ενός αποτελεσματικού δικτύου υπεργολαβιών. Η ΟΚΕ θεωρεί ιδιαίτερα την επέκταση της οδηγίας σε νέους τομείς ως έχουσα ιδιαίτερη σημασία.

3. Τέλος, η ΟΚΕ επιθυμεί και πάλι να επισύρει την προσοχή (1) στην πρότασή της σχετικά με τη θέσπιση συστήματος για την απόσπαση προσωπικού (ανωτέρων υπαλλήλων από τις υπηρεσίες κρατικών προμηθειών και υπηρεσιών λογιστικού ελέγχου) από τις εθνικές υπηρεσίες, για να εργασθούν στη νέα Μονάδα Κρατικών Προμηθειών, και να χρησιμεύσουν ως σύνδεσμοι με τους ομολόγους τους σε άλλα κράτη μέλη. Είναι τελείως αδύνατο για το προσωπικό που απασχολεί η Επιτροπή σήμερα να διεκπεραιώσει το έργο από το οποίο εξαρτάται η αποτελεσματικότητα της οδηγίας της ΕΟΚ, και, επειδή θα προκύψουν ασφαλώς δυσχέρειες απλώς και μόνο για την πρόσληψη νέου προσωπικού διά μέσου του κοινοτικού προϋπολογισμού, πρέπει να εξευρεθούν άλλες λύσεις του προβλήματος αυτού, όπως π.χ. η λύση που περιγράφηκε παραπάνω.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. *Άρθρο 4*

Η ΟΚΕ ζητεί να διαγραφεί το σημείο 2β) του νέου άρθρου 6 που ορίζει ότι οι συμβάσεις για διαδικασίες υποβολής προσφορών όπου συμμετέχει ένας μόνο υποψήφιος μπορούν να ανατίθενται «όταν τα προβλεπόμενα προϊόντα παρασκευάζονται αποκλειστικά για σκοπούς έρευνας, πειραμάτων, μελετών ή ανάπτυξης»· διαφορετικά θα επιτραπεί σε ευρεία κλίμακα η κατάχρηση και καταστρατήγηση του γράμματος και του πνεύματος του άρθρου αυτού, δηλαδή ότι η ανάθεση συμβάσεων σε διαδικασίες υποβολής προσφορών όπου συμμετέχει ένας μόνο υποψήφιος θα γίνεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

4.2. *Άρθρο 5*

Η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διευκρινίσει ότι η σειρά προτίμησης που πρέπει να τηρηθεί από τις συμβαλλόμενες αρχές εφόσον δεν υπάρχουν ευρωπαϊκά πρότυπα ή έγγραφα για την εναρμόνιση, είναι υποχρεωτική και όχι προαιρετική. Προτείνει να προστεθεί η ακόλουθη φράση στο σημείο 4 «οποιοδήποτε άλλο πρότυπο»: «έχοντας υπόψη τις σχετικές κλιματολογικές συνθήκες».

4.3. *Άρθρο 12*

Η ΟΚΕ, μολονότι επικροτεί τις προσπάθειες της Επιτροπής για να συλλέξει αξιόλογα και αξιόπιστα στατιστικά δεδομένα από τα κράτη μέλη, θεωρεί ότι η Επιτροπή θα πρέπει να διασαφηνίσει στο εδάφιο α) ποιες συμβαλλόμενες αρχές είναι υποχρεωμένες να υποβάλουν αναφορές και ότι τα απαιτούμενα στοιχεία αφορούν μόνο το συνολικό αριθμό και την αξία των συμβάσεων που αναθέτουν και υπερβαίνουν ή είναι κάτω του ορίου.

(1) ΕΕ αριθ. C 189 της 28. 7. 1986, σ. 16.

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 1986.

Ο Πρόεδρος
της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Alfons MARGOT

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ενισχύσεις στη ναυπηγία (1)

(87/C 68/07)

Το Συμβούλιο αποφάσισε στις 13 Οκτωβρίου 1986 να ζητήσει, σύμφωνα με το άρθρο 198 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή να γνωμοδοτήσει για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με τις ενισχύσεις στη ναυπηγία.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε στις 3 Δεκεμβρίου 1986 τη γνωμοδότησή του με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Arena.

