III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

80Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ 17 ΚΑΙ 18 ΙΟΥΝΙΟΥ 2009

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών «δέσμη μέτρων για τη ναυτιλία και την ακτοπλοΐα»

(2009/C 211/10)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ:

— θεωρεί ότι η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική πρέπει να αποτελέσει μέρος μια σφαιρικής και διατομεακής προσέγγισης με γνώμονα τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, στόχος του οποίου είναι η εντατικοποίηση των χρήσεων και η καλλιέργεια μιας αρμονικής συνύπαρξης σε έναν περιορισμένο αλλά και εύθραυστο χώρο·

— θεωρεί ότι ένας τέτοιος σχεδιασμός προϋποθέτει έναν καινοτομο μηχανισμό διακυβέρνησης στο πνεύμα της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης και του σεβασμού της αρχής της επικουρικότητας. Υπενθυμίζει, συνεπώς, τη σημασία του ρόλου των περιφερειακών αρχών στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, τόσο ως χρηματοδότη ορισμένων πολιτικών όσο και ως ως βαθμίδας εγγύτητας που είναι η πλέον κατάλληλη για την οργάνωση της αρμονικής συνύπαρξης των χρήσεων·

— χαιρετίζει την πρόοδο που έχει επιτύχει η Επιτροπή στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και τη βούληση κατάρτισης κοινών κανόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εκτιμά δε ότι ο ρόλος της ΕΕ θα μπορούσε να επεκταθεί σε ρυθμιστικό επίπεδο ως προς τη μέθοδο και τις αρχές, με γνώμονα κυρίως τις ήδη υφιστάμενες περιφερειακές συμβάσεις·

— υποστηρίζει τη βούληση ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς προκειμένου οι θαλάσσιες μεταφορές να γίνουν πιο ελκυστικές και πιο ανταγωνιστικές. Εκφράζει, ωστόσο, τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι τα ειδικά μέτρα επικεντρώνονται ουσιαστικά στην οικονομική διάσταση και εύχεται να ληφθούν δεόντως υπόψη οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές·

— επαναλαμβάνει το αίτημά της για μια αξιολόγηση της δυνατότητας αναθεώρησης των χρηματοπιστωτικών συστημάτων της ΕΕ προς ένα ενιαίο απλουστευμένο σύστημα για όλα ή τα περισσότερα θαλάσσια ζητήματα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού ταμείου για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, βάσει των συζητήσεων για το επόμενο δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2014-2020·

— κρίνει ευπρόσδεκτες τις διευκρινίσεις ως προς τις κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες αρτηρίες, ωστόσο θα ήταν σκόπιμο να υιοθετηθεί μια πιο φιλόδοξη στάση και μια συνολική συλλογιστική για τη φύση των επιχειρήσεων και των επενδύσεων που είναι επιλέξιμες για ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, με δεδομένο ότι τα μέτρα που λήφθηκαν τα τελευταία χρόνια δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, ιδίως όσον αφορά τις απαιτήσεις βραχυπρόθεσμης βιωσιμότητας της υπηρεσίας.

Εισηγητής: ο κ. Michel DELEBARRE, Δήμαρχος Δουνκέρκης (FR/PSE)

Έγγραφα αναφοράς

Ένας οδικός χάρτης για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό: επίτευξη κοινών αρχών στην ΕΕ. COM(2008) 791 τελικό. Ανακοίνωση της Επιτροπής της 25.11.2008

Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018. COM (2009) 8 τελικό. Ανακοίνωση της Επιτροπής της 21.1.2009

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ. COM(2009) 11 τελικό. 21.1.2009

Ανακοίνωση και σχέδιο δράσης για τη δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. COM(2009) 10 τελικό. 21.1.2009

Ανακοίνωση της Επιτροπής με οδηγίες για κρατικές ενισχύσεις συμπληρωματικές προς την κοινοτική χρηματοδότηση με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών (2008/C 317/8)

I. **ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

1. αναγνωρίζει τη σημαντική πρόοδο που έχει πραγματοποιηθεί από την Επιτροπή και χαιρετίζει την αποτελεσματική εφαρμογή του σχεδίου δράσης και την ολοκληρωμένη προσέγγιση που ακολουθεί. Θεωρεί ότι η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική πρέπει να ενσωματωθεί σε μια σφαιρική και διατομεακή προοπτική που «καλύπτει όλες τις πτυχές της σχέσης του ανθρώπου με τους ωκεανούς και τις θάλασσες» ([1])·

2. υπενθυμίζει ότι οι παράκτιες περιφέρειες και πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης φιλοξενούν σχεδόν το ήμισυ του ευρωπαϊκού πληθυσμού και συμβάλλουν περίπου κατά 40 % στο ευρωπαϊκό ΑΕγχΠ. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές διαθέτουν ποικίλες αρμοδιότητες στους τομείς που συνδέονται με τη θαλάσσια πολιτική και αντιπροσωπεύουν την κατάλληλη βαθμίδα για την προώθηση του συντονισμού των διαφόρων σχετικών τομεακών πολιτικών. Επιπλέον οι παράκτιες τοπικές και περιφερειακές αρχές έχουν ειδική ευθύνη για το χωροταξικό σχεδιασμό των παράκτιων ζωνών· πρέπει να διαχειρίζονται τις εντάσεις που προκύπτουν από τις συγκρούσεις ως προς τη χρήση της ακτογραμμής αλλά και της θάλασσας, και πρέπει να στοχεύουν σε μια βιώσιμη ανάπτυξη και ένα επίπεδο απασχόλησης που συμμορφώνονται με την απαραίτητη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό έχουν αναπτύξει εμπειρογνωσία στον τομέα της ολοκληρωμένης στρατηγικής προσέγγισης όσον αφορά αυτό το είδος εδαφών, η οποία καλύπτει ποικίλες πολιτικές σε τομείς όπως οι μεταφορές, ο χωροταξικός σχεδιασμός των λιμένων, η ασφάλεια, η αστική ανάπτυξη, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός, η επαγγελματική κατάρτιση ή ακόμη η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (GIZC)·

3. διατυπώνει την άποψη ότι μια διακυβέρνηση που εμπλέκει πιο άμεσα τους τοπικούς και τους περιφερειακούς φορείς είναι απαραίτητη για την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Μια αληθινά εταιρική διακυβέρνηση της θαλάσσιας πολιτικής, η οποία θα περικλείει το σύνολο των βαθμίδων λήψης αποφάσεων καθώς και την κοινωνία των πολιτών, θα επιτρέψει τον έγκαιρο εντοπισμό συγκρούσεων και την εξεύρεση λύσεων προσαρμοσμένων στις εκάστοτε συνθήκες·

4. συμμερίζεται την άποψη που εκφράζει η Επιτροπή στην ανακοίνωση για τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη θαλάσσια διακυβέρνηση ([2]) ότι οι παράκτιες περιοχές δεν επωφελούνται μόνο από μια ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής, αλλά ότι ενδέχεται να υποστούν τις συνέπειες που συνεπάγεται η απουσία παρόμοιας προσέγγισης·

5. θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να συνδεθεί ο στόχος της περιφερειακής συνοχής με την ανάπτυξη της θαλάσσιας πολιτικής κυρίως προκειμένου να βελτιωθεί η συνοχή της περιφερειακής ανάπτυξης στις παράκτιες και νησιώτικες περιοχές αλλά και προς την ενδοχώρα και τους εσωτερικούς λιμένες καθώς και για να βελτιωθεί ο συντονισμός της μελλοντικής χρηματοδότησης των ειδικών δράσεων στις περιοχές αυτές·

