσιων δηλαδή συνδέσεων που θα προσφέρουν μια διέξοδο από τα κορεσμένα χερσαία μεταφορικά δίκτυα.

Οι ευρωπαϊκές αυτές δράσεις-πολιτικές αναφέρονται στη NMA, η οποία προκειμένου να συνεργαστεί αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς καθώς και τους διαμεταφορείς, θα πρέπει πρώτα ως αυτόνομο μεταφορικό σύστημα να εξελιχθεί σε μία βιώσιμη λύση για τους χρήστες της, παρέχοντας υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, τακτικότητα και συχνότητα σε ένα περιβάλλον just in time και με ελκυστικά επίπεδα κόστους³¹¹.

³⁰⁸ Grammenos, Costas, T., "The handbook of maritime economics and business", ibid, pp. 296-297.

³⁰⁹ ECMT (2001) : *Short Sea Shipping in Europe*, OECD/ECMT

³¹⁰ COM (2003) 155.

³¹¹ Γουλιέλμος, Αλέξανδρος, «Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων : οικονομική ανάλυση – λογιστική αλυσίδα και μεταφορές – επιπτώσεις άρσης του Cabotage – σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα – δίκτυα hub & spoke», όπ. π. σσ. 113-114

Κεφάλαιο 7^ο Θαλάσσια Ασφάλεια και Περιβαλλοντική Πολιτική

7. 1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται λόγος για την πολιτική της θαλάσσιας ασφάλειας, αλλά και εκείνης που αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην Ε.Ε. Οι πολιτικές αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές, διότι αποτελούν ένα μέρος της ευρύτερης ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον. Με την πάροδο των χρόνων, η υιοθέτηση κοινοτικών ρυθμίσεων γύρω από αυτά τα θέματα, αναδεικνύουν την τάση της Ε.Ε. να επιτύχει μια πιο ποιοτική ναυτιλία, με περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη. Στη συνέχεια του κεφαλαίου παρατίθενται ορισμένες από τις πιο πρόσφατες και σημαντικές κοινοτικές ρυθμίσεις που αναφέρονται στα συγκεκριμένα ζητήματα.

7. 2. Η υιοθέτηση μιας ποιοτικής ναυτιλίας

Η άσκηση της πολιτικής της θαλάσσιας ασφάλειας καθώς και αυτή της περιβαλλοντικής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι δυο πολιτικές που η μία συμπληρώνει την άλλη και οι οποίες δημιουργούν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις θαλάσσιες μεταφορές, δεδομένου ότι παρέχουν μεγαλύτερη ασφάλεια και λειτουργούν φιλικά προς το περιβάλλον, βελτιώνοντας παράλληλα την ποιότητα των υπηρεσιών τους και επιτυγχάνοντας έτσι μια πιο ποιοτική ναυτιλία. Επίσης, οι ρυθμίσεις και οι πολιτικές που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια αυτών των δυο πολιτικών, αναδεικνύουν το μερίδιο προσφοράς των θαλάσσιων μεταφορών και γενικότερα της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή πολιτική για το περιβάλλον. Συγκεκριμένα, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης στα πλαίσια της προστασίας και της διαχείρισης των υδάτων που αποτελούν έναν από τους στόχους της πολιτικής του περιβάλλοντος³¹².

Η διαμόρφωση ευρωπαϊκής πολιτικής για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και για τη θαλάσσια ασφάλεια πραγματοποιήθηκε μόλις το 1992. Συγκεκριμένα, μέχρι το 1996 η περιβαλλοντική πολιτική αν και αποτυπωνόταν συχνά σε πολυάριθμες κοινοτικές πράξεις (οδηγίες, κανονισμούς, αποφάσεις), στην Ε.Ε.Π. και στη Συνθήκη του Μάαστριχτ, διακρινόταν για τη συντηρητικότητα και την έλλειψη συστηματικής συνοχής³¹³. Οι προοπτικές μιας περιβαλλοντικά διατηρήσιμης

³¹² Βλέπε σχετικά πολιτική περιβάλ., http://europa.eu/legislation_summaries/environment/index_el.htm.

³¹³ Βλάχος, Γεώργιος, (2007), «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», 2^η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα, σ. 616.

ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχτ για την ίδρυση της Ε.Ε., μεταξύ των άλλων στόχων είναι και η «...σταθερή και διαρκής μη πληθωριστική και σεβόμενη το περιβάλλον ανάπτυξη...»³¹⁴. Έκτοτε έχουν γίνει πολλά βήματα προς την κατεύθυνση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι οδηγίες και οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. χαρακτηρίζονται πλέον από βάθος χρόνου και μακροχρόνιου σχεδιασμού. Επίσης ένα ακόμη βήμα προς την κατεύθυνση αυτή θεωρείται συγκεκριμένα και η υιοθέτηση εργαλείων περιβαλλοντικής πολιτικής τα οποία στηρίζονται στο μηχανισμό και τους νόμους λειτουργίας της αγοράς. Η τάση αυτή φαίνεται να υιοθετείται και να κατακτά συνεχώς έδαφος στην προσπάθεια διαμόρφωσης μιας κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ε.Ε.³¹⁵.

Για την πολιτική της θαλάσσιας ασφάλειας ως το 1992 υπήρξαν περιορισμένες παρεμβάσεις στα σχετικά ζητήματα, παρόλη την αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας που είχαν οι θαλάσσιες μεταφορές για την Ε.Ε., της οποίας όμως το αντικείμενο δράσης στον εν λόγω τομέα ήταν η εφαρμογή διεθνών συμβάσεων, αποφάσεων και συστάσεων κυρίως αυτών που προέρχονταν από το διεθνή οργανισμό ΙΜΟ. Ο κύριος λόγος για την κατάσταση αυτή ήταν ότι το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων αντιδρούσε στη προοπτική περιφερειακών λύσεων και τονίζοντας το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας περιοριζόταν κυρίως στην υιοθέτηση των διεθνών λύσεων³¹⁶.

Ωστόσο μερικοί λόγοι όπως : η αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στα χωρικά ύδατα (περισσότερο από 1 δις τόνοι πετρελαίου ετησίως), μια σειρά από ατυχήματα (Amoso Cadiz, Aegean Sea, Brear, Estonia, Erika, Prestige) με ανθρώπινες απώλειες και περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς και η υπονόμευση των διεθνών κανόνων (από μια μερίδα πλοίων νηολογημένων σε σημαίες-ευκαιρίας), τόσο αυτών που αφορούσαν τη θαλάσσια ασφάλεια, όσο και εκείνων της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος συνδυαστικά με την απουσία επαρκών μέσων ελέγχου της εφαρμογής των κανονισμών που αποφασίζονταν στα πλαίσια του ΙΜΟ, οδήγησαν την Ε.Ε. να αναπτύξει ουσιαστική δράση στα εν λόγω ζητήματα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αντιμετώπιση των πιέσεων και των επιπτώσεων στο θαλάσσιο και οικονομικό περιβάλλον της Ε.Ε.

³¹⁴Ibid, όπ. π. σ. 616.

³¹⁵Ibid, όπ. π. σ. 615.

³¹⁶Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 156.