Στις 16 Δεκεμβρίου 1986, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε, κατά την 242η σύνοδο ολομέλειάς της, με 88 ψήφους υπέρ, 15 ψήφους κατά και 5 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση:

Εισαγωγή

1. Η πρόταση οδηγίας για τις ενισχύσεις στη ναυπηγία, αποτελεί συνέχεια των «Προσανατολισμών της μελλοντικής στρατηγικής για τις ενισχύσεις στη ναυπηγία», για τους οποίους δεν ζητήθηκε τότε επίσημα η γνωμοδότηση της ΟΚΕ. Αυτή η ενέργεια προκάλεσε βαθιά έκπληξη στην ΟΚΕ. Οι προτάσεις που περιέχονται στα έγγραφα αυτά προκαλούν σημαντικές ανησυχίες σχετικά με το μέλλον της ευρωπαϊκής

(1) ΕΕ αριθ. C 281 της 7. 11. 1986, σ. 4.

ναυπηγικής βιομηχανίας και της απασχόλησης στον τομέα.

1.1. Διαπιστώνεται με δυσαρέσκεια ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της ούτε κατ' ελάχιστο την πρόσφατη γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 23ης Απριλίου 1986 για τους «Προσανατολισμούς μιας κοινοτικής πολιτικής στον τομέα της ναυπηγίας» (ΕΕ αριθ. C 189 της 28. 7. 1986), γνωμοδότηση που έτυχε εξάλλου ευρείας επιδοκιμασίας στους άμεσα ενδιαφερόμενους κύκλους. Τα κύρια σημεία της γνωμοδότησης αυτής μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

— διαπιστώνεται η ανάγκη να προσδιορισθεί η ελάχιστη διάσταση του τομέα για οικονομικούς και στρατηγικούς λόγους·

— πρέπει να υπάρξει σύμπτωση απόψεων, και μέσω συμφωνιών σε κοινοτικό επίπεδο, για μια σαφή πολιτική διαφύλαξης των παραγωγικών δυνατοτήτων του τομέα για να αντιμετωπισθεί ένας διεθνής ανταγωνισμός που εμφανίζει συχνά στρεβλώσεις·

— πρέπει να προσαρμοσθεί η οδηγία για την περίοδο μετά το 1986 σχετικά με τους στόχους μιας παρόμοιας πολιτικής, με σκοπό την αναζωογόνηση του τομέα που υπέστη πλήγμα για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα από μια παραγωγική κρίση που περιέχει τον κίνδυνο να καταστεί κρίση ανθρώπων και επαγγελμάτων.

1.2. Επιβεβαιώνοντας την εγκυρότητα της προαναφερθείσας γνωμοδότησης, η ΟΚΕ θέλει να ελπίζει ότι στην παρούσα γνωμοδότηση θα επιφυλαχθεί καλύτερη μοίρα και επιθυμεί να επισημάνει στη συνέχεια τους λόγους για τους οποίους δεν δύναται να επιδοκιμάσει την πρόταση οδηγίας.

Παρατηρήσεις της ΟΚΕ

2. Αντί να προβάλει ένα λειτουργικό σύστημα ενισχύσεων σε συνάρτηση με το στόχο της προστασίας μιας ναυπηγικής βιομηχανίας, η διάσταση και η αναδιάρθρωση της οποίας προσδιορίσθηκαν σύμφωνα με τους λόγους και τις προθεσμίες που αναφέρονται στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 23ης Απριλίου 1986 (αποδεικνύεται ότι ανάλογη θέση υιοθετήθηκε και από μέρους της ευρωπαϊκής ένωσης των βιομηχάνων του τομέα), η πρόταση οδηγίας καθιστά την πολιτική των ενισχύσεων απαραίτητο όρο και, ταυτόχρονα, μέσον της τομεακής πολιτικής, οι συνέπειες της οποίας δεν φαίνεται ότι μελετήθηκαν με τρόπο εμπεριστατωμένο.

2.1. Στην πρόταση οδηγίας υποτίθεται ότι «οι περιοριστικότερες και επιλεκτικότερες» ενισχύσεις —που συνοψίζονται στον καθορισμό ενός κοινού ανωτάτου ορίου, που περιλαμβάνει τα πάντα και έχει προσδιορισθεί σε μειωμένο επίπεδο— μπορούν να αποτελέσουν το αποφασιστικό μέσο για την επίτευξη, σε ορισμένο χρονικό σημείο, δύο στόχων δηλαδή την ύπαρξη μιας υγιούς και ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και την εξασφάλιση του ελεύθερου ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού.