6. σε συνάρτηση με τα παραπάνω, επαναλαμβάνει το αίτημά της «για μια αξιολόγηση της δυνατότητας αναθεώρησης των χρηματοπιστωτικών συστημάτων της ΕΕ προς ένα ενιαίο απλουστευμένο σύστημα για όλα ή τα περισσότερα θαλάσσια ζητήματα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού ταμείου για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές» στα πλαίσια των συζητήσεων για το επόμενο δημοσιονομικό πλαίσιο για την περίοδο 2014-2020 ([3])·

7. στηρίζει πλήρως το σχέδιο που έχει δρομολογήσει η Επιτροπή με στόχο τη δημιουργία βάσης δεδομένων για τα σχέδια σχετικά με τις θαλάσσιες περιοχές στην οποία θα περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τους δικαιούχους όλων των κοινοτικών ταμείων και κρίνει ότι η βάση αυτή είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της διαφάνειας στον τομέα αυτό και για την ενθάρρυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών· εκφράζει δε την επιθυμία να συμμετάσχει στη διαχείριση αυτής της βάσης δεδομένων, η οποία θα πρέπει να έχει τεθεί σε λειτουργία έως το 2010·

([1]) Βλ. CdR 22/2008 «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση».

([2]) «Κατευθυντήριες γραμμές για μια ενοποιημένη προσέγγιση της θαλάσσιας πολιτικής: Προς την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά την ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση και τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων φορέων», COM (2008) 395 τελικό

([3]) Βλ. CdR 22/2008, σημείο 14.

Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός ([4])

8. επιδοκιμάζει τον οδικό χάρτη και στηρίζει τις προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με την κατάρτιση δέκα αρχών χωροταξικού σχεδιασμού, οι οποίες θα μπορούσαν συν τω χρόνω να αναδειχθούν σε κοινές αρχές για το σύνολο των κρατών μελών·

9. επικροτεί τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική μέσω της Γαλάζιας Βίβλου παρέχοντας μια σαφή κατεύθυνση προόδου για τη διαχείριση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων σε όλη την Ευρώπη. Ενθαρρύνει επίσης την Επιτροπή να συνεχίσει τις προσπάθειές της και να αποσαφηνίσει πώς ο Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός συνδέεται με τις υπόλοιπες δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την οδηγία 92/43/ΕΟΚ για τους φυσικούς οικοτόπους, την πανίδα και τη χλωρίδα, την οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα, την οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική ή στη σύσταση του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός οφείλει να συμβάλλει στην ενίσχυση των συνεργιών μεταξύ των νομοθετικών αυτών πράξεων προκειμένου να αποφεύγονται ενδεχόμενες συγχύσεις ή επικαλύψεις·

10. θεωρεί ότι η στρατηγική προσέγγιση και η οργάνωση της διακυβέρνησης πρέπει να προηγούνται της χωρικής διάταξης. Η στρατηγική προσέγγιση αποτελεί ένα θεμελιώδες στάδιο του χωροταξικού σχεδιασμού με την έννοια ότι διευκολύνει τη σύγκλιση στόχων και μέσων και τον προσανατολισμό του σχεδιασμού. Αυτό το στάδιο συλλογικής προσπάθειας επιτρέπει τον καθορισμό των αρχών και των προσανατολισμών και τη χάραξη των προτεραιοτήτων που επιβάλλονται κατά το σχεδιασμό και τη διαιτησία της διαδικασίας·

11. θεωρεί ότι η εφαρμογή ενός καινοτόμου μηχανισμού διακυβέρνησης που έχει σχεδιαστεί υπό το πρίσμα της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης και του σεβασμού της αρχής της επικουρικότητας είναι απαραίτητη για τη χάραξη στρατηγικών προσανατολισμών του χωροταξικού σχεδιασμού. Ο μηχανισμός αυτός θα πρέπει απαραίτητα να οργανώνεται σε πολλαπλές βαθμίδες, από τις θαλάσσιες λεκάνες έως τη βαθμίδα εγγύτητας. Επίσης τονίζει ότι, μολονότι η οικοσυστημική προσέγγιση της Επιτροπής ([5]) επιτυγχάνει τη συναίνεση, δεν ταιριάζει απαραίτητα με το σύνολο των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με την ΕΤΠ η Επιτροπή θα πρέπει να εντάξει στις μελλοντικές προτάσεις της την κλίμακα της θαλάσσιας λεκάνης ή της περιφερειακής θάλασσας που είναι αρκετά ευρεία για την αποφυγή αυτής της παγίδας·

12. υπογραμμίζει ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός καλύπτει όλες τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτόν τον χώρο, ξεπερνώντας τα εθνικά σύνορα για την καλύτερη προσαρμογή στις συνθήκες των οικοσυστημάτων, και αποτελεί βασικό εργαλείο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Θεωρεί ότι η εφαρμογή αυτού του μηχανισμού είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση της εντατικοποιημένης χρήσης της θάλασσας και για την αρμονική συνύπαρξη συγκρουόμενων συμφερόντων σε ένα περιορισμένο και εύθραυστο περιβάλλον. Τονίζει, ωστόσο, ότι οι θαλάσσιες μεταφορές οφείλουν να ανταποκριθούν στην πρόκληση της συμφιλίωσης μεταξύ του οργανωμένου θαλάσσιου χώρου και της αρχής της ελευθερίας των θαλασσών, έτσι όπως αυτή καθορίζεται βάσει των συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού·

13. παραδέχεται ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός είναι ένα κατάλληλο εργαλείο για το χειρισμό των απαιτήσεων κάθε δραστηριότητας και για την καλύτερη αξιοποίηση των θαλασσών και την αειφόρο προστασία των οικοσυστημάτων. Η ύπαρξη σαφών κανόνων που είναι γνωστοί σε όλους θα ευνοήσει τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις και με αυτόν τον τρόπο θα συμβάλλει στην ενίσχυση του ρόλου των θαλάσσιων δραστηριοτήτων για την υλοποίηση των στόχων ανταγωνιστικότητας και προώθησης της ανάπτυξης και της απασχόλησης στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Εύχεται να μπορέσει η Επιτροπή να καθορίσει στον ευρύτερο δυνατό βαθμό τις αρχές διαιτησίας για την εξασφάλιση της διαφάνειας της εν λόγω διαδικασίας με προκαθορισμένους κανόνες που θα καταρτισθούν σε συνεργασία με τις θαλάσσιες περιφέρειες και θα είναι αρκετά ευέλικτοι για να λαμβάνουν υπόψη τις θαλάσσιες λεκάνες και τις ιδιαιτερότητές τους·

14. χαιρετίζει την πρόοδο που έχει επιτύχει η Επιτροπή στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και τη βούληση κατάρτισης κοινών κανόνων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εκτιμά ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει έναν ρόλο παρότρυνσης και συντονισμού του εν λόγω τομέα, και ότι η διαδικασία διαβούλευσης της Επιτροπής το 2009 θα επιτρέψει τη βελτίωση της κατανόησης των προκλήσεων και την παρουσίαση προσανατολισμών που μπορούν να ευνοήσουν μια κοινή προσέγγιση. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνει στην Επιτροπή την κατάρτιση μιας Λευκής Βίβλου μετά το πέρας των εν λόγω διαβουλεύσεων·