7. 3. Οι σημαντικότερες κοινοτικές ρυθμίσεις

7. 3. 1. Ως προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Ορισμένες από τις σημαντικότερες κοινοτικές ρυθμίσεις ειδικότερα ως προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι :

Η **Οδηγία 2002/84**³¹⁷ «για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία», η οποία έχοντας ως στόχο της να βελτιώσει την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει την ασφάλεια στη ναυτιλία, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τους όρους διαβίωσης και εργασίας στα πλοία, τροποποιεί ορισμένα σημεία των οδηγιών 93/75, 94/57, 95/21, 96/98, 97/70, 98/18, 98/41, 99/35, 2000/59, 2001/25 και 2001/96. Επίσης η οδηγία αυτή έρχεται σε άμεση σύνδεση με τον **Κανονισμό 2002/2099**³¹⁸ αφού έχοντας τον ίδιο στόχο, θεσπίζει την Επιτροπή ασφάλεια στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS-Committee on Safe Seas) με κύριο ρόλο της : να συγκεντρώνει τα καθήκοντα των επιτροπών που έχουν συσταθεί κατ' εφαρμογή της κοινοτικής ναυτιλιακής νομοθεσίας και τις οποίες αντικαθιστά εφεξής, να συμβουλεύει και να επικουρεί την Επιτροπή σε όλα τα σχετικά με αυτήν ζητήματα και να επιταχύνει και να διευκολύνει την τροποποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας, βάσει των εξελίξεων που σημειώνονται σε διεθνές επίπεδο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θέλοντας να μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς και τα προβλήματα υγείας που προκαλούνται από τις ατμοσφαιρικές εκπομπές των ποντοπόρων πλοίων για τα επόμενα δέκα χρόνια, πρότεινε³¹⁹ στις 20 Νοεμβρίου του 2002 τη «*Στρατηγική για τη μείωση των ατμοσφαιρικών εκπομπών των ποντοπόρων πλοίων*». Μερικοί από τους στόχους και τις δράσεις της στρατηγικής αυτής αφορούν τη μείωση χημικών ενώσεων, όπως για παράδειγμα του διοξειδίου του θείου (SO₂), του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), των οξειδίων του αζώτου (NO_x) κ.α.³²⁰. Η ανακοίνωση περιγράφει μια σειρά από δράσεις για την επίτευξη των στόχων αυτών, όπως για παράδειγμα ο συντονισμός των θέσεων των κ-μ της Ε.Ε. στο πλαίσιο του IMO³²¹, με σκοπό : να πιέσει την λήψη αυστηρότερων μέτρων για τη μείωση των εκπομπών των πλοίων, την υιοθέτηση πρότασης για την τροποποίηση της

³¹⁷Οδηγία 2002/84.

³¹⁸Κανονισμός 2002/2099.

³¹⁹COM (2002) 595.

³²⁰COM (2002) 595.

³²¹Stopford, Martin, "Maritime Economics", ibid, p. 683.

οδηγίας 1999/32/EK «περί μείωσης της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο», την τροποποίηση της Οδηγίας 97/68 που αφορά «τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα» καθώς κ.α.³²². Η πρόταση αυτή έρχεται σε άμεση συνάρτηση με την Οδηγία 2005/33 «περί μείωσης της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων»³²³.

Με τον **Κανονισμό 782/2003** η Ε.Ε. απαγορεύει τις οργανοκασσιτερικές ενώσεις στα πλοία. Η αιτία της υιοθέτησης του κανονισμού αυτού βρίσκεται στις προηγούμενες δεκαετίες. Συγκεκριμένα τη δεκαετία του '60, η χημική βιομηχανία παρασκεύαζε αποτελεσματικά και οικονομικά συμφέροντα, προστατευτικά υφαλοχρώματα με τη χρησιμοποίηση μεταλλικών ενώσεων, ιδιαίτερα του τριβουτυλοκασσίτερου (TBT). Στη δε δεκαετία του '70 τα περισσότερα ποντοπόρα πλοία χρησιμοποιούσαν για την επίχριση των υφάλων τους βαφές με TBT. Επιστημονικές μελέτες έδειξαν ότι οι εν λόγω ενώσεις (και ιδιαίτερα ο τριβουτυλοκασσίτερος), που χρησιμοποιούνται ως προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού για τα πλοία, παρουσιάζουν σημαντικό κίνδυνο επιβλαβών επιπτώσεων σε οικολογικά και οικονομικά σημαντικούς θαλάσσιους οργανισμούς³²⁴. Η συνειδητοποίηση των βλαβερών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση οργανοκασσιτερικών ενώσεων³²⁵ αυξήθηκε σταδιακά στα τέλη της δεκαετίας του 1980.

Το γεγονός ότι πολλά ευρωπαϊκά πλοία καταλήγουν διαλυμένα στις ακτές της Νότιας Ασίας δημιουργώντας ατυχήματα αλλά και άλλου είδους κινδύνους για την υγεία, οδήγησε την Επιτροπή στην έκδοση πρότασης για μια κοινοτική στρατηγική³²⁶ με κύριο στόχο της, τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων. Η στρατηγική αυτή θέτει σε εφαρμογή και την Πράσινη Βίβλο του 2007³²⁷ σχετικά με την καλύτερη πρακτική διάλυσης των πλοίων. Επίσης η στρατηγική αυτή εγγυάται τη διάλυση των ευρωπαϊκών πλοίων μόνο σε ασφαλείς και περιβαλλοντικά ενδεδειγμένες εγκαταστάσεις, σύμφωνα και με τη διεθνή Σύμβαση του Hong Kong που υιοθετήθηκε

³²²http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/128131_en.htm.

³²³ Οδηγία 2005/33.

³²⁴ COM (2002) 396, τελικό.

³²⁵ Οι οργανοκασσίτεροι αποδείχθηκε ότι είναι τοξικοί και προκαλούν ορμονικές διαταραχές σε θαλάσσιους οργανισμούς.

³²⁶ COM (2008) 767, τελικό.

³²⁷ COM (2007) 269, τελικό.

στα πλαίσια του IMO στις 19/5/2009³²⁸. Επιπρόσθετα η στρατηγική έρχεται σε συνάρτηση και με τον Κανονισμό 1013/2006 σχετικά με την μεταφορά αποβλήτων³²⁹.

Με την **Οδηγία 2005/35** (μικρές τροποποιήσεις της επιφέρει η Οδηγία 2009/123³³⁰), η Ε.Ε. δημιουργεί ένα νομικό πλαίσιο για την επιβολή κυρώσεων στην περίπτωση απόρριψης πετρελαίου αλλά και άλλων επιβλαβών ουσιών από τα πλοία που πλέουν στα νερά της. Συγκεκριμένα σκοπός τη οδηγίας είναι αφενός η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των διεθνών προτύπων για τη ρύπανση από τα πλοία και αφετέρου η διασφάλιση ότι επιβάλλονται οι ενδεδειγμένες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προξενούν τα πλοία³³¹.

Η **Απόφαση 2002/762** του Συμβουλίου αναφέρεται στην εξουσιοδότηση των κ-μ να υπογράψουν και να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ε.Ε., τη διεθνή σύμβαση *περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση καυσίμων δεξαμενής πλοίων του 2001 (Bunkers Convention)*. Η διεθνής αυτή σύμβαση υιοθετήθηκε στις 23/3/2001 με στόχο τη διασφάλιση της επαρκούς, άμεσης, ουσιαστικής αποζημίωσης των ατόμων που έχουν υποστεί ζημιές από τις διαρροές πετρελαιοειδών, όταν μεταφέρονται υπό τη μορφή καυσίμων στις δεξαμενές των πλοίων³³². Με τη σύμβαση αυτή συμπληρώνεται ένα σημαντικό κενό στη διεθνή νομοθεσία περί ευθυνών λόγω θαλάσσιας ρύπανσης.

Με την **Οδηγία 2000/59** επιβάλλεται στα κ-μ η υποχρέωση να εξασφαλίσουν σε όλα τα λιμάνια της Ε.Ε. (συμπεριλαμβανομένου των λιμένων αναψυχής και μαρίνων) επαρκείς εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου, βάσει της διεθνούς σύμβασης MARPOL 73/78³³³. Τα κ-μ υποχρεώνονται να διαθέτουν στα λιμάνια τους, είτε σταθερές εγκαταστάσεις παραλαβής, είτε να ορίζουν φορείς

³²⁸http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/ev0011_en.htm.

³²⁹Κανονισμός 1013/2006.

³³⁰Οδηγία 2009/123.

³³¹Οδηγία 2005/35.

³³²http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124090_en.htm.

³³³Το 1973, στα πλαίσια του IMO υπογράφηκε η σύμβαση για τη πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία (Convention of the Prevention of Maritime Pollution from ships-MARPOL). Στη συνέχεια μια σειρά από ατυχήματα δεξαμενόπλοιων οδήγησαν το διεθνή οργανισμό IMO να υιοθετήσει το 1978 ένα Πρωτόκολλο που ενσωμάτωσε την αρχική σύμβαση και θέσπισε πρόσθετα μέτρα. Το συνδυασμένο μέτρο πολιτικής αναφέρεται συνήθως ως MARPOL 73/78 και τέθηκε σε ισχύ μετά την επικύρωσή του, το 1983.