2.2. Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ η διατύπωση αυτή φαίνεται τουλάχιστον απλοϊκή, και προπάντων προάγγελος βαρυτάτων συνεπειών για ένα μεγάλο μέρος της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, εκτός αν το ανώτατο όριο καθορισθεί σε επαρκώς υψηλό επίπεδο ώστε να διασφαλισθεί ότι παρέχεται επαρκής υποστήριξη, πράγμα που θα επιτρέψει στα κοινοτικά ναυπηγεία να αντεπεξέλθουν στον ανταγωνισμό της Άπω Ανατολής. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι, τουλάχιστον για μια προσωρινή περίοδο και ενώ θα πραγματοποιηθούν περαιτέρω μελέτες, τα ανώτατο όριο θα πρέπει θα βρίσκεται στο επίπεδο του 35 %, τουλάχιστον.

2.3. Γενικά, τίθεται το ερώτημα —ιδίως λόγω έλλειψης ενός βιομηχανικού σχεδίου, το οποίο θα πρέπει ακριβώς να προηγείται του ορισμού ενός συστήματος ενισχύσεων— σε ποια κριτήρια στηρίζονται οι εκτιμήσεις των περιφερειακών και κοινωνικών επιπτώσεων, και για ό,τι αφορά την υποδομή αυτής της νέας στρατηγικής, εκτός αν αυτή δεν κατευθύνεται προς ένα στόχο καθαρής μείωσης των παραγωγικών ικανοτήτων και της απασχόλησης για να συγκρατήσει, ανάλογα, τις οικονομικές επιβαρύνσεις που σήμερα επωμίζονται τα κράτη μέλη.

2.4. Στη γνωμοδότηση του περασμένου Απριλίου εξηγήθηκαν οι λόγοι, για τους οποίους η μείωση της ικανότητας δεν μπορεί να είναι συνώνυμη με μια μεγαλύτερη παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας, δεδομένου ότι έχει διαπιστωθεί ότι χωρίς την κατάλληλη χρησιμοποίηση της παραγωγικής δυναμικότητας οποιοδήποτε σχέδιο εξυγίανσης του τομέα είναι καταδικασμένο στην αποτυχία. Με άλλα λόγια, επιβάλλεται να διακοπεί η σπειροειδής μείωση της παραγωγικής ικανότητας και της παραγωγής, που ήδη έχει υποβαθμίσει την ευρωπαϊκή ναυπηγία σε τελείως δευτερεύουσα θέση σε σύγκριση με τα παγκόσμια δεδομένα.

2.5. Οι εκτιμήσεις που εμπεριέχονται στο σχέδιο οδηγίας αφορούν την εξέλιξη της αγοράς, και φαίνεται να αποκλείουν οποιαδήποτε ένδειξη αναθέρμανσης της ζήτησης για την προσεχή δεκαετία. Οι εκτιμήσεις αυτές αντικρούουν τις προβλέψεις, που επιβεβαιώθηκαν πρόσφατα ακόμη, εκείνων που αποδεικνύεται ότι είναι οι πιο εξειδικευμένοι σχετικά οργανισμοί (AWES και SAJ) (βλέπε πίνακα αριθ. 2 της γνωμοδότησης της 23ης Απριλίου).

2.6. Χωρίς για το λόγο αυτό να υπερεκτιμάται η σημασία των μελετών που αφορούν τις προβλέψεις, δεν φαίνεται σήμερα ορθό να εγκαταλειφθούν αυτές οι ίδιες προβλέψεις που τοποθετούν στη διετία 1986-1987 την πιο οξεία φάση της κρίσης και στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '90 την αποκατάσταση της ισορροπίας της διεθνούς αγοράς ανεξάρτητα από περαιτέρω σημαντικές μειώσεις του παραγωγικού δυναμικού.

2.7. Από την τελυταία αυτή άποψη οι κοινοτικές αρχές θα πρέπει να αναλάβουν με την επιβαλλόμενη αποφασιστικότητα ενέργειες έναντι της Ιαπωνίας (που φαίνεται εξάλλου να έχει φθάσει στο σημείο της λήψης σημαντικών αποφάσεων όσον αφορά την έκταση που θα δώσει στη ναυπηγική βιομηχανία της) και της Ν. Κορέας (που από το 1975 αύξησε σε τεράστιο βαθμό το μερίδιό της στην αγορά).

