ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 1101/89 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Απριλίου 1989

σχετικά με τη διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής (1),

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (3),

Εκτιμώντας:

ότι τα διαρθρωτικά πλεονάσματα μεταφορικής ικανότητας που έχουν εμφανιστεί από καιρό στους στόλους οι οποίοι εκτελούν δρομολόγια επί του δικτύου αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών του Βελγίου, της Γερμανίας, της Γαλλίας, του Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών, έχουν σημαντικές επιπτώσεις, στις χώρες αυτές, στην οικονομία των μεταφορών, και ιδίως στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων μέσω πλωτής οδού·

ότι, σύμφωνα με τις προβλέψεις, δεν αναμένεται να υπάρξει στον τομέα αυτό, κατά τα επόμενα έτη, αύξηση της ζήτησης σε βαθμό ικανό να απορροφήσει τα εν λόγω διαρθρωτικά πλεονάσματα· ότι, πράγματι, η συμμετοχή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στη συνολική αγορά των μεταφορών παρουσιάζει συνεχή υποχώρηση, δεδομένου ότι σημειώνονται προοδευτικές μεταβολές στις βιομηχανίες βάσης των οποίων ο εφοδιασμός εξασφαλίζεται κυρίως με μεταφορές μέσω πλωτής οδού·

ότι μόνο με μια ενέργεια διάλυσης πλοίων, συντονισμένη σε κοινοτικό επίπεδο, θα μπορέσει να επιτευχθεί σύντομα ουσιαστική μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων και κατ' αυτόν τον τρόπο διαρθρωτική εξυγίανση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ότι τα αποτελέσματα των ενεργειών διάλυσης πλοίων, που οργανώθηκαν σε εθνικό επίπεδο από ορισμένα κράτη μέλη, μολονότι ήταν θετικά, δεν ήταν επαρκή, ιδίως λόγω της έλλειψης συντονισμού των εν λόγω ενεργειών σε διεθνές επίπεδο·

ότι ένας από τους ουσιώδεις όρους για την εξασφάλιση μιας πραγματικής μείωσης του πλεονάσματος μεταφορικής ικανότητας συνίσταται στην κοινή προσέγγιση που επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν από κοινού μέτρα που αποσκοπούν στην πραγματοποίηση του ίδιου στόχου· ότι πρέπει, για το σκοπό αυτό, να συγκροτηθούν ταμεία διάλυσης στα κράτη μέλη τα οποία ενδιαφέρει ειδικότερα το θέμα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και να ανατεθεί στα εν λόγω κράτη μέλη η διαχείρισή τους· ότι οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη αλλά εκτελούν μεταφορές στο δίκτυο των αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών των ενδιαφερομένων κρατών μελών πρέπει να συμμετέχουν σε ένα από τα ταμεία αυτά·

ότι τα εν λόγω πλεονάσματα εμφανίζονται κατά γενικό κανόνα σε όλους τους τομείς της αγοράς των μεταφορών μέσω πλωτής οδού· ότι τα μέτρα που πρέπει να θεσπιστούν πρέπει, κατά συνέπεια, να έχουν γενικό χαρακτήρα και να περιλαμβάνουν τόσο τα ωστικά όσο και τα φορτηγά σκάφη· ότι είναι, ωστόσο, δυνατόν να προβλεφθεί η εξαίρεση των σκαφών τα οποία, λόγω των διαστάσεών τους ή λόγω της χρησιμοποίησής τους αποκλειστικά σε κλειστές εθνικές αγορές, δεν συμμετέχουν στη διαμόρφωση των πλεονασμάτων στο εξεταζόμενο δίκτυο αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών· ότι, αντιθέτως, λόγω της επίδρασής τους στις αγορές των μεταφορών, πρέπει να συμπεριληφθούν στο εν λόγω σύστημα οι ιδιωτικοί στόλοι οι οποίοι εκτελούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό·

ότι η ανησυχητική οικονομική και κοινωνική κατάσταση του τομέα των σκαφών νεκρού βάρους κάτω των 450 τόνων, ιδίως δε η χρηματοοικονομική κατάσταση και οι περιορισμένες δυνατότητες επαγγελματικού αναπροσανατολισμού των ιδιοκτητών τους, επιβάλλουν τη λήψη ειδικών μέτρων, όπως η πρόβλεψη ειδικών συντελεστών αποτίμησης του πλωτού υλικού ή ειδικών εξυγιαντικών μέτρων για τα δίκτυα που πλήττονται περισσότερο από την όλη κατάσταση· ότι, σ' αυτή την περίπτωση, είναι ανάγκη να μπορούν τα κράτη μέλη να εξαιρούν αυτά τα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, υπό τον όρο ότι θα τα υπάγουν σε εθνικό σχέδιο εξυγίανσης που να μη δημιουργεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να είναι σύμφωνο με τις περί ενισχύσεων διατάξεις της συνθήκης·

ότι, λόγω των θεμελιωδών διαφορών που υπάρχουν μεταξύ της αγοράς μεταφορών ξηρών φορτίων και της αγοράς μεταφορών υγρών, κρίνεται σκόπιμο να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί στα πλαίσια του ίδιου ταμείου για τα σκάφη μεταφοράς ξηρών φορτίων και τα δεξαμενόπλοια·

ότι, στα πλαίσια μιας οικονομικής πολιτικής σύμφωνης προς τη συνθήκη, η ευθύνη για τη διαρθρωτική εξυγίανση ενός συγκεκριμένου οικονομικού τομέα βαρύνει καταρχήν τους ενδιαφερόμενους επιχειρηματικούς παράγοντες του τομέα αυτού· ότι το κόστος του συστήματος που πρόκειται να θεσπιστεί, πρέπει, κατά συνέπεια, να αναληφθεί από τις επιχειρήσεις με δραστηριότητα στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας· ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η θέση σε λειτουργία του συστήματος και να εξασφαλιστεί η λειτουργικότητά του από την αρχή, είναι, ωστόσο, σκόπιμο να προβλεφθεί η προκαταρκτική χρηματοδότηση από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υπό μορφή δανείων· ότι, λόγω των οικονομικών δυσχερειών των εν λόγω επιχειρήσεων, τα εν λόγω δάνεια πρέπει να χορηγηθούν ατόκως·

ότι, σύμφωνα με το άρθρο 74 της συνθήκης, η επίτευξη των στόχων του εν λόγω άρθρου επιδιώκεται, όσον αφορά τις μεταφορές, στα πλαίσια κοινής πολιτικής· ότι, όπως προκύπτει από το άρθρο 77, η πολιτική αυτή μπορεί να προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων, ιδίως όταν αυτές ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών· ότι