παροχής των ανάλογων υπηρεσιών, οι οποίοι θα μεταφέρουν στους λιμένες κινητές μονάδες παραλαβής αποβλήτων, όποτε υπάρχει ζήτηση. Για την εφαρμογή της οδηγίας λαμβάνεται υπόψη ότι η κοινοτική πολιτική θα πρέπει να αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, στηριζόμενη στις αρχές προφύλαξης και προληπτικής δράσης καθώς και στην εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Με την τελευταία αρχή πρέπει να καλύπτεται το κόστος, τόσο των λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, όσο και το κόστος επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων.

Στα πλαίσια μείωσης των ατυχημάτων ρύπανσης από δεξαμενόπλοια συμβατικού τύπου που κατά συνέπεια οδηγεί στη χρήση οικολογικών δεξαμενοπλοίων (όπως δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος), υιοθετήθηκε ο Κανονισμός 2978/94 προωθώντας την άμεση, υποχρεωτική και ενιαία εφαρμογή στην Ε.Ε. του ψηφίσματος Α747(18) του ΙΜΟ, το οποίο αφορά την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος στα πετρελαιοφόρα³³⁴. Ο Κανονισμός αυτός όμως καταργήθηκε από τον Κανονισμό 417/2002³³⁵, ο οποίος έθεσε ένα χρονοδιάγραμμα σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και την σταδιακή αντικατάστασή τους με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος ή ισοδύναμου σχεδιασμού. Στη συνέχεια και ο Κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 1726/2003 καθώς και από τον Κανονισμό 2172/2004, με σκοπό την επιτάχυνση των καταλυτικών ημερομηνιών απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος³³⁶.

7. 3. 2. Ως προς την ασφάλεια στη θάλασσα

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών το Δεκέμβριο του 1999, αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Μετά από σχετικές προτάσεις της Επιτροπής, η Ε.Ε. υιοθέτησε μια σειρά κοινοτικών πράξεων για τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας, οι οποίες έχουν άμεσο αντίκτυπο και στην πολιτική της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ειδικότερα, η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών περικλείει διατάξεις οι οποίες διαρθρώνονται γύρω από το πλοίο (εξοπλισμός, τεχνικές προδιαγραφές και επιθεωρήσεις), τον ανθρώπινο παράγοντα

³³⁴http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124073_en.htm.

³³⁵Κανονισμός 417/2002.

³³⁶Παρδάλη- Λαϊνού, Αγγελική, (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», Σταμούλης, Αθήνα, σ. 382.

(επιβάτες και πλήρωμα) και τους φορείς οι οποίοι πλαισιώνουν το πλοίο (λιμένες και νηογνώμονες)³³⁷.

Στο μοτίβο αυτό κινείται και η **Οδηγία 2009/16** σχετικά με «*την ενίσχυση του ελέγχου των πλοίων που κάνουν χρήση των ευρωπαϊκών λιμένων*». Η οδηγία αυτή αναδιατυπώνει την Οδηγία 95/21 η οποία αναφέρεται στην εναρμόνιση των κανόνων επιθεωρήσεων των πλοίων που χρησιμοποιούν λιμάνια της κοινότητας για την αυστηρότερη εφαρμογή του κρατικού ελέγχου των πλοίων (PSC-Port State Control³³⁸). Σύμφωνα με το διεθνές Memorandum of Understanding (MOU) του Παρισιού που είχε υπογραφεί το 1980 από το σύνολο των κ-μ³³⁹, έως το 1995 η εφαρμογή του PSC στην επικράτεια της Ε.Ε. ήταν προαιρετική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια για τον έλεγχο ή την κράτηση των πλοίων που επισκέπτονται τους ευρωπαϊκούς λιμένες³⁴⁰. Η οδηγία μεταξύ άλλων, θέτει στους στόχους της την εφαρμογή, εντός της Κοινότητας ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα το οποίο βασίζεται σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται στο εσωτερικό της Κοινότητας και στην περιοχή του ΜΣ³⁴¹ των Παρισίων. Το σύστημα αυτό αποβλέπει στην επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχή επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα³⁴².

Σημαντικό βήμα βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας θεωρείται και το νομικό πλαίσιο για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων που υιοθετείται με την **Οδηγία 2009/15**. Η οδηγία εναρμονίζει το νομοθετικό πλαίσιο που πρέπει να εφαρμόζεται στις σχέσεις μεταξύ των κ-μ. Συγκριμένα θεσπίζει μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τα κ-μ στις σχέσεις τους με τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα

³³⁷Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάννα, (2004), «Το κοινοτικό πλαίσιο της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, τόμος 30, 2004, σ. 70 επ.

³³⁸Stopford, Martin, "Maritime Economics", *ibid*, pp. 686-687.

³³⁹Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «*Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*», όπ. π. σ. 171.

³⁴⁰Οδηγία 95/21.

³⁴¹Μνημόνιο Συνεργασίας (ΜΣ) των Παρισίων" : το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, στην ενημερωμένη του έκδοση. "Περιοχή του ΜΣ των Παρισίων" : ο γεωγραφικός χώρος στον οποίο οι υπογράφωντες του ΜΣ των Παρισίων διενεργούν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων. Το 2007 το ΜΣ των Παρισίων έχει υπογραφεί από 27 συμμετέχοντες χώρες, http://www.parismou.org/Organization/2010.12.27/Memorandum_of_Understanding.htm.

³⁴²Οδηγία 2009/16.

και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, το στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών³⁴³. Με την οδηγία αυτή αναδιατυπώνεται η Οδηγία 94/57 που εισήγαγε ένα σύστημα αμοιβαίας αναγνώρισης των οργανισμών επιθεώρησης και ελέγχου των πλοίων. Σήμερα όμως υπάρχουν αναγνωρισμένοι οργανισμοί που έχουν την άδεια να πραγματοποιούν τον έλεγχο των πλοίων και να πιστοποιούν την αξιοπλοΐα τους εξ ονόματος των κ-μ της Ε.Ε.³⁴⁴.

Επιπλέον η Επιτροπή πρότεινε³⁴⁵ την έκδοση οδηγίας για τη δημιουργία ενός κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης, ελέγχου και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία. Πράγματι με την **Οδηγία 2002/59** δημιουργείται αυτό το σύστημα, προκειμένου να ενισχυθούν η ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας, να βελτιωθεί η ανταπόκριση των αρχών σε συμβάντα, ατυχήματα ή ενδεχομένως επικίνδυνα περιστατικά στη θάλασσα μεταξύ άλλων με επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης καθώς και να συμβάλλει στην πρόληψη και την ανίχνευση της ρύπανσης από πλοία³⁴⁶. Ειδικότερα, ως προς τη μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων, η οδηγία ορίζει ότι ο φορτωτής των εμπορευμάτων και ο χειριστής των πλοίων πρέπει να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές αναλυτικές πληροφορίες για τη φύση και τη θέση των επικίνδυνων ή ρυπογόνων (πετρελαιοειδή, υγρές τοξικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες) εμπορευμάτων που μεταφέρονται. Επίσης με την οδηγία αυτή καταργείται η οδηγία 93/75 που καθόριζε τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας), τα οποία κατευθύνονταν σε, ή απέπλεαν από, κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα³⁴⁷.

Εν συνεχεία, η Επιτροπή έχοντας διαπιστώσει την ανεπάρκεια του υφιστάμενου καθεστώτος περί εγγυήσεων και αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ζημιών που προκαλούνται από πετρελαϊκή ρύπανση, πρότεινε³⁴⁸ την υιοθέτηση κανονισμού με σκοπό τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού ευρωπαϊκού ταμείου «τρίτου επιπέδου», του ταμείου COPE (Ταμείο αποζημίωσης για πετρελαϊκή ρύπανση), το οποίο θα αποζημιώνει τα θύματα πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα, όταν οι απαιτήσεις τους κρίνονται δικαιολογημένες και μόνο εφόσον η αποζημίωση τους δεν

³⁴³Οδηγία 2009/15.

³⁴⁴Παρθάλη- Λαϊνού, Αγγελική, «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», όπ. π. σ. 379.

³⁴⁵COM (2000) 802.

³⁴⁶Οδηγία 2002/59.

³⁴⁷http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124243_en.htm.

³⁴⁸COM (2000) 802.

είναι δυνατή υπό το διεθνές καθεστώς, λόγω της ανεπάρκειας του ανώτερου ορίου αποζημίωσης (200.000 €)³⁴⁹. Ο προτεινόμενος αυτός κανονισμός προβλέπει και την επιβολή οικονομικών κυρώσεων σε περιπτώσεις σοβαρής αμέλειας από την πλευρά οποιουδήποτε φορέα εμπλεκόμενου στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου.