2.7.1. Οπωσδήποτε, είναι ακόμη περισσότερο απερίσκεπτο να θεωρείται ότι οι μειώσεις, στην Ευρώπη, των ενισχύσεων και της παραγωγικής ικανότητας θα ενίσχυαν τη διαπραγματευτική ικανότητα της ΕΟΚ έναντι των δύο αυτών χωρών: η αξιοπιστία της Ευρώπης έχει αποδειχθεί ήδη από τις μειώσεις κατά την τελευταία δεκαετία, που συμποσούνται σε τουλάχιστο 120 000 θέσεις απασχόλησης (60 %) και σε περισσότερο από 55 % όσον αφορά την παραγωγική ικανό-

τητα. Επίσης, εκτιμάται, ότι έχουν μειωθεί οι βοηθητικές βιομηχανίες, δηλαδή το σύνολο των εξαιρετικά πολυάριθμων επιχειρήσεων που προμηθεύουν υλικά και παρέχουν υπηρεσίες, η αξία των οποίων συμβάλλει κατά το ήμισυ και πλέον στη διαμόρφωση της αξίας του πλοίου. Εξάλλου είναι εμφανείς οι επιπτώσεις στο περιφερειακό και κοινωνικό επίπεδο, που απορρέουν από ένα τόσο σημαντικό φαινόμενο.

2.7.2. Αν η Κοινότητα δώσει τη βεβαιότητα στην Ιαπωνία και στην Ν. Κορέα ότι θα ακολουθήσει την πολιτική ενισχύσεων που προτείνεται σήμερα, θα επαρκέσει για να διατηρήσουν οι χώρες αυτές τις τρέχουσες τιμές τους, να μη μειώσουν σοβαρά το παραγωγικό δυναμικό τους (να ακολουθηθεί στην ουσία μια πολιτική του wait and see) για να επέλθει, ως συνέπεια, η ουσιαστική αυτοεξαφάνιση της Ευρώπης από τη ναυπηγική αγορά· οι τομείς των πλοίων υψηλής τεχνολογίας —στους οποίους το ανταγωνιστικό χάσμα δεν θα ήταν τόσο ευρύ— θα αντιπροσώπευαν πράγματι ελάχιστο παραγωγικό όγκο, ακόμη και για μια αισθητά μειωμένη ευρωπαϊκή ναυπηγία.

2.8. Στην υπόθεση αυτή υπάρχει η πραγματική απειλή ότι λόγω έλλειψης μιας πολιτικής με πολύ μεγαλύτερη πνοή στο θέμα των ενισχύσεων και της ενδοκοινοτικής συνεργασίας, οι εθνικές βιομηχανίες (η σημασία των οποίων στο παγκόσμιο σύνολο είναι μικρότερη του 1 % για το Βέλγιο και του 5 έως 6 % για την Ομοσπονδιακή Γερμανία) μπορούν σε σύντομο διάστημα να περιέλθουν σε κατάσταση πτώχευσης δεδομένων των εξαιρετικά περιορισμένων αναθέσεων παραγγελιών και της αδυναμίας εξεύρεσης νέων.

2.8.1. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι στόχος της οδηγίας θα πρέπει να είναι να αποφευχθεί το γεγονός αυτό· απεναντίας, θα πρέπει να τονισθεί η ανάγκη να διατηρηθεί στην Κοινότητα μια υγιής και ανταγωνιστική ναυπηγική βιομηχανία, της οποίας το φάσμα δραστηριοτήτων θα πρέπει να συμβαδίζει με τον όγκο του διά θαλάσσης μεταφερομένου εμπορίου και να σέβεται την οικονομική, κοινωνική και στρατηγική σημασία του.

2.9. Όσον αφορά τον άλλο στόχο που επιδιώκει η πρόταση οδηγίας, και τον οποίο συμμερίζεται η ΟΚΕ, δηλαδή την ανάπτυξη της κοινής αγοράς της ναυπηγικής βιομηχανίας, πρέπει, εξάλλου, να ληφθεί υπόψη ότι η ναυπηγική βιομηχανία, λόγω της διάρθρωσής της, αποτελεί παγκόσμια αγορά. Για το λόγο αυτό, αν δεν χορηγηθούν ενισχύσεις, υπάρχει ο κίνδυνος κάθε παραγγελία που χάνεται από ένα ευρωπαϊκό ναυπηγείο να ανατίθεται, όχι σε ένα άλλο κοινοτικό ναυπηγείο, αλλά στη ναυπηγική βιομηχανία μιας τρίτης χώρας.