15. θεωρεί ότι ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα μπορούσε να επεκταθεί σε ρυθμιστικό επίπεδο ως προς τη μέθοδο και τις αρχές για την εξασφάλιση ενός αληθινού συντονισμού του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού εντός και μεταξύ των οικείων κρατών. Για το λόγο αυτό, η ΕΤΠ παραπέμπει στις εμπειρίες που υπάρχουν ήδη σε ορισμένες περιφερειακές κλίμακες, ιδίως στη Μεσόγειο στο πλαίσιο της σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα στο πλαίσιο του 7ου πρωτοκόλλου, με το οποίο τα οικεία κράτη μέλη αποφάσισαν να εφαρμόσουν από κοινού μια ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών (GIZC) της Μεσογείου με τη βοήθεια δεσμευτικών μηχανισμών. Πέρα από την ώθηση προς την κατεύθυνση μιας κοινής προσέγγισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μπορούσε να συμβάλει στην ένταξη των περιφερειακών συμβάσεων που υπάρχουν σε κάθε θαλάσσια λεκάνη στο πλαίσιο μιας βιώσιμης και ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για κάθε θαλάσσια περιφέρεια·

16. ενθαρρύνει την Επιτροπή να στηρίξει πιλοτικά σχέδια σε κάθε θαλάσσια λεκάνη προκειμένου να αξιολογήσει την εγκυρότητα των προτεινόμενων αρχών σε σχέση με την ποικιλότητα των περιφερειακών θαλασσών. Υπενθυμίζει ότι οι ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιφέρειες που συγκεντρώνουν ένα μεγάλο μέρος του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου θα πρέπει ενσωματωθούν πλήρως σε αυτόν τον μηχανισμό·

17. υπογραμμίζει το σημαντικό ρόλο που θα πρέπει να διαδραματίσουν οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, ιδίως ως χρηματοδότες ορισμένων πολιτικών, αλλά και ως βαθμίδα εγγύτητας που είναι η πλέον κατάλληλη για την οργάνωση της αρμονικής συνύπαρξης των χρήσεων. Οι υφιστάμενες θαλάσσιες και παράκτιες εταιρικές σχέσεις καθώς και τα θαλάσσια δίκτυα μπορούν να διαδραματίσουν ζωτικό ρόλο στη διευκόλυνση της ανάπτυξης και της εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού στα κράτη μέλη. Ενώ τα κράτη μέλη είναι κατά κανόνα αρμόδια στον τομέα της διοίκησης των περιφερειακών υδάτων και των ΑΟΖ ([6]), οι τοπικές και οι

([4]) Βλ. COM(2008) 791 τελικό.

([5]) Οδηγία-πλαίσιο της Επιτροπής για τη θαλάσσια στρατηγική.

([6]) Αποκλειστικές οικονομικές ζώνες.

περιφερειακές αρχές επεμβαίνουν σύμφωνα με τις αρμοδιότητες και τις ευθύνες τους στον τομέα της διαχείρισης των υδάτων και ενίοτε μέσω των λιμενικών αρχών ή ως διαχειριστές των προστατευόμενων χώρων. Γενικά είναι αρμόδιες για την προώθηση μιας ισόρροπης και αλληλέγγυας ανάπτυξης, αναπόσπαστο μέρος της οποίας είναι ο θαλάσσιος χώρος·

18. υπογραμμίζει επίσης την αναγκαιότητα διεξαγωγής του χερσαίου και θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού με συντονισμένο και συνεκτικό τρόπο, με στόχο την ορθή διαχείριση της διασύνδεσης ξηράς και θάλασσας, ιδίως στην παράκτια ζώνη. Για το λόγο αυτό υπενθυμίζει τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (GIZC)·

19. υπενθυμίζει ότι οι περιφέρειες και οι δήμοι της Ευρώπης ξεκινούν διασυνοριακές και διεθνικές συνεργασίες, ιδίως στο πλαίσιο των προγραμμάτων Interreg, που τους επιτρέπουν να εκτελούν κοινά σχέδια για τη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου. Εκτιμά επίσης ότι οι ΕΟΕΣ θα μπορούσαν να προσφέρουν ενδιαφέρουσες δυνατότητες περιφερειακής συνεργασίας·

20. χαιρετίζει την πρωτοβουλία της Επιτροπής σχετικά με την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων παρατηρήσεων και δεδομένων που θα οδηγήσει στα τέλη του 2009 σε έναν πρωτότυπο ευρωπαϊκό άτλαντα των θαλασσών, και ελπίζει ότι αυτός ο μελλοντικός Άτλας θα μπορεί να εμπλουτιστεί με τη βοήθεια του νέου εργαλείου *Google Ocean* που παρουσιάστηκε τον Φεβρουάριο του 2009·

21. εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι η Επιτροπή αναπτύσσει ανεπαρκώς το ζήτημα της επικουρικότητας. Στην παρούσα φάση, η πρόταση της Επιτροπής στηρίζεται σε μια σειρά νομικών βάσεων (μεταξύ των οποίων, εκείνες που σχετίζονται με την πολιτική των μεταφορών και τη βιώσιμη ανάπτυξη). Ωστόσο, οι πολιτικές χωροταξικού σχεδιασμού θεωρούνταν μέχρι σήμερα σύμφωνα με τη Συνθήκη της Νίκαιας ως αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Σε περίπτωση έναρξης ισχύος της Συνθήκης της Λισσαβώνας, και σε συνδυασμό με το νέο στόχο της εδαφικής συνοχής, τίθεται για παράδειγμα το ερώτημα εάν το άρθρο 352 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (που αντιστοιχεί στο άρθρο 308 της ΣΕΚ, της Συνθήκης της Νίκαιας) θα μπορούσε να λειτουργήσει ως νομική βάση για μελλοντικές ρυθμιστικές δράσεις στον τομέα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού·

Θαλάσσιες μεταφορές

22. θεωρεί ότι μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, και ταυτόχρονα πηγή εσόδων και απασχόλησης, φορέα ανθρώπινης και τεχνολογικής τεχνογνωσίας, παράγοντα περιβαλλοντικών επιδόσεων και ανταγωνιστικότητας, απαιτούν ταυτόχρονα τη λήψη ιδιαίτερων μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος. Πρέπει να ενισχυθεί ολοένα και περισσότερο η σημασία τους για μια βιώσιμη οικονομική δραστηριότητα, με την εξάλειψη των υφισταμένων εμποδίων σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς καθώς και με κατάλληλους περιβαλλοντικούς όρους. Μολονότι οι θαλάσσιες μεταφορές εκτίθενται στις μεταπτώσεις της χρηματοπιστωτικής οικονομίας, παραμένουν καθοριστικός φορέας της πραγματικής οικονομίας. Έτσι, μόλις η τελευταία αρχίσει να ανακάμπτει, οι ευρωπαϊκοί λιμένες θα πρέπει να είναι σε θέση να ικανοποιήσουν τις ανάγκες της θαλάσσιας βιομηχανίας σε επίπεδο εξοπλισμών και υπηρεσιών. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η προσαρμογή της ευρωπαϊκής λιμενικής υποδομής δεν ακολούθησε τον ίδιο ρυθμό με την πλειονότητα των λιμένων ανά τον κόσμο, ιδίως των ασιατικών. Επομένως, οι ευρωπαϊκές λιμενικές υποδομές πρέπει οπωσδήποτε να αναβαθμιστούν και με γνώμονα την αειφόρο ανάπτυξη, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν τις μελλοντικές προκλήσεις του παγκόσμιου εμπορίου·