Με τον **Κανονισμό 1406/2002** συστάθηκε ο ανεξάρτητος Ευρωπαϊκός Οργανισμός (EMSA- European Maritime Safety Agency) για την ασφάλεια της θάλασσας. Ο φορέας αυτός παρέχει τεχνική και επιστημονική βοήθεια προς τα κ-μ και την Επιτροπή με στόχους : την ορθή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στο τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της³⁵⁰. Όμως ο Κανονισμός αυτός τροποποιείται μετά την υιοθέτηση του **Κανονισμού 724/2004**³⁵¹, ο οποίος ενισχύει το ρόλο της EMSA ακόμη περισσότερο. Συγκεκριμένα ο νεότερος κανονισμός προβλέπει ότι :

i. Ο οργανισμός πρέπει να έχει τα κατάλληλα εργαλεία για τη στήριξη των μέσων αντιμετώπισης της ρύπανσης, που διαθέτουν τα κ-μ. Σε περίπτωση ακούσιας ρύπανσης, ο οργανισμός οφείλει να συνδράμει το πληγέν κ-μ, υπό τη δικαιοδοσία του οποίου θα διενεργηθούν οι διαδικασίες απορρύπανσης.

ii. Ο οργανισμός είναι αρμόδιος για την κατάρτιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή, προγράμματος δράσης για την προετοιμασία του σε θέματα ρύπανσης καθώς και για τις δραστηριότητές του σε θέματα αντιμετώπισης της ρύπανσης.

iii. Τρίτες χώρες εφόσον επιθυμούν να συμμετάσχουν στον οργανισμό, καλούνται να υιοθετήσουν και να εφαρμόζουν το κοινοτικό δίκαιο σε όλους τους τομείς αρμοδιότητας του οργανισμού.

Προκειμένου να εκπληρωθούν οι προαναφερθέντες στόχοι, η Επιτροπή πρόσφατα, πρότεινε τη χρηματοδοτική ενίσχυση του οργανισμού με ποσό 154 εκατ. € σε μια περίοδο επτά ετών. Το ποσό αυτό θα επιτρέψει στον οργανισμό να χρηματοδοτήσει ένα πολυετές πρόγραμμα, αφενός για την ανάπτυξη δορυφορικών συστημάτων που θα επιτρέπουν την έγκαιρη ανίχνευση της ρύπανσης και αφετέρου για τη κατασκευή εξειδικευμένων αντί-ρυπαντικών πλοίων, τα οποία θα είναι διαθέσιμα στα κ-μ, με σκοπό τη καταπολέμηση της ρύπανσης³⁵².

³⁴⁹http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_el.htm.

³⁵⁰http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124245_el.htm.

³⁵¹Κανονισμός 724/2004.

³⁵²COM (2005) 210.

Η **Οδηγία 2009/54** θέτει κανόνες και πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία προκειμένου να εξασφαλίσει τη μέγιστη ασφάλεια στους επιβάτες και συγχρόνως να διατηρήσει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην εσωτερική αγορά. Συγκεκριμένα σκοπός της οδηγίας αυτής είναι να διαμορφωθεί ένα ενιαίο επίπεδο ασφαλείας της ζωής και της περιουσίας στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων και σκαφών εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και να θεσπιστούν διαδικασίες διαπραγμάτευσης σε διεθνές επίπεδο για την εναρμόνιση των κανόνων που ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια³⁵³. Η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε σε ορισμένα σημεία της από την Οδηγία 2010/36, χωρίς να αλλοιώνεται όμως η ουσία και ο σκοπός της αρχικής οδηγίας.

Η Ε.Ε. με τον **Κανονισμό 336/2006** εφαρμόζει το διεθνή κώδικα (*ISM-International Management System*) διαχείρισης για την ασφάλεια λειτουργίας των πλοίων (επιβατηγά πλοία Ro/Ro) και την πρόληψη της ρύπανσης, που εκδόθηκε στα πλαίσια του IMO³⁵⁴. Ο ISM αποτελεί σχέδιο για τον τρόπο με τον οποίο οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να διαχειρίζονται και να εκμεταλλεύονται το στόλο τους, ορίζοντας την ευθύνη της εταιρείας, όσον αφορά την ασφάλεια και διασφαλίζοντας τη δυνατότητα να καταλογιστούν οι όποιες ευθύνες. Ο κανονισμός αυτός καταργώντας τον προηγούμενο κανονισμό 3051/95, στοχεύει αφενός στο να διασφαλιστεί ότι ο κωδικός εφαρμόζεται σε όλα τα κ-μ και αφετέρου στο να ενισχύσει περαιτέρω την εφαρμογή του. Επίσης με τον κανονισμό αυτό, εάν ένα κ-μ κρίνει για ορισμένες εταιρείες, ότι είναι πρακτικώς δυσχερές να συμμορφωθούν με ορισμένες απαιτήσεις του κώδικα ISM, μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις αυτές, με την επιβολή μέτρων ισοδύναμου αποτελέσματος ή θέσπισης εναλλακτικών διαδικασιών πιστοποίησης και εξακρίβωσης για τα εν λόγω πλοία και εταιρείες³⁵⁵. Στη συνέχεια το ενδιαφερόμενο κ-μ γνωστοποιεί στην Επιτροπή την παρέκκλιση αυτή και τα μέτρα που σκοπεύει να λάβει.

Το πρόβλημα της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και η ύπαρξη προληπτικών μέτρων για την προστασία των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμενικών εγκαταστάσεων από τις απειλές διάπραξης σκόπιμων παράνομων ενεργειών, απασχόλησε την Ε.Ε. ήδη αρκετό καιρό πριν τα γεγονότα της 11^{ης}

³⁵³ Οδηγία 2009/54.

³⁵⁴ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124062_en.htm and Stopford, Martin, "Maritime Economics", ibid, p. 680.

³⁵⁵ Κανονισμός 336/2006.

Σεπτεμβρίου του 2001. Ωστόσο το τρομοκρατικό χτύπημα στις ΗΠΑ επέδρασε καταλυτικά στην κατεύθυνση δημιουργίας μιας συνολικής κοινοτικής πολιτικής και στον τομέα αυτό³⁵⁶. Στη προσπάθεια να ρυθμιστεί το θέμα αυτό με τις σκόπιμες παράνομες χρήσεις του πλοίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων, τα μέλη του IMO συμφώνησαν το Δεκέμβριο του 2002 να προσθέσουν στις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) ένα κεφάλαιο (XI-2) με περιεχόμενο έναν κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις-Κώδικας ISPS³⁵⁷. Ο προτεινόμενος κώδικας αποτελείται από δυο μέρη που τον καθιστούν τον πλέον ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας και τη σημαντικότερη παγκόσμιας εμβέλειας πρωτοβουλία για τη θαλάσσια ασφάλεια που υιοθετήθηκε ποτέ³⁵⁸. Μετά από πρόταση της Επιτροπής υιοθετήθηκε ο **Κανονισμός 725/2004** ο οποίος περιλαμβάνει αυστηρά μέτρα προς την κατεύθυνση της άμεσης και εναρμονισμένης εφαρμογής του παραπάνω **Κώδικα- ISPS**³⁵⁹.

Ο Κώδικας έχει δημιουργηθεί υπό την παραδοχή ότι η διασφάλιση κατωτέρων αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας στα πλοία, τις εταιρείες και τα λιμάνια είναι αντικείμενο διαχείρισης κινδύνων, λήψης απαραίτητων μέτρων καθώς και καταμερισμού αρμοδιοτήτων. Η επιδιωκόμενη από τον κώδικα, διαχείριση κινδύνων επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής ελάχιστων αποδεκτών κανόνων από τα συμβαλλόμενα στη μεταφορά μέλη, δηλαδή τους λιμένες, τις ναυτιλιακές εταιρείες και τα πλοία αυτών. Το σύνολο των πλοίων που εφαρμόζουν τον Κώδικα ISPS είναι υποχρεωμένα να προχωρήσουν στις ακόλουθες ενέργειες³⁶⁰:

- i. Εγκατάσταση και λειτουργία ενός συστήματος αυτόματου εντοπισμού πλοίου (Automatic Identification System).
- ii. Μόνιμη χάραξη αριθμού αναγνώρισης πλοίου σε εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους.
- iii. Εγκατάσταση συστήματος προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου.