3. Ο καθορισμός ενός κοινού ανωτάτου ορίου, στο εσωτερικό του οποίου θα περιλαμβάνεται κάθε μέτρο ενίσχυσης των ναυπηγείων και των πλοιοκτητών για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή πλοίων, εμφανίζει σημαντικά εμπόδια διαφόρων ειδών.

3.1. Ένα ανώτατο όριο ενισχύσεων, που αποκλείει οποιαδήποτε «ελαστικότητα» εφαρμογής θα ήταν δικαιολογημένο, αν υπήρχε μια λογική προοπτική ταχείας ευθυγράμμισης μεγάλου μέρους των ναυπηγείων προς τις βέλτιστες συνθήκες του λεγόμενου «πλέον ανταγωνιστικού ναυπηγείου». Αντίθετα, αντικειμενικές διαφορές, δηλαδή το κόστος της πίστης (τόκοι και λοιπές δαπάνες δανείων), επιβαρύνσεις λόγω κοινωνικών υποχρεώσεων, προώθηση των διαδικασιών αναδιάρθρωσης, περιφερειακή θέση, κλπ., μπορούν να συνεπιφέρουν κατ' ανάγκη παράταση του χρόνου μείωσης των δαπανών και ανάκτησης της ανταγωνιστικότητας. Επομένως, το ανώτατο όριο θα πρέπει να είναι αρκετά υψηλό για να εξασφαλισθούν επαρκείς παραγγελίες στην αρχή και θα πρέπει να αναθεωρείται σε λογικά διαστήματα σε συνάρτηση με τις τάσεις στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, ο βαθμός μείωσης του επιπέδου ενίσχυσης θα εξαρτηθεί σημαντικά από τη συμπεριφορά της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας.

3.2. Εξίσου σημαντικές περιπλοκές δημιουργεί το κριτήριο με το οποίο θα καθορίζεται το ανώτατο επίπεδο της ενίσχυσης, κριτήριο που αναφέρεται αποκλειστικά στους τύπους των πλοίων (τα οποία η Επιτροπή προσδιορίζει ως πλοία προηγμένης τεχνολογίας), όπου τα πιο ανταγωνιστικά ευρωπαϊκά ναυπηγεία, δεν υστερούν τόσο πολύ έναντι των μεγαλύτερων διεθνών ανταγωνιστών τους.

3.3. Σχετικά παρατηρείται ότι οι μόνοι παραγωγικοί τομείς με τεχνολογία πράγματι προηγμένη είναι σήμερα εκείνοι που σχετίζονται με τη στρατιωτική χρήση, τα επιβατηγά πλοία και με ορισμένες εγκαταστάσεις off-shore και, μόνο σε ορισμένο βαθμό, με τα πλοία που μεταφέρουν αέριο και χημικά προϊόντα: μια αγορά, αντικειμενικά πολύ περιορισμένη (δεδομένου ότι πρέπει να αποκλείεται στη βάση αυτή ο «στρατιωτικός τομέας») για να στηριχθούν σ' αυτήν οι τύχες της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας. Στην εξειδίκευση εξάλλου των παραγωγών αυτών συμβάλλουν αποφασιστικά τα υλικά που το ναυπηγείο αποκτά στο εξωτερικό. Πρέπει να υπογραμμισθεί ακόμη μια φορά η σημασία της προστασίας της κατάλληλης βοηθητικής βιομηχανίας για τη διάσταση και την εξειδίκευση ενός ναυπηγείου. Αυτό είναι εξάλλου ένα από τα πλεονεκτήματα της ιαπωνικής ναυπηγίας, που στη ναυπηγική παραγωγή διέβλεπε πάντα ένα σημαντικό εξαγωγικό φορέα (επιπλέον απαλλαγμένο και από τελωνειακές διατυπώσεις) ενός συνόλου προϊόντων (ηλεκτρονικές συσκευές, αντλίες, συμπληρωματικά εφόδια πλοίου, κινητήρες, κλπ.) με υψηλότερη προστιθέμενη αξία.