23. υποστηρίζει τη βούληση ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς προκειμένου οι θαλάσσιες μεταφορές να γίνουν πιο ελκυστικές και πιο ανταγωνιστικές. Εκφράζει, ωστόσο, τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι τα ειδικά μέτρα επικεντρώνονται ουσιαστικά σε αυτό το σημείο και εύχεται να ληφθούν δεόντως υπόψη οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές·

24. τονίζει ότι η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει σχεδιασθεί ως μια συνιστώσα της αλυσίδας υλικοτεχνικής υποστήριξης συνολικά, της οποίας αποτελεί μέρος. Αυτό προϋποθέτει ότι τα λιμενικά κέντρα θεωρούνται απολύτως απαραίτητα για την οργάνωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς ενός εμπορεύματος από ένα σημείο σε ένα άλλο εντός του ευρωπαϊκού χώρου ή διεθνώς. Οι λιμένες δεν θα πρέπει λοιπόν να εκλαμβάνονται ως ένα απλό σημείο εκκίνησης ή ως ένας τελικός προορισμός, αλλά ως ο καθοριστικός παράγοντας μιας διαδικασίας μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα·

25. επιμένει στην αναγκαιότητα ανάδειξης των λιμένων σε αληθινούς πόλους αναφοράς στο πλαίσιο της εικονικής διαχείρισης της αλυσίδας μεταφορών, οι οποίοι μπορούν να προβλέψουν τη διαχείριση της ροής εμπορευμάτων. Αυτό σημαίνει ότι τα συστήματα πληροφοριών που επιτρέπουν τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών μεταφοράς και υλικοτεχνικής υποστήριξης μέσω της παρακολούθησης του εμπορεύματος σε πραγματικό χρόνο δεν θα πρέπει να διακόπτονται κατά τη διέλευση από τον εκάστοτε λιμένα. Για το σκοπό αυτό, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των συστημάτων εκμετάλλευσης των λιμενικών κέντρων, αλλά και με τις εσωτερικές πλατφόρμες πρέπει να αναπτυχθεί ή να επιδιωχθεί, όπου δεν υπάρχει ακόμη·

26. χαιρετίζει τη βούληση της Επιτροπής να ευθυγραμμίσει το επίπεδο των διοικητικών και τελωνειακών περιορισμών που βαρύνουν τις θαλάσσιες μεταφορές με το αντίστοιχο στους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς. Για παράδειγμα, η στροφή από την οδική στη θαλάσσια μεταφορά ενός εμπορεύματος σύμφωνα με την προσέγγιση των θαλάσσιων αρτηριών είναι ουτοπική, όσο οι σχετικές διατυπώσεις για τη φόρτωση ή εκφόρτωση των βαρέων φορτηγών οχημάτων στα πλοία παραμένουν εξοντωτικές για τους πιθανούς χρήστες. Οι σχετικές διατυπώσεις πρέπει επομένως να μειωθούν στο μέτρο που αντιστοιχεί στις ιδιομορφίες των θαλάσσιων μεταφορών (ανοιχτή θάλασσα, και επομένως ασαφή όρια λιμένων, ορισμένες περιπτώσεις ατυχημάτων επικίνδυνων για το θαλάσσιο περιβάλλον κλπ.)·

Θαλάσσια στρατηγική 2018 ([7])

27. χαιρετίζει τις θέσεις της Επιτροπής ως προς τα κύρια σημεία που εξετάζονται στο κείμενο, και πιο συγκεκριμένα:

— στήριξη ισότιμων όρων του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου με την τήρηση καθολικών κανόνων·

— αναβάθμιση των θαλάσσιων επαγγελμάτων (εκπαίδευση, κατάρτιση, επαγγελματικότητα) και σεβασμός των διατάξεων της ΔΟΕ σχετικά με την ισότιμη μεταχείριση των ναυτικών, τις συνθήκες διαβίωσης και τις απολαβές τους·

([7]) Βλ. COM(2009) 8 τελικό.

— μακροπρόθεσμη επιδίωξη θαλάσσιων μεταφορών χωρίς απόβλητα και χωρίς εκπομπές·

— μόνιμη εγγύηση της ασφάλειας και της προστασίας των θαλάσσιων μεταφορών με την τήρηση καθορισμένων κανόνων και την ανάπτυξη προληπτικών δράσεων·

28. είναι επιφυλακτική ωστόσο όσον αφορά την ικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να τις υλοποιήσει, δεδομένης της έκτασης του πεδίου εφαρμογής. Για το λόγο αυτό προτείνει στην Επιτροπή να ιεραρχήσει τα θέματα και να θέσει προτεραιότητες σχετικά με τις δράσεις προς ανάληψη καταρτίζοντας από κοινού με τα κράτη μέλη και με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς λεπτομερή οδικό χάρτη το συντομότερο δυνατό και οπωσδήποτε πριν από το τέλος του 2009·

29. εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι οι συγκεκριμένες προτάσεις αφορούν μόνον την απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών για σκοπούς ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας. Διαπιστώνει ότι η προστασία του περιβάλλοντος και η εξασφάλιση καλύτερων κοινωνικών προτύπων για τους ναυτικούς περιορίζονται απλώς στη διατύπωση αρχών, χωρίς να προβλέπεται ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ή πρόγραμμα δράσεων·

30. υπογραμμίζει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές συνιστούν ένα βιώσιμο τρόπο μετακίνησης που συμβάλλει αποφασιστικά στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικότερα στον περιβαλλοντικό προσανατολισμό των μεταφορών. Θεωρεί την ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών που σέβεται περισσότερο το περιβάλλον ως πολιτική προτεραιότητα. Η ΕΤΠ εκτιμά ότι η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές επιτρέπει την κάλυψη τόσο της αυξανόμενης ζήτησης μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων όσο και τις απαιτήσεις που συνδέονται με την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Η ΕΤΠ εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν εκτός των μηχανισμών του πρωτοκόλλου του Κιότο και του χρονοδιαγράμματος μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου. Για το λόγο αυτό, προτρέπει τον ΔΝΟ να προτείνει άμεσα, και πιο συγκεκριμένα στο πλαίσιο της διάσκεψης του ΟΗΕ για το κλίμα τον Δεκέμβριο του 2009 στην Κοπεγχάγη, μια δεσμευτική ρύθμιση σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που θα εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, με τελικό στόχο την έγκρισή της το 2011. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να δεσμευτεί να προωθήσει την ενιαία και διαφανή περιβαλλοντική πιστοποίηση για πλοία και λιμένες, όπως για παράδειγμα μέσω του Δείκτη Περιβαλλοντικής Επάρκειας Πλοίων (ESI *Environmental Ship Index*), ο οποίος εκπονήθηκε από την Πρωτοβουλία Παγκόσμιων Λιμένων για το Κλίμα (*World Ports Climate Initiative*). Ωστόσο, προκειμένου να αποφευχθεί οποιδήποτε ανταγωνιστικό μειονέκτημα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να φροντίσει ώστε να θεσπιστούν δεσμευτικές ρυθμίσεις οπωσδήποτε σε διεθνή κλίμακα. Επιπλέον, θα πρέπει να εξετασθούν τα αποτελέσματα της θέσπισης διαφορετικών λιμενικών τελών ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις·