³⁵⁶Bichou, Khalid - Bell, Michael, G.H. - Evans, Andrew, (2007), “Risk management in port operations, logistics and supply-chain security”, Informa, London, p. 304.

³⁵⁷Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», όπ. π. σ. 218.

³⁵⁸Bichou, K., (2004), The ISPS Code and the Cost of Port Compliance, *Maritime Economics and Logistics*, 4, 6, pp. 322-348.

³⁵⁹Bichou, Khalid - Bell, Michael, G.H. - Evans, Andrew, “Risk management in port operations, logistics and supply-chain security”, *ibid*, pp. 312-313.

³⁶⁰Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, «Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία», *ibid*, όπ. π. σσ. 221-222.

Όσον αφορά στην εφαρμογή του από τους λιμένες, υποχρεούνται σε καθορισμό των λιμένων στους οποίους εφαρμόζεται ο Κώδικας ISPS. Στους λιμένες αυτούς πρέπει να πραγματοποιούνται οι εξής ενέργειες:

- i.* Αξιολόγηση ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης.
- ii.* Δημιουργία και έγκριση ενός σχεδίου ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης.
- iii.* Έλεγχος συμμόρφωσης πλοίων με τον ISPS κώδικα.

Τα κράτη τα οποία έχουν προσχωρήσει στην υιοθέτηση του Κώδικα αυτού, έχουν την υποχρέωση να εκπονήσουν ένα εθνικό σχέδιο υλοποίησης του κώδικα ISPS και να ορίσουν επίπεδο ασφαλείας για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Τέλος το σύνολο των ναυτιλιακών εταιρειών πρέπει να διασφαλίσει ότι κάθε πλοίο τους, διαθέτει το διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου (International Ship Security Certificate), το οποίο εκδίδεται από το κράτος σημαία του οποίου φέρει το πλοίο ή από αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας³⁶¹.

³⁶¹Ibid, όπ. π. σ. 223.

Κεφάλαιο 8^ο Θαλάσσιες ΑΠΕ και Ευρωπαϊκή Ενεργειακή Πολιτική

8. 1. Εισαγωγή

Στα πλαίσια του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, η περιβαλλοντική πολιτική μαζί με την ενεργειακή πολιτική και συγκεκριμένα τις θαλάσσιες ΑΠΕ, συνιστούν μια επιμέρους αγορά. Με τη σειρά της η αγορά αυτή συντελεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος και ως εκ τούτου στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αναφέρεται στην ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική και τις θαλάσσιες ΑΠΕ, οι οποίες εκτός του ότι δρουν συμπληρωματικά στην ευρωπαϊκή πολιτική περιβάλλοντος, αποτελούν και μια πολύ σημαντική αγορά του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, με πολλά οφέλη αλλά και πολλές δυνατότητες εξέλιξής της στο άμεσο μέλλον.

8. 2. Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Η ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική με τις δράσεις της και τους στόχους της, έρχεται και συμπληρώνει την περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. Τα θέματα ενέργειας λαμβάνονται ως μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει σήμερα η Ε.Ε. Η εξάρτηση από εισαγωγές ενέργειας και η αύξηση των τιμών που τη συνοδεύει καθώς και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες οφείλονται στην κλιματική αλλαγή, συνίστανται στους κυριότερους λόγους υπονόμευσης της ασφάλειας και της ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε. και ως εκ τούτου η ανάληψη σχετικών δράσεων είναι αναγκαία. Λαμβάνοντας όλα αυτά υπόψη, η «στρατηγική 2020» για την ενέργεια, παρέχει ένα σαφές και φιλόδοξο πλαίσιο για μια ευρωπαϊκή ενεργειακή πολιτική, καθορίζει τις ενέργειες προτεραιότητας για την επόμενη δεκαετία και χαράσσει τις δράσεις που πρέπει να αναληφθούν³⁶². Η υλοποίηση των στόχων της πολιτικής αυτής θα στηριχτεί σε εργαλεία όπως : η δημιουργία ανταγωνιστικής εσωτερικής ενεργειακής αγοράς (σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής CO₂), τα κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα και κυρίως η ανάπτυξη ενεργειακών τεχνολογιών και συγκεκριμένα τεχνολογιών ειδικά για την ενεργειακή

³⁶²http://europa.eu/pol/ener/index_el.htm

απόδοση και τις ΑΠΕ (αιολική, ηλιακή, γεωθερμική, υδροηλεκτρική, παλιρροϊκή, ενέργεια από βιομάζα) ή τεχνολογιών χαμηλής παραγωγής CO₂³⁶³.

Η αξιοποίηση των ΑΠΕ συντελεί στην ανάσχεση των κλιματικών αλλαγών (μείωση εκπομπής αερίων), στην ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού (μείωση εξάρτησης από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων δηλαδή του φυσικού αερίου και του πετρελαίου), στη δημιουργία θέσεων εργασίας καθώς και στην οικονομική μεγέθυνση γενικότερα της Ε.Ε. Για να εδραιώσει η Ε.Ε. περισσότερο τις ΑΠΕ έθεσε στο χάρτη πορείας της για αυτές³⁶⁴ τον δεσμευτικό στόχο να αυξήσει τα ποσοστά τους σε 20% του ενεργειακού της μίγματος μέχρι το 2020³⁶⁵. Οι ΑΠΕ συνιστούν ουσιαστική εναλλακτική λύση στα ορυκτά καύσιμα και για αυτό τον λόγο η Ε.Ε. εντείνει τις προσπάθειές της σε αυτόν τον τομέα³⁶⁶.

Στα πλαίσια αυτά και μεταξύ των άλλων ΑΠΕ, γίνονται προτάσεις³⁶⁷ για δράσεις σχετικά με την προώθηση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας. Στο άμεσο μέλλον η υπεράκτια αιολική ενέργεια και γενικότερα οι θαλάσσιες ΑΠΕ (προερχόμενες όχι μόνο από τους ανέμους αλλά και από τα κύματα) θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της ενεργειακής πολιτικής της Ε.Ε. Παρόλο που σήμερα ελάχιστα είναι εκείνα τα κ-μ που παράγουν ηλεκτρισμό από αιολική ενέργεια, η υπεράκτια αιολική ενέργεια αποτελεί μια αναδυόμενη αγορά με πολλές δυνατότητες εξέλιξής της. Αυτό μπορεί να επιβεβαιωθεί χαρακτηριστικά και από το γεγονός ότι το 2007 πάνω από το 40% του συνολικού δυναμικού ηλεκτροπαραγωγής προερχόταν από αιολική ενέργεια³⁶⁸.

Οι αιολικοί πόροι ανά τις ευρωπαϊκές θάλασσες συνιστούν μια τεράστια και εγγώρια πηγή καθαρής και ανανεώσιμης ενέργειας. Με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας χωρίς ορυκτά καύσιμα και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης σε ένα τομέα, στον οποίο οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις είναι παγκοσμίως πρωτοπόρες, η θαλάσσια αιολική ενέργεια μπορεί να συμβάλει σημαντικά και στους τρεις κύριους στόχους της νέας ενεργειακής πολιτικής, δηλαδή τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την εξασφάλιση ενεργειακού εφοδιασμού και τη βελτίωση της

³⁶³http://europa.eu/legislation_summaries/energy/european_energy_policy/index_el.htm.

³⁶⁴COM (2006) 848.

³⁶⁵COM (2007) 1.

³⁶⁶http://europa.eu/legislation_summaries/energy/renewable_energy/index_el.htm.

³⁶⁷http://europa.eu/legislation_summaries/energy/renewable_energy/en0001_en.htm.

³⁶⁸COM (2008) 768.

ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε.³⁶⁹. Όλα αυτά με τη σειρά τους συμβάλλουν στην ευρωπαϊκή οικονομία.

³⁶⁹COM (2008) 768.

Κεφάλαιο 9^ο Συμπεράσματα - Προοπτικές

Από την έρευνα που προηγήθηκε, φαίνεται καθαρά η μεγάλη συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών αφενός στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ε.Ε. και αφετέρου στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας και ευημερίας. Παρά το γεγονός ότι σχεδόν για τρεις δεκαετίες μετά τη Συνθήκη της Ρώμης, οι προοπτικές ανάπτυξης των ευρωπαϊκών θαλάσσιων μεταφορών ήταν ισχνές, η περίοδος που ξεκίνησε από το 1986 μέχρι σήμερα, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η «μεγάλη στροφή» της Ε.Ε. για τη σταδιακή διαμόρφωση μιας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, αλλά και ενός «ευρωπαϊκού» ναυτιλιακού πλέγματος.