3.3.1. Δεν λησμονείται τέλος η ταχεία ανάπτυξη των τύπων πλοίων που —χάρη στην ευχερή μεταφορά των τεχνολογιών— μπορούν να καταστούν γρήγορα η αποκλειστική ιδιότητα ναυπηγείων λιγότερο προηγμένων (π.χ. πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων).

3.3.2. Ακόμη και στα πλαίσια μιας εξειδίκευσης, προς την κατεύθυνση μιας παραγωγής με υψηλότερη προστιθέμενη αξία, θα ήταν βαρύ σφάλμα να εγκαταλειφθεί εντελώς η κατασκευή του πλοίου εκείνου (bulkcarriers, δεξαμενόπλοια, σημαντικό μέρος του «γενικού φορτίου», κλπ.) που αποτελεί το κύριο αντικείμενο της διεθνούς ζήτησης. Η ζήτηση για σκάφη του τύπου αυτού μπορεί να επηρεασθεί από αιφνίδιες και ισχυρές αναθερμάνσεις της αγοράς. Επίσης δεν πρέπει να υποτιμάται ο ρόλος, επίσης στρατηγικός, που διαδραματίζουν αυτά τα πλοία στον τομέα του εφοδιασμού σε πρώτες ύλες και, γενικότερα, η μεγάλη σημασία τους στις μεταφορές από και προς την Ευρώπη.

3.4. Ζωηρές ανησυχίες δημιουργεί, τέλος, το γεγονός ότι στο ανώτατο προβλεπόμενο όριο συμπεριλαμβάνονται οι ενισχύσεις προς τους πλοιοκτήτες (άρθρο 3 της πρότασης οδηγίας). Η άκρα «ευαισθησία» της δραστηριότητας των πλοιοκτητών —που λειτουργεί εξ ορισμού σε μια ανοιχτή αγορά— έναντι περιοριστικών μέτρων θα μπορούσε να δώσει λαβή σε επιζήμιες συμπεριφορές για την ευρωπαϊκή ναυπη-

γία. Η χωρητικότητα των στόλων όλων σχεδόν των κρατών μελών μειώνεται και ο μέσος όρος ηλικίας των σκαφών τους είναι ήδη υψηλός: οι τάσεις αυτές μπορεί να επιδεινωθούν.

3.4.1. Πάντως πρέπει να εκτιμηθούν σοβαρά οι επιπτώσεις που η παραπάνω ενέργεια θα είχε στο φαινόμενο της προσφυγής στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής (όπου, μεταξύ άλλων, οι όροι που έχει θεσπίσει ο ΟΟΣΑ παραβιάζονται συστηματικά) και στις σημαίες ευκαιρίας για την ανάκτηση μεγαλύτερης ελευθερίας χειρισμών.

4. Εκτός από άλλες επίσης σημαντικές παρατηρήσεις σχετικά με τη διάρθρωση της οδηγίας (όπως π.χ. ο αποκλεισμός του «ανωτάτου ορίου» της δραστηριότητας επισκευών πλοίων, τόσο στις ενισχύσεις λειτουργίας όσο και στις ενισχύσεις επενδύσεων) επιβάλλεται να τονισθεί η παράλειψη αναφοράς της συμπληρωματικής ενίσχυσης για διάσωση, ώστε να επιλυθεί ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζει μια επιχείρηση με ιδιάζουσα στρατηγική ή περιφερειακή σημασία· πρέπει, επίσης, να τονισθεί ο εξαιρετικά περίπλοκος χαρακτήρας των προτεινόμενων διαδικασιών ελέγχου.