31. υπογραμμίζει ότι ο στόχος περιβαλλοντικού προσανατολισμού των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει επίσης να οδηγήσει, πέραν των μέτρων για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων, σε μέτρηση και μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου των λιμενικών και υλικοτεχνικών εξοπλισμών. Τονίζει σε αυτό το πλαίσιο ότι, μολονότι η επιτάχυνση των διαδικασιών για τα λιμενικά έργα είναι απολύτως απαραίτητη για την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων, δεν θα πρέπει να πραγματοποιηθεί εις βάρος της ποιότητας των περιβαλλοντικών αξιολογήσεων, ενώ δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται και η ανάγκη καθορισμού ενός ακριβούς κανονιστικού πλαισίου που δεν θα επιδέχεται πολλαπλές ερμηνείες οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η ορθή ένταξη των θαλάσσιων, λιμενικών και υλικοτεχνικών δραστηριοτήτων στον αστικό ιστό θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο στόχο της ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής·

32. θεωρεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να αποτελούν παράδειγμα όσον αφορά τον περιβαλλοντικό προσανατολισμό των μεταφορών και καλεί σε αυτό το πλαίσιο την Ευρωπαϊκή Ένωση να στηρίξει την έρευνα και την καινοτομία για να βελτιώσει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων και των λιμένων. Έτσι, θα πρέπει, π.χ., να ληφθεί υπόψη το θέμα της πρόληψης της ρύπανσης των υδάτων από τα πλοία·

33. τονίζει ότι η εφαρμογή των διατυπωμένων συστάσεων απαιτεί την κινητοποίηση σημαντικών μέσων και καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει το κόστος των προτεινόμενων μηχανισμών, να προσδιορίσει τις πιθανές χρηματοδοτήσεις και να προτείνει έναν επιμερισμό μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων μερών. Εκτιμά ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, ως οικολογικά πιο βιώσιμος τρόπος μεταφοράς από τις οδικές μεταφορές, θα πρέπει να στηρίζεται περισσότερο από τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις και καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση να αναλάβει όλες τις απαραίτητες πρωτοβουλίες για τη διασφάλιση των απαραίτητων κοινοτικών οικονομικών πόρων·

34. ζητεί να δοθεί κατά τη μελλοντική αναθεώρηση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών μεγαλύτερη προτεραιότητα στις λιμενικές επενδύσεις και να επιτευχθεί μεγαλύτερη σύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προϋπολογισμού: διαρθρωτικά ταμεία, γραμμή ΔΕΔ-Μ και Marco Polo. Οι διαιτησίες με διαπραγμάτευση μεταξύ των κρατών και της Επιτροπής οδήγησαν σε έλλειψη ισορροπίας εις βάρος του θαλάσσιου και λιμενικού κλάδου. Η ευρωπαϊκή λιμενική κάρτα θα πρέπει να είναι στο μέλλον καλύτερα ισορροπημένη μεταξύ των κατηγοριών των λιμένων (αναγνώριση του συμφέροντος των μικρών και μεσαίων λιμένων για τη βελτίωση της πρόσβασης) και μεταξύ των περιφερειών (κέντρου/περιφέρειας), ενώ το σύνολο των κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων θα πρέπει να συνεισφέρει για το σκοπό αυτόν·

35. εκτιμά ότι ο στόχος τήρησης ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς συνεπάγεται την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους (ιδίως του περιβαλλοντικού) και ότι ελλείψει αυτής της εσωτερίκευσης, οι κανόνες της αγοράς δεν μπορούν να ρυθμίσουν τη ροή της θαλάσσιας κυκλοφορίας από μόνοι τους·

36. υπενθυμίζει επίσης το διακύβευμα της διαφοροποιημένης υποστήριξης για τις νησιωτικές περιοχές της Κοινότητας που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από αυτόν τον τρόπο μεταφοράς για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους και την ένταξή τους στις διεθνείς και ενδοευρωπαϊκές συναλλαγές. Επαναλαμβάνει την επιθυμία της «να υπάρξει μέριμνα έτσι ώστε οι νησιωτικές περιφέρειες στην ΕΕ να είναι ουσιαστικά συνδεδεμένες στα συστήματα "θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων", έτσι ώστε να βελτιωθεί η πρόσβασή τους στην εσωτερική αγορά» ([8])·

37. υποστηρίζει την πρόταση δημιουργίας μιας ομάδας εργασίας για την καταγραφή των μέσων επίτευξης μιας ορθής ισορροπίας μεταξύ των συνθηκών απασχόλησης των ναυτικών και της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού στόλου. Η αποστολή αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει και τον καθορισμό ενός επιπέδου «κοινωνικής απαίτησης» προκειμένου να αναδειχθεί ο ανθρώπινος παράγοντας σε ξεχωριστό παράγοντα ανάπτυξης. Θεωρεί ότι η κατάρτιση, ο επαγγελματισμός, οι συνθήκες ζωής και απασχόλησης των πληρωμάτων αποτελούν το κλειδί της επιτυχίας όλων των μέτρων

([8]) Βλ. CdR 119/2006 «Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές», σημείο 4.4.

που στοχεύουν στην εγγυημένη ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων υπηρεσιών, στη θαλάσσια ασφάλεια και προστασία, και στο σεβασμό του περιβάλλοντος. Καλεί για το σκοπό αυτό την Ευρωπαϊκή Ένωση να αναπτύξει έναν ειδικό μηχανισμό παρακολούθησης και ελέγχου των γραφείων ευρέσεως εργασίας (τα επονομαζόμενα γραφεία επάνδρωσης πλοίων) με βάση τις διατάξεις των συμβάσεων της ΔΟΕ, κατά το πρότυπο του μηχανισμού που καθιερώθηκε για τα κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης με βάση τη Σύμβαση STCW (Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών)·

38. συμφωνεί με την Επιτροπή ότι το θέμα της κατάρτισης έχει καθοριστική σημασία για όλους τους κλάδους της ναυτιλίας και συνεπώς επιδοκιμάζει τις προτάσεις που διατυπώνονται σχετικά. Χαιρετίζει ιδιαίτερα την πρόταση σχετικά με την καθιέρωση συστήματος κατά το πρότυπο του προγράμματος «ERASMUS» στον τομέα της ναυτιλίας και συνιστά να επεκταθεί το μέτρο αυτό όχι μόνο στην κατάρτιση των αξιωματικών αλλά σε όλους τους νέους που ακολουθούν κατάρτιση στον τομέα της ναυτιλίας. Καλεί επίσης την Επιτροπή να επεξεργαστεί περαιτέρω την πρόταση αυτή προκειμένου να διασαφηνισθούν οι όροι και το πεδίο εφαρμογής της· αλλά κυρίως το ερώτημα με ποιό τρόπο θα μπορούσε να επεκταθεί πέρα από την κατάρτιση των αξιωματικών σε όλους τους νέους που ακολουθούν κατάρτιση στον τομέα της ναυτιλίας

39. θεωρεί ότι οι προτάσεις σχετικά με τους ανθρώπινους πόρους, τις δεξιότητες και τη θαλάσσια τεχνογνωσία θα πρέπει να αφορούν ολόκληρο το θαλάσσιο κλάδο, συμπεριλαμβανομένων των χερσαίων επεκτάσεών του, ήτοι των λιμενικών επαγγελμάτων ή των επαγγελμάτων που συνδέονται με δραστηριότητες υλικοτεχνικής υποστήριξης και δραστηριότητες πριν και μετά τη μεταφορά. Καθίσταται σκόπιμο λοιπόν να καθοριστεί σε ευρωπαϊκή κλίμακα ένα γενικό πλαίσιο που θα συνιστά έναν οδηγό ορθών πρακτικών προς εφαρμογή, αλλά και θα ορίζει ορισμένους περιορισμούς, απαγορεύοντας για παράδειγμα την αρχή της αυτοβοήθειας για τις επιχειρήσεις μεταφόρτωσης. Ένα τέτοιο πλαίσιο είναι εφικτό μόνον εάν εφαρμόζεται με ευελιξία σε κάθε λιμενικό κέντρο. Η διπλή απόρριψη της οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών μας υπενθυμίζει ότι οποιαδήποτε ρυθμιστική πρωτοβουλία που είναι εξ ορισμού άκαμπτη είναι καταδικασμένη·