Η εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς, η εξειδίκευση και η διεύρυνση των αγορών, σε συνδυασμό με τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες του παγκόσμιου εμπορίου, ήταν οι παράγοντες εκείνοι που δημιούργησαν τις κατάλληλες προϋποθέσεις-συνθήκες για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και ειδικότερα των αγορών που συνθέτουν το σημερινό ναυτιλιακό πλέγμα της Ε.Ε. Το ενδιαφέρον της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές αλλά και γενικότερα για το ναυτιλιακό πλέγμα, εκδηλώνεται μέσα από τα μέτρα και τις δράσεις που υιοθετήθηκαν τόσο στα πλαίσια της ίδιας της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής, όσο και στα πλαίσια των άλλων ευρωπαϊκών πολιτικών, όπως για παράδειγμα η προώθηση της ΝΜΑ, η οποία χρησιμοποιείται ως μέσο επίτευξης του ευρωπαϊκού συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, που με τη σειρά του στοχεύει στην καλύτερη κοινωνική και οικονομική συνοχή της Ε.Ε., δηλαδή στην υλοποίηση του γενικού στόχου που έχει θέσει η ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική.

Επιπλέον, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής δύναμης της Ε.Ε. αποδεικνύεται έμπρακτα και από τον οικονομικό αντίκτυπο που έχει όλο το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα στην ευρωπαϊκή οικονομία. Η συνολική αξία που παράγει το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα ανέρχεται στα 440 δις €, απασχολώντας παράλληλα 4,78 εκατομμύρια ανθρώπους. Βέβαια στο επίπεδο που έχει φτάσει σήμερα το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα, είναι φυσικό επακόλουθο να δημιουργούνται μέσα από αυτό οι συνθήκες υιοθέτησης και νέων πολιτικών, όπως για παράδειγμα αυτών που αφορούν τη δημιουργία μιας εν δυνάμει ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής.

Οι θαλάσσιες μεταφορές θα συνεχίσουν να απασχολούν την Ε.Ε. και τα επόμενα χρόνια, χάρη στις αυξανόμενες απαιτήσεις τόσο του παγκόσμιου εμπορίου, όσο και του εσωτερικού εμπορίου της, τα οποία με τη σειρά τους αυξάνουν συνεχώς τη

ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Επομένως, οι δυνατότητες εφαρμογής πολιτικών αναβάθμισης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι ακόμη μεγαλύτερες για το άμεσο μέλλον, δημιουργώντας κατά αυτόν τον τρόπο τις προϋποθέσεις διατήρησης ενός συγκριτικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος εκ μέρους της Ε.Ε. Από εδώ και στο εξής, η διατήρηση της πρώτης ναυτιλιακής θέσης που έχει η ευρωπαϊκή ναυτιλία παγκοσμίως, βρίσκεται στα χέρια της Ε.Ε. αλλά και των κ-μ της και ιδίως εκείνων που διαθέτουν μεγάλη ναυτιλιακή επιρροή-δύναμη.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελούν μια από τις σημαντικότερες αγορές του ναυτιλιακού πλέγματος, με πολλές δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξής τους. Τα προηγούμενα χρόνια δεν είχε εκτιμηθεί κατάλληλα ο ρόλος της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί γενικά μια καθυστέρηση ως προς την πλήρη εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της. Σήμερα η ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία έχοντας έναν πιο σύνθετο ρόλο, είναι αναγκασμένη να εκμεταλλευτεί πλήρως τις δυνατότητες και τις ευκαιρίες που της προσφέρονται μέσα από αυτό τον νέο της ρόλο. Προς την κατεύθυνση αυτή, προσπαθεί να προωθήσει πρωτοβουλίες για τη λειτουργία ενός αποτελεσματικού λιμενικού συστήματος σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Ένα σύγχρονο λιμενικό σύστημα θα πρέπει εν ολίγοις να βελτιώνει συνεχώς τις υπηρεσίες που προσφέρει ως κέντρο logistics, καθώς και να προσαρμόζεται διαρκώς στις νέες ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών. Στο σημείο αυτό κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική και η μεγαλύτερη χρήση των ΤΠΕ. Επίσης, απαραίτητη είναι η υιοθέτηση μιας ξεκάθαρης ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, η οποία θα θέτει ορισμένες αρχές κοινής οργάνωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και κοινές μεθόδους χρέωσης της χρήσης των λιμενικών και θαλάσσιων υποδομών. Βέβαια, θα πρέπει παράλληλα να γίνουν σεβαστές και οι ιδιαιτερότητες που μπορεί να έχει το κάθε λιμάνι. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαία αφενός η μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και αφετέρου ο περιορισμός της παρέμβασης των κρατικών αρχών των κ-μ.

Πολύ σημαντική αγορά του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος θεωρείται και η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία, η οποία δέχθηκε και εξακολουθεί να δέχεται μέχρι και σήμερα αθέμιτο ανταγωνισμό από ανερχόμενες διεθνείς δυνάμεις του ναυπηγικού κλάδου, όπως για παράδειγμα από την Κορέα. Στα πλαίσια της ευρωπαϊκής βιομηχανικής πολιτικής, δίνεται έμφαση στη διατήρηση αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής δύναμης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων. Τα ναυπηγεία των κ-μ διαθέτουν υψηλής ποιότητας τεχνογνωσία, η οποία και αποτελεί το μεγαλύτερο

ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Για τη διατήρηση μιας ανταγωνιστικής ναυπηγικής βιομηχανίας, η Ε.Ε. έθεσε σε εφαρμογή το πρόγραμμα Leadership 2015. Το πρόγραμμα αυτό καλύπτει όλα τα θέματα που αφορούν την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία και για αυτό το λόγο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως ο ναυπηγικός χάρτης πορείας για το μέλλον του συγκεκριμένου κλάδου. Το μόνο που απομένει λοιπόν, είναι η πλήρης εφαρμογή των στόχων και των δράσεων που περιέχει το συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Εξίσου σημαντική αγορά για το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα, θεωρείται ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, ο οποίος παράγοντας αξία 110 δις € και απασχολώντας σχεδόν 2,50 εκατ. ανθρώπους, κατέχει ιδιαίτερη θέση στην ευρωπαϊκή τουριστική βιομηχανία. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στην Ευρώπη, βρίσκεται σε πολύ καλά επίπεδα και αναμένεται στο μέλλον να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Παρόλα αυτά υπάρχουν και άλλες δυνατότητες ποιοτικής βελτίωσής της και επομένως περαιτέρω εξέλιξής της. Ιδιαίτερη μεγάλη ανάπτυξη παρουσιάζει ιδίως ο τουρισμός, ο προερχόμενος από τις κρουαζιέρες που πραγματοποιούνται στους δημοφιλείς ευρωπαϊκούς προορισμούς (όπως Μεσόγειο). Εξάλλου, δεν είναι καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι η Ε.Ε. μαζί με την Νορβηγία αποτελούν τη μεγαλύτερη παγκόσμια δύναμη στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων. Για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού απαιτείται η συνεχής προσαρμογή των θαλάσσιων υποδομών στις νέες ανάγκες που αναπτύσσονται (π.χ. τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια συνεπάγονται μεγαλύτερες σε έκταση αποβάθρες) και ειδικότερα η προώθηση πολιτικών βελτίωσης και ανάπτυξης της ενδοχώρας των τερματικών σταθμών, όπως για παράδειγμα η καλύτερη διασύνδεση των τερματικών σταθμών με την ευρύτερη ενδοχώρα.