4.1. Η ΟΚΕ, εξάλλου, τονίζει την άκρα πολυπλοκότητα των προβλεπόμενων «διαδικασιών ελέγχου». Αν και αναγνωρίζει την ανάγκη κατάλληλου ελέγχου εκ μέρους της Επιτροπής για την εξασφάλιση της διαφάνειας των καθεστώτων ενισχύσεων, η ΟΚΕ θεωρεί ότι σε αριθμό και ιδιάζοντα χαρακτήρα οι μέθοδοι αυτές αποτελούν έναν παρεμβατισμό εκ μέρους της Επιτροπής που δεν διαπιστώνεται σε κανέναν άλλο βιομηχανικό τομέα ο οποίος καλύπτεται από τη Συνθήκη της Ρώμης και που θα αποτελούσε βέβαιο εμπόδιο για τη διαχείριση των επιχειρήσεων, ιδίως στο ευαίσθητο χρονικό σημείο των εμπορικών διαπραγματεύσεων. Αρκεί να λεχθεί ότι στην Επιτροπή θα επιφυλάσσεται το δικαίωμα ελέγχου (εντός 30 ημερών) της λήψης μιας παραγγελίας, αν και η διαπραγμάτευση θα έχει πραγματοποιηθεί με τήρηση του «ανωτάτου ορίου» εκεί όπου θα υπάρχει ανταγωνισμός με ναυπηγείο άλλων κρατών μελών (άρθρα 4, 5). Αναφέρεται επίσης (άρθρα 4, 3 παράγραφος 5) ότι η Επιτροπή, επανεξετάζοντας σε κατάλληλα διαστήματα το κοινό ανώτατο όριο των ενισχύσεων «θα λαμβάνει επίσης υπόψη της τις αθέμιτες συγκεντρώσεις των ναυπηγικών δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, όταν αυτό απειλεί τα συμφέροντα της Κοινότητας».

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 1986.

5. **Συμπεράσματα**

5.1. Η ΟΚΕ δεν έχει λόγο να τροποποιήσει μια γνωμοδότηση έξι μήνες μόνο από την έκδοσή της, γνωμοδότηση που βασιζόταν στην εξέταση της εξέλιξης της αγοράς, της ναυπηγίας και των ευρωπαϊκών στόλων, καθώς και των επιπτώσεων της πολιτικής που εφαρμόσθηκε από την Κοινότητα στον τομέα αυτό από την έναρξη της κρίσης.

5.2. Στην έκφραση λύπης, που διατυπώθηκε στην αρχή, γιατί η Επιτροπή δεν έλαβε καθόλου υπόψη την ανωτέρω γνωμοδότηση, πρέπει εξάλλου να προστεθούν οι ανησυχίες που προκάλεσε μια πρόταση οδηγίας —με εξαιρετικά βεβιασμένη διατύπωση μεταξύ άλλων— που δεν έχει μια σφαιρική πολιτική για τον τομέα, που να καλύπτει δηλαδή προβλήματα τα οποία αφορούν τόσο τη ναυπηγική βιομηχανία όσο και τις θαλάσσιες μεταφορές, και να βασίζεται σε μια ισχυρή σύνδεση μεταξύ ζήτησης και προσφοράς.

5.3. Οι ανησυχίες αυτές επιβεβαιώνονται άμεσα από όσα έχουν γνωστοποιηθεί για τις περιφερειακές και κοινωνικές επιπτώσεις της νέας πολιτικής για τις ενισχύσεις που προβλέπει η ίδια η Επιτροπή: η απώλεια περαιτέρω 40/50 χιλιάδων θέσεων απασχόλησης μέσα στην προσεχή τριετία· δηλαδή, στην ουσία, μια μείωση κατά το ήμισυ της δυναμικότητας του τομέα αν και στο σημείο αυτό θα ήταν δύσκολος ο χαρακτηρισμός του και ως βιομηχανικού τομέα [έγγρ. COM(86) 553 τελικό].

5.4. Η έκταση του προβλήματος παρουσιάζει τόση σημασία και βαρύτητα, που επιβάλλει —κι αυτό είναι κανονικό αίτημα— μια διαβούλευση της ΟΚΕ.

5.5. Σχετικά, μια παράταση της πέμπτης οδηγίας για το χρόνο που είναι αναγκαίος για τη μελέτη των κατευθύνσεων μιας ρεαλιστικής τομεακής πολιτικής, που, χωρίς να αγνοεί τις απαιτήσεις της αναδιάρθρωσης, θα σημειώσει επιτέλους την αρχή για τη διαφύλαξη και τον ορθό χειρισμό αυτής της βιομηχανικής δραστηριότητας που δεν είναι δυνατό να εξαλειφθεί. Σχετικά θα ήταν ευκταία η έναρξη μιας αντιπαράθεσης, σε κοινοτικό επίπεδο, μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών (ναυπηγών, πλοιοκτητών, συνδικαλιστικών οργανώσεων των εργαζομένων).

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Alfons MARGOT