40. προτρέπει την Επιτροπή να προσδιορίσει τα μέσα για την αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων όσον αφορά τη λήψη μέτρων ασφαλείας·

41. καλεί την Επιτροπή να διευκρινίσει τα μέσα που θα αποτρέπουν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων όσον αφορά την εφαρμογή των υποχρεώσεων που θεσπίζουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες, ειδικότερα δε σε θέματα ασφάλειας·

42. προσυπογράφει τις προτάσεις σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας και τονίζει τη σημαντική πρόοδο στον τομέα της εναρμόνισης αυτών των θεμάτων. Υπογραμμίζει ότι η πρόσφατη υιοθέτηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο της 3ης δέσμης μέτρων για τη ναυτιλία (Erika III) αποδεικνύει την ικανότητα εναρμόνισης των κανόνων των θαλάσσιων μεταφορών. Εκφράζει την ανησυχία της για τους νέους κινδύνους που ενέχουν οι θαλάσσιες μεταφορές και ειδικά τα πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια ή χημικές ουσίες σε περίπτωση ατυχήματος, ιδιαίτερα λαμβανομένης υπόψη της σημερινής τάσης για αύξηση του μεγέθους των πλοίων και καλεί την Επιτροπή να διευκρινίσει τα μέτρα που έχουν υιοθετηθεί ή προβλέπονται για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος.

43. θεωρεί ότι οι πορθμοί μέσω των οποίων εξυπηρετείται το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ειδικής προσέγγισης για τον καλύτερο συντονισμό της διαχείρισης των χώρων αυτών όπου υπάρχουν σημαντικοί κίνδυνοι, τους οποίους πρέπει να αντιμετωπίζουν άμεσα οι τοπικοί παράγοντες. Οι συνέπειες ενός θαλάσσιου ατυχήματος σε ένα στενό όπως αυτό του Pas-de-Calais θα ήταν σημαντικές σε οικονομικό όσο και σε περιβαλλοντικό επίπεδο, όχι μόνο για τις οικείες θαλάσσιες περιφέρειες αλλά και για ολόκληρη την Ευρώπη·

44. τονίζει ότι οι εθνικές πρακτικές στον τομέα του τελωνειακού και κτηνιατρικού ελέγχου μπορούν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και επιθυμεί ως εκ τούτου την εντατικοποίηση του ελέγχου που διενεργείται από την Επιτροπή σχετικά με τη μεταφορά των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο προκειμένου να εξασφαλίζεται η ορθή ερμηνεία τους·

45. εμμένει στη σημασία της εξωτερικής διάστασης της θαλάσσιας πολιτικής, ιδίως στον τομέα των μεταφορών. Θεωρεί ότι η εναρμόνιση των κανόνων λειτουργίας με διαφορετικές ευρωπαϊκές σημαίες θα επέτρεπε την ενίσχυση της θέσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και την πρόοδο προς μια παγκόσμια εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές. Επιθυμεί σε αυτό το πλαίσιο να ακουστεί περισσότερο η φωνή της ΕΕ στους διεθνείς οργανισμούς (ΔΝΟ, ΠΟΕ και ΔΟΕ) προκειμένου οι θαλάσσιες μεταφορές να μπορέσουν να αναπτυχθούν σε ένα πιο διαφανές και δίκαιο ανταγωνιστικό περιβάλλον. Στηρίζει τις προσπάθειες της Επιτροπής για συντονισμό των θέσεων των κρατών μελών εντός του ΔΝΟ και τάσσεται υπέρ της αναγνώρισης του καθεστώτος παρατηρητή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του εν λόγω οργανισμού·

46. εκφράζει αμφιβολίες για το προσωρινό χρονικό πλαίσιο που έχει επιλεγεί για την εν λόγω θαλάσσια στρατηγική (2009-2018). Υποστηρίζει τη (μεταγενέστερη) ευθυγράμμισή του με το πρόγραμμα της νέας στρατηγικής της Λισσαβόνας μετά το 2010·

Θαλάσσιος χώρος χωρίς σύνορα

47. συμμερίζεται το στόχο κατάργησης ή απλούστευσης του συνόλου ή μέρους των διοικητικών διαδικασιών που εμποδίζουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (TCMD) στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος·

48. χαιρετίζει τη βούληση της Επιτροπής να υλοποιήσει έναν χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, ολοκληρώνοντας έτσι την εσωτερική αγορά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Εκφράζει ωστόσο τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι δεν γίνεται αναφορά σε έναν κοινό θαλάσσιο χώρο που επεκτείνεται πέραν της κατάργησης των διοικητικών και φορολογικών εμποδίων για τα πλοία που μετακινούνται μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων·

49. επιθυμεί να ληφθούν πλήρως υπόψη οι κοινωνικές πτυχές και καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση να εξασφαλίσει το σεβασμό των διεθνών κανόνων σχετικά με το εργατικό δίκαιο και την περιβαλλοντική προστασία με στόχο την τήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε παγκόσμια κλίμακα. Συνεπώς, θεωρεί ότι τα μέτρα που προτείνει η Επιτροπή δεν συνιστούν παρά ένα πρώτο βήμα προς τη δημιουργία ενός πραγματικά ενιαίου θαλάσσιου χώρου. Υπό αυτή την έννοια χαιρετίζει τις προοπτικές προόδου που περιέχονται στην Ανακοίνωση της Επιτροπής της 21ης Ιανουαρίου 2009 και καλεί την Επιτροπή να παρουσιάσει το συντομότερο δυνατό τα επόμενα στάδια καθιέρωσης ενός ενιαίου θαλάσσιου χώρου·

50. εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προτεινόμενες κατευθύνσεις όσον αφορά την απλούστευση, την εναρμόνιση, την ενιαία εθνική θυρίδα και την ηλεκτρονική διαβίβαση. Θεωρεί ότι τα πλοία με σημαία κράτους μέλους που πλέουν μεταξύ δύο λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε πιο δεσμευτικές υποχρεώσεις υποβολής εγγράφων από ό,τι ισχύουν για τους άλλους τρόπους μεταφοράς, στο μέτρο που δεν διακυβεύεται η ασφάλεια για λόγους σχετικούς με τις θαλάσσιες μεταφορές·

51. υπογραμμίζει την προσπάθεια που καταβάλλεται ήδη όσον αφορά την απλούστευση σε θέματα διατυπώσεων και αποϋλοποίησης. Εκφράζει την ικανοποίησή της για τη βούληση συνέχισης της απλούστευσης και της εναρμόνισης των διοικητικών, τελωνειακών, κτηνιατρικών ή φυτοϋγειονομικών διαδικασιών μεταξύ των κρατών μελών·