Μια ανερχόμενη αγορά για το ευρωπαϊκό ναυτιλιακό πλέγμα θεωρείται αυτή των θαλάσσιων ΑΠΕ, δηλαδή η ενέργεια που παράγεται από τα κύματα και τους ανέμους. Τα επόμενα χρόνια αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη χρήση των θαλάσσιων ΑΠΕ σε όλη την Ε.Ε. Επίσης, πρόκειται για μια αγορά, της οποίας η κύρια δραστηριότητα έρχεται σε άμεση συνάρτηση με τους στόχους τόσο της ευρωπαϊκής πολιτικής για το περιβάλλον, όσο και της ενεργειακής πολιτικής της Ένωσης. Η αγορά αυτή αποτελεί για την Ε.Ε., ένα σημαντικό βήμα προσέγγισης των στόχων που τέθηκαν στη διεθνή Συνθήκη του Κιότο. Επομένως, στο μέλλον η αγορά αυτή θα απασχολήσει ιδιαίτερα την Ε.Ε., αφού πέρα των περιβαλλοντικών της συνεπειών, θα προσφέρει και νέες θέσεις εργασίας σε αυτήν, ενισχύοντας έτσι την οικονομία της.

Ως προς τη ναυτική απασχόληση, είναι αυτονόητο ότι πρόκειται για το σημαντικότερο πεδίο όλου του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος, στο οποίο είναι υποχρεωμένη η Ε.Ε. να επενδύει συνεχώς, δεδομένου ότι το ικανό ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί το κλειδί για τη διατήρηση του σημαντικότερου ίσως συγκριτικού πλεονεκτήματος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Καταλυτικός είναι ο ρόλος του ανθρώπινου δυναμικού για την ποιοτική πραγμάτωση, τόσο των ίδιων των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και των δραστηριοτήτων των υπόλοιπων κλαδών του ναυτιλιακού πλέγματος. Μέχρι και σήμερα όμως παρατηρείται ένα πρόβλημα στο συγκριμένο πεδίο, αυτό της μείωσης ναυτεργατικού δυναμικού που προέρχεται από την Ε.Ε. Ειδικότερα υπάρχει έλλειψη στη στελέχωση πλοίων με αξιωματικούς (ανώτερους αξιωματικούς και μηχανικούς) σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων (π.χ. δεξαμενόπλοια) καθώς και μια συνεχή ροή στελέχωσης κατώτερων πληρωμάτων με ναυτικούς τρίτων-χωρών, η οποία όμως τα τελευταία χρόνια έχει σταθεροποιηθεί. Τα αποτελέσματα εφαρμογής των πολιτικών που υιοθετήθηκαν τα τελευταία χρόνια είναι σχετικά ικανοποιητικά, αλλά απομένουν ακόμη πολλά να γίνουν, προκειμένου η ευρωπαϊκή ναυτιλία να στηρίζει συνεχώς το δυναμισμό και τη μελλοντική της θέση στον ευρωπαϊό ναυτικό.

Συγκεκριμένα, θα πρέπει να δοθούν περισσότερα κίνητρα για την προσέλκυση των νέων στα ναυτικά επαγγέλματα και να δοθεί μεγαλύτερη σημασία στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση τόσο των νέων ναυτικών, όσο και των παλαιότερων. Επίσης θα πρέπει να περιοριστεί η δυνατότητα των πλοιοκτητών να απασχολούν πληρώματα με αμοιβές της χώρας προέλευσής τους, αντί για τις αμοιβές που προβλέπει η σημαία στην οποία είναι νηολογημένο το πλοίο. Εν τέλει, θα πρέπει να θεσπιστούν διεθνείς κανόνες απασχόλησης, κυρίως μέσω του ILO, για να δίνονται ίσες ευκαιρίες εργασίας στους ναυτικούς.

Επιπρόσθετα, η ανταγωνιστική δύναμη της Ε.Ε. ενισχύεται μέσα από την αναβάθμιση των υψηλών επιπέδων ασφάλειας και περιβαλλοντικών προτύπων που εφαρμόζονται σήμερα, στις θαλάσσιες μεταφορές. Ιδιαίτερα στα θέματα θαλάσσιας ασφάλειας, η Ε.Ε., διαπιστώνοντας τις αδυναμίες του διεθνούς θεσμικού πλαισίου και στην προσπάθειά της να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εποχής αλλά και των πολιτών της, έχει δείξει μια αυξημένη δραστηριότητα για την ανάπτυξη μιας «ευρωπαϊκής αντίληψης για τη θαλάσσια ασφάλεια». Παρά τις ιδιομορφίες και τις ιδιαίτερες δυσκολίες που κάνουν την εμφάνισή τους κατά καιρούς, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και του κόστους που γεννούν τα

ενισχυμένα πρότυπα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας, σήμερα υπάρχουν αρκετές οδηγίες που καθιστούν τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα αποδοτικές και επομένως ανταγωνιστικές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η NMA, η οποία αποτελώντας τμήμα του ευρύτερου ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος, συμβάλλει σημαντικά στην εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.

Βιβλιογραφία-Πηγές

Ελληνική βιβλιογραφία

- Βενετσανοπούλου, Μ., (2006) «*Η κρατική συμβολή στο τουρισμό-Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού*», Interbooks, Αθήνα.
- Βλάχος, Γεώργιος, (1999), «*Βασικές αρχές της ναυτιλιακής επιστήμης*», α' τόμος, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς.
- Βλάχος, Γεώργιος, (2007), «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*», 2^η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα.
- Βλάχος, Γεώργιος, (2007), «*Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον*», 2^η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα.
- Γιαννόπουλος, Γιώργος, Α., (1998), «*Θαλάσσιες Μεταφορές*», Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- Γουλιέλμος, Αλέξανδρος, (2002), «*Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων : οικονομική ανάλυση – λογιστική αλυσίδα και μεταφορές – επιπτώσεις άρσης του Cabotage – σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα – δίκτυα hub & spoke*», Σταμούλης, Αθήνα.
- ΕΠΕΕΣ, (2006), «*Εισαγωγή στις ευρωπαϊκές σπουδές, Οικονομική ολοκλήρωση και Πολιτικές, Το ρυθμιστικό πλαίσιο*», τόμος Γ', Σιδέρης, Ελληνική Ένωση Τραπεζών, Αθήνα.
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Απόφαση αριθ. 1346/2001/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Μαΐου 2001, που τροποποιεί την απόφαση αριθ. 1692/96/EK, όσον αφορά τους θαλάσσιους λιμένες, τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών.
- Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης, (1998), «*Η ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*», Σταμούλης, Αθήνα.
- Θεοδωρόπουλος, Σωτήρης,- Λεκάκου, Μαρία,- Πάλλης, Αθανάσιος, (2006), «*Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*», Τυπωθήτω, Αθήνα.
- Καρύδης, Γεώργιος, (2004), «*Ευρωπαϊκό Δίκαιο Επιχειρήσεων και Ανταγωνισμού, Ι. Θεμελιώδεις Ελευθερίες, Ανταγωνισμός- Κρατικές Ενισχύσεις*», Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
- Μούσης, Νίκος, (2008), «*Ευρωπαϊκή Ένωση, δίκαιο, οικονομία, πολιτική*», 12^η αναθεωρημένη έκδοση, Παπαζήση, Αθήνα.

- Πάλλης, Αθανάσιος, Α, - Χλωμούδης, Κων/νος, Ι., (2001), «Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Η λιμενική βιομηχανία στην προοπτική της αειφόρου κινητικότητας», Ελληνικά γράμματα, Αθήνα.
- Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (1996), «Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνιστικότητα και Συμπληρωματικότητα», 2^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης : Σαμπράκος, Ευάγγελος.
- Πανεπιστήμιο Πειραιώς, (1999), «Μεταφορές και τουρισμός», 3^η Επιστημονική Ημερίδα Οικονομικής των Μεταφορών, επιμέλεια έκδοσης: Σαμπράκος, Ευάγγελος.
- Παπαγιάννης, Δονάτος, (2007), «Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο», 3^η έκδοση, Σάκκουλα, Αθήνα.
- Παπαγιαννούλης, Κ. Ν., (2002), «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», Σταμούλης, Αθήνα.
- Παπαδημητρίου, Σ.- Σχοινάς, Ο., (2002), «Εισαγωγή στα Logistics», Σταμούλης, Πειραιάς.
- Παρδάλη, Αγγελική, (2001), «Η λιμενική βιομηχανία : στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων», Σταμούλης, Αθήνα.
- Παρδάλη - Λαϊνού, Αγγελική, (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», Σταμούλης, Αθήνα.
- Ρούκουνας, Εμμανουήλ, (2006), «Διεθνές Δίκαιο, Το δίκαιο της θάλασσας», β' μέρος, 2^η έκδοση, Σάκκουλα, Αθήνα.
- Σαμπράκος, Ευάγγελος, (2001), «Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών», 2^η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα.
- Σαμπράκος, Ευάγγελος, (2008), «Ο τομέας των μεταφορών και οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές», 2^η έκδοση, Σταμούλης, Αθήνα.
- Χλωμούδης, Κων/νος, (17/7/2011), «Η είσοδος ιδιωτικών κεφαλαίων στα λιμάνια», Καθημερινή.
- Χολέβας, Κ., Ιωάννης, (2000), «Επίκαιρα θέματα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, Ποντοπόρου και Ακτοπλοϊκής», Πελασγός, Αθήνα.
- Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάννα, (2004), «Το κοινοτικό πλαίσιο της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών», Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου, τόμος 30, 2004, σελ. 70 επ..