52. εκφράζει τη λύπη της για την ατυχή διατύπωση που χρησιμοποίησε η Επιτροπή σύμφωνα με την οποία «οι υπηρεσίες πλοήγησης μπορούν να αποβούν σοβαρά προβληματικές». Υπενθυμίζει το ρόλο των υπηρεσιών πλοήγησης για την ασφάλεια στους λιμένες και κατά την προσέγγιση των λιμένων. Συνιστά, συνεπώς, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα κράτη μέλη να επιδείξουν μεγαλύτερη αυστηρότητα όσον αφορά τον προσδιορισμό των κριτηρίων για την έγκριση εξαιρέσεων από την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης·

53. καλεί την Επιτροπή να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή στρεβλώσεων που οφείλονται στις αποκλίνουσες ερμηνείες κατά την εφαρμογή των εναρμονισμένων πλέον διαδικασιών·

54. χαιρετίζει το στόχο των ενιαίων ηλεκτρονικών θυρίδων, όμως τονίζει ότι ο στόχος αυτός απαιτεί σημαντικές επενδύσεις για τον εξοπλισμό όλων των φορέων του κλάδου. Θεωρεί ότι το ευρωπαϊκό δίκτυο SafeSeaNet αποτελεί προτεραιότητα για τον εξορθολογισμό και την επιτάχυνση της ανταλλαγής εγγράφων μεταξύ των φορέων των θαλάσσιων μεταφορών. Θεωρεί ότι η στήριξη του εξοπλισμού των λιμενικών κοινοτήτων είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας των συστημάτων ανταλλαγής εγγράφων και την επιτυχία του ευρωπαϊκού δικτύου. Εφιστά, επίσης, την προσοχή της Επιτροπής στις συνέπειες ορισμένων μέτρων που προτείνει για τους λιμένες μεσαίου και μικρού μεγέθους και την παροτρύνει να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες ώστε τα μέτρα αυτά να μην προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού που θα ήταν επιζήμια για την ισορροπία του ευρωπαϊκού δικτύου λιμένων·

Κρατικές ενισχύσεις συμπληρωματικές προς την κοινοτική χρηματοδότηση με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών ([9])

55. χαιρετίζει την πρωτοβουλία αποσαφήνισης της Επιτροπής σχετικά με τη διάρθρωση των διαφόρων μηχανισμών κρατικών ενισχύσεων που συμπληρώνουν τις κοινοτικές χρηματοδοτήσεις για την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών. Υπογραμμίζει τον αναγκαίο και καθοριστικό χαρακτήρα της οικονομικής υποστήριξης των δημόσιων αρχών για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Υπενθυμίζει ότι οι στόχοι αποσυμφόρησης του οδικού δικτύου και μείωσης του αντικτύπου της μεταφοράς εμπορευμάτων στο περιβάλλον δικαιολογούν πλήρως τη στήριξη που παρέχουν οι δημόσιες αρχές στα σχέδια θαλάσσιων αρτηριών. Για το σκοπό αυτό, η αναγνωρισμένη δυνατότητα διάθεσης κρατικών ενισχύσεων σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο θα πρέπει να επιδοκιμάζεται, όμως δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ως ικανοποιητική απάντηση στην ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών κονδυλίων που διατίθενται για τις θαλάσσιες αρτηρίες·

56. εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι τα κριτήρια που επέλεξε η Επιτροπή κατά την εξέταση των σχεδίων απαντούν κυρίως σε απαιτήσεις βραχυπρόθεσμης βιωσιμότητας της υπηρεσίας, ενώ είναι εξαιρετικά δύσκολη η επίτευξή της σε σύντομο χρονικό πλαίσιο, πρώτον λόγω της σημασίας των απαραίτητων αρχικών επενδύσεων και, δεύτερον, λόγω της αβεβαιότητας σχετικά με την πληρότητα των πλοίων, όπως αποδεικνύει η εμπειρία μεταξύ των λιμένων της Toulon και της Civitavecchia (Ρώμη) την περίοδο 2005-2008·

57. εκφράζει την απορία της σχετικά με την απουσία μιας συνολικής συλλογιστικής για τη φύση των επιχειρήσεων και των επενδύσεων που είναι επιλέξιμες για ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, με δεδομένο ότι τα μέτρα που λήφθηκαν τα τελευταία χρόνια δεν απέφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Πέραν της πολυπλοκότητάς τους, ορισμένες συνιστώσες των προτεινόμενων μηχανισμών χρηματοδότησης μοιάζουν να είναι ακατάλληλες ή ελάχιστα χρήσιμες όσον αφορά τις ανάγκες που προκύπτουν από την έναρξη λειτουργίας μιας θαλάσσιας αρτηρίας·

58. υποστηρίζει ότι τα πλοία που κατασκευάζονται ή αγοράζονται από έναν φορέα εκμετάλλευσης και εξυπηρετούν μια θαλάσσια αρτηρία θα πρέπει να μπορούν να ενσωματωθούν, κατ' εξαίρεση, στις υποδομές, και αυτό παρά τον κινητό χαρακτήρα τους. Αυτά τα πλοία θα μπορούν έτσι να επιδοτούνται κατά το πρότυπο ορισμένων οδικών και σιδηροδρομικών επενδύσεων. Ωστόσο, σύμφωνα με τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και συγκεκριμένα κατά την υπόθεση Ferring (υπόθεση C-53/00) και την απόφαση Altmark (υπόθεση C-280/00), αυτό η οικονομική στήριξη της λειτουργίας των πλοίων αυτών δεν πρέπει να υπερβαίνει το ύψος της οικονομικής αποζημίωσης για τις υποχρεώσεις όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας. Τα περιβαλλοντικά διακυβεύματα που συνδέονται με την έννοια των θαλάσσιων αρτηριών είναι τέτοια που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη εξαιρετικές διατάξεις. Τα αναμενόμενα οφέλη της στροφής από τις χερσαίες στις θαλάσσιες μεταφορές θα γίνουν αντιληπτά μόνον εάν αυτή η στροφή πραγματοποιηθεί. Σε αυτό το πλαίσιο, η ιδέα μιας μεταφοράς της χρηματοδότησης λόγω της στροφής σε άλλον τρόπο μεταφοράς δεν μοιάζει ακατάλληλη·

59. ελπίζει ότι οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης (πλοιοκτήτες, πάροχοι εφοδιαστικής, μεταφορείς), ο ρόλος των οποίων είναι καθοριστικός για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας των θαλάσσιων αρτηριών, θα συμμετέχουν ενεργά και θα ληφθούν δεόντως υπόψη στο πλαίσιο μιας διεξοδικής ανάλυσης των παραγόντων που εμποδίζουν τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την έναρξη λειτουργίας μιας θαλάσσιας αρτηρίας·

60. υποστηρίζει ότι τα γραφεία προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που έχουν δημιουργηθεί από τα κράτη μέλη (εθνικά κέντρα τεχνογνωσίας) θα πρέπει να αναγνωριστούν περισσότερο, ενώ θα πρέπει να ενισχυθεί και η αποστολή τους. Αυτό προϋποθέτει ότι τα ανθρώπινα και οικονομικά μέσα που είναι στη διάθεσή τους θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω υπόψη, για παράδειγμα στο πλαίσιο συμβάσεων εταιρικής σχέσης με περιφερειακές αρχές που αναπτύσσουν θαλάσσιες δραστηριότητες και με ιδιωτικούς φορείς της αλυσίδας μεταφορών (πλοιοκτήτες, παρόχους εφοδιαστικής, φορτωτές, κλπ.)·

61. θεωρεί ότι το καθεστώς των κρατικών ενισχύσεων που συμπληρώνει την κοινοτική χρηματοδότηση για την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών θα μπορούσε να ενσωματωθεί, για λόγους σαφήνειας, στο κείμενο σχετικά με τις κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις των θαλάσσιων μεταφορών·

62. καλεί γενικότερα την Επιτροπή να μελετήσει τη δυνατότητα γενικής ευθυγράμμισης των κανόνων παρέμβασης των κρατικών ενισχύσεων και των κοινοτικών επιδοτήσεων για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών·

63. θεωρεί, όπως και η Επιτροπή, ότι «έχει ουσιώδη σημασία για τους δυνητικά ενδιαφερόμενους ο προκαθορισμός ποσού δημόσιας χρηματοδότησης στο οποίο θα μπορούν να βασίζονται». Στο ίδιο πλαίσιο, τονίζει ότι οι ρήτρες επιστροφής του ποσού μπορούν εξίσου να συνιστούν εμπόδιο για τους οικονομικούς παράγοντες, τους οποίους βαρύνει η απειλή της επιστροφής των οικονομικών ενισχύσεων μετά το πέρας το σχεδίων, εάν δεν επιτευχθούν οι σχετικοί στόχοι. Υποστηρίζει ότι οι κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες αρτηρίες πρέπει να προϋποθέτουν την εκπλήρωση

([9]) Βλ. 2008/C 317/8.

συγκεκριμένων στόχων, όμως προτείνει στην Επιτροπή να εξετάσει τη δυνατότητα πρόβλεψης σταδιακών στόχων κατά την υλοποίηση των σχεδίων των θαλάσσιων αρτηριών, οι οποίοι θα διαμορφώνουν τη δυνατότητα λήψης οικονομικής ενίσχυσης από τις δημόσιες αρχές·

64. καλεί την Επιτροπή να προβεί σε μία πολύ ευρεία πληροφόρηση, πέραν των επίσημων εκδόσεων, προκειμένου να ενημερώσει τους φορείς εκμετάλλευσης για το βάσιμο της πολιτικής της και, με την ευκαιρία αυτήν, να καταστήσει σαφές ότι είναι αποφασισμένη, χωρίς να δημιουργεί σοβαρές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, να προχωρήσει στη στροφή από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές μέσω προσαρμοσμένων μέτρων, σύμφωνα πάντα με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης·

Διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή απόπλου από λιμένες των κρατών μελών

65. αναγνωρίζει ότι η απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών με τη εξάπλωση της ηλεκτρονικής μετάδοσης των πληροφοριών και τον εξορθολογισμό των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων συμβάλλει στην αύξηση της ελκυστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών·

66. τονίζει ότι αυτά τα μέτρα έχουν θετικό αντίκτυπο στην προστασία του περιβάλλοντος και στη θαλάσσια ασφάλεια, εφόσον αποδεσμεύουν το πλήρωμα από διοικητικά καθήκοντα και του επιτρέπουν να επικεντρωθεί σε δραστηριότητες επιτήρησης. Η ηλεκτρονική μετάδοση δεδομένων επιτρέπει, επίσης, στις αρχές να μαθαίνουν σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την ορθή χρήση των μέσων παρέμβασης σε περίπτωση ατυχήματος·

67. εκφράζει την ικανοποίησή της για την επιλογή μιας εξελικτικής διαδικασίας εναρμόνισης, η οποία εξασφαλίζει τη σύνδεση και τη συμμόρφωση με το χρονοδιάγραμμα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που παραμένει το κατάλληλο επίπεδο. Αυτό φαίνεται, μεταξύ άλλων, από την πρόταση ενός ευρωπαϊκού μεταβατικού εντύπου για την εναρμόνιση των αιτήσεων πληροφοριών στον τομέα της ασφάλειας εν αναμονή ενός εναρμονισμένου εντύπου σε διεθνές επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή των Περιφερειών υποστηρίζει το αίτημα που υποβλήθηκε στις αντιπροσωπείες των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τις συνεδριάσεις της επιτροπής FAL για μια προσπάθεια σύγκλισης των εντύπων της σύμβασης FAL με τα έντυπα που απαιτούνται από τις υφιστάμενες κοινοτικές νομοθεσίες·

68. υποστηρίζει το στόχο της εξάπλωσης του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγής δεδομένων με ορίζοντα τις 15 Φεβρουαρίου 2013, όμως τονίζει ότι θα πρέπει να πραγματοποιηθούν σημαντικές επενδύσεις για τον εξοπλισμό ολόκληρης της αλυσίδας των θαλάσσιων μεταφορών. Το κόστος ανάπτυξης συστημάτων μετάδοσης πληροφοριών είναι σημαντικό για τους μικρούς λιμένες. Ως εκ τούτου, καλεί την Επιτροπή να προσδιορίσει τις οικονομικές ενισχύσεις που μπορούν να χορηγηθούν σε αυτό το πλαίσιο·

69. θεωρεί, όπως και η Επιτροπή, ότι η απλούστευση και η εναρμόνιση των διατυπώσεων και των διοικητικών εγγράφων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Σε αυτό το πλαίσιο χαιρετίζει την εξαίρεση από την υποβολή των εντύπων FAL για τα πλοία που μετακινούνται μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τονίζει, ωστόσο, ότι ο κώδικας ISPS πρέπει να προσαρμοσθεί, στο μέτρο του δυνατού, ως προς τους φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων·

70. εκφράζει τη δυσαρέσκειά της για το γεγονός ότι το θέμα της καταπολέμησης της λαθρομετανάστευσης, η οποία επιβραδύνει αισθητά τις λιμενικές δραστηριότητες και προκαλεί σημαντικό κόστος σε ορισμένες ζώνες, δεν λαμβάνεται υπόψη·

71. εισηγείται, εξάλλου, την υιοθέτηση από όλα τα κράτη μέλη του συνόλου των διεθνών συμβάσεων για τη ναυτική έρευνα και διάσωση (SAR) και για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Οι συμβάσεις αυτές θεσπίζουν πράγματι κοινούς κανόνες για το σύνολο της διεθνούς κοινότητας, σχετικά με την υποχρέωση διάσωσης και παροχής πρώτων βοηθειών εκ μέρους των κρατών μελών, και με την υποστήριξη της ΕΕ, στους ναυαγούς αλλά και τους ναυτιλλόμενους που διατρέχουν τον κίνδυνο ναυαγίου, ή που έχουν εγκαταλειφθεί από τους πλοιοκτήτες των σκαφών στα οποία επιβαίνουν, στα ευρωπαϊκά θαλάσσια ύδατα. Εκτιμά, ωστόσο, ότι η υιοθέτηση των κανόνων αυτών πρέπει να συνοδευτεί από την εγκαθίδρυση μηχανισμών αλληλεγγύης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι η διαχείριση της θαλάσσιας λαθρομετανάστευσης δεν μπορεί να βαρύνει αποκλειστικά τα κράτη της ΕΕ που διαθέτουν θαλάσσιες ακτές ευαίσθητες από την άποψη της μετανάστευσης. Υπογραμμίζει, παράλληλα, ότι οι προσπάθειες για τη βελτίωση των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης των μεταναστών και προσφύγων που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα αντιπροσωπεύουν μία μόνο από τις πτυχές της απόκρισης στο ευρύτερο πρόβλημα που θέτει η θαλάσσια λαθρομετανάστευση.

Βρυξέλλες, 17 Ιουνίου 2009

Ο Πρόεδρος

της Επιτροπής των Περιφερειών

Luc VAN DEN BRANDE