Χριστοφάκης, Μανώλης, (2001), «*Τοπική ανάπτυξη και περιφερειακή πολιτική*», Παπαζήση, Αθήνα.

Χριστοφάκης, Μανώλης, Σ., (2007), «*Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη- Η πολιτική υποδομών μεταφορών*», Διόνικος, Αθήνα.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Bichou, Khalid - Bell, Michael, G.H. - Evans, Andrew, (2007), “*Risk management in port operations, logistics and supply-chain security*”, Informa, London.

Bichou, K., (2004), “The ISPS Code and the Cost of Port Compliance”, *Maritime Economics and Logistics*, 4,6, pp. 322-348.

Bimco & ISF (2005), *Manpower Update : The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*. Warwick: Warwick Institute of Employment.

Bimco & ISF (2010), *Manpower Update: The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers*. Warwick: Warwick Institute of Employment.

Bonacich, Edna - Wilson, Jake, B. (2008), “*Getting the Goods, Ports, Labor and the Logistics Revolution*”, Cornell University Press, Ithaca and London.

Branch, Alan, E., (1998), “*Maritime Economics, Management & Marketing*”, 3rd, Stanley Thornes Ltd, United Kingdom.

European Commission, (November 2008), The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development of European maritime sectors, Report on results.

European Commission, (14/07/2004), Report of the High Level Group on the Trans-European Transport Network under Mr. Van MIERT.

European Commission, Study report, (2009), “Tourist facilities in ports Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports”.

European Commission, (8/10/2009), Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry within the Framework Contract of Sectoral, Competitiveness Studies – ENTR/06/054, final report.

ECMT, (2001) : *Short Sea Shipping in Europe*, OECD/ECMT.

Farantouris, Nikolaos, (2003), “*European Integration & Maritime Transport*”, Sakkoulas, Athens & Bruylant, Bruxelles.

Grammenos, Costas, T., (2002), “*The handbook of maritime economics and business*”, LLP, London-Hong Kong.

- Gwilliam, K., M., (1993), *“Current issues in Maritime Economics”*, Kluwer Academic Publisher, Dordrecht/Boston/London.
- McConville, James, (1999), *“Economics of maritime transport, theory and practice”*, Witherby, London.
- Polak, Jacob, B. – Heertje, Arnold, (2000), *“Analytical Transport Economic- An International Perspective”*, Edward Elgar, U.K.
- Policy Research Corporation (6/10/2008), *Economic features and the strength of European maritime clusters*, Harry Webers, Brussels.
- Porter, M., (1998), “Cluster and the new economics of competition”, *Harvard Business Review*, 76, (6), pp. 77-90.
- Porter, Michael, E., (2008), *“On Competition, Updated and Expanded Edition”*, Harvard Business School Publishing, Boston, MA.
- Power, Vincent, J. G. (1998), *“E.C. Maritime Law”*, Lloyd’s of London Press Ltd, U.K.
- Smith, B., (1993), “The European Community Ship Register”, in Hart, P. Ledger, G., Smith, B. and Roe, M. (1993), *Shipping Policy in the EU*, Aldershot : Avebury, pp. 82-101.
- Somavia, Juan, (2006), “A new “bill of rights” for the Maritime Sector: A modal for fair globalization”, *International Labour Office of the Director-General, International Labour Organization*, Geneva.
- Stopford, Martin, (2009), *“Maritime Economics”*, 3rd, Routledge Taylor & Francis Group, New York and London.
- UNCTAD, (2005), *Maritime Transport Review*. Paris: OECD.
- WTO, World Tourism Barometer, Volume 8, January 2010.

Κείμενα Ευρωπαϊκής Επιτροπής

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1995), *Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη : Μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών*, Com (1995) 317, τελικό. 5/7/1995.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Τρίτη έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σχετικά με τη κατάσταση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας*, Com (2000) 730, τελικό. 15/11/2000.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000), *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινωνικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika*, Com (2000) 802, τελικό. 6/12/2000.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001), *Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες : Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών*, Com (2001β) 35, τελικό. 13/2/2001.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001), *Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: Η ώρα των επιλογών*, Com (2001), 370, τελικό. 12/9/2001.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002), *Πρόταση για τη τροποποίηση της οδηγίας 1999/32 ΕΚ σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο*, Com (2002) 595, 20/11/2002.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002), *Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία*, Com (2002) 396, τελικό. 12/7/2002.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003), *Leadership 2015, Για τον καθορισμό του μέλλοντος της ευρωπαϊκής βιομηχανίας ναυπήγησης και επισκευής πλοίων-Ανταγωνιστικότητα μέσω αριστείας*, Com (2003) 717, τελικό. 21/11/2003.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2003α), *Πρόγραμμα για τη προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων*, Com (2003) 155, τελικό. 7/4/2003.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2004γ), *Πρόταση οδηγίας για τη πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών*, Com (2004) 654, τελικό. 13/10/2004.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2005α), *Πρόταση Κανονισμού σχετικά με τη πολυετή χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας για τη καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία και με την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002*, Com (2005), 210, τελικό. 25/5/2005.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006), *Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές*, Com (2006) 314, τελικό. 22/6/2006.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006), *Ανακοίνωση της Επιτροπής, βάσει του αριθμού 138 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ενίσχυση των προτύπων ναυτικής εργασίας*, Com (2006) 287, τελικό. 15/6/2006.

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006), *Χάρτη πορείας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας τον 21^ο αιώνα : συμβολή στην ενίσχυση της αειφορίας*, Com (2006) 848, τελικό. 10/1/2006.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2006), *Έκθεση επί της πολιτικής ανταγωνισμού 2005*, Sec (2006) 761, τελικό. 15/6/2006.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση*, Com (2007) 575, τελικό. 10/10/2007.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *Έκθεση προόδου Leadership 2015*, Com (2007) 220, τελικό. 25/4/2007.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *Πράσινο Βιβλίο για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων*, Com (2007) 269, τελικό. 22/5/2007.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη*, Com (2007) 1, τελικό. 10/1/2007.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2007), *Ναυτιλιακά Πλέγματα*, Sec (2007) 1406, 17/10/2007.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2008), *Μία στρατηγική της Ε.Ε. για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων*, Com (2008) 767, τελικό. 19/11/2008.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2008), *Υπεράκτια αιολική ενέργεια: ανάγκη ανάληψης δράσης για την επίτευξη των στόχων ενεργειακής πολιτικής με ορίζοντα το 2020 και έπειτα*, Com (2008) 768, τελικό. 13/11/2008.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2008), *Προς τη δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών (clusters) παγκοσμίου κύρους στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Com (2008) 652, τελικό. 17/10/2008.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2009), *Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018*, Com (2009) 8, τελικό. 21/1/2009.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010), *Ευρώπη, νούμερο ένα τουριστικός προορισμός - ένα νέο πολιτικό πλαίσιο για το τουρισμό στην Ευρώπη*, Com (2010) 352, τελικό. 30/6/2010.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), *Η Ευρώπη στο σταυροδρόμι – Η ανάγκη για βιώσιμες μεταφορές*.

Ιστότοποι

http://europa.eu/index_el.htm.

http://europedia.moussis.eu/books/Book_2/.

<http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>.
<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>.
<http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>.
<http://www.itfglobal.org/ETF/>.
<http://www.cruising.org/>.
<http://www.wto.org/>
<http://www.clusterobservatory.eu/index.html>.
<http://www.europeancruisecouncil.com/>.
https://www.bimco.org/About/About_BIMCO.aspx.
<http://www.proinno-europe.eu/>.
<https://www.parismou.org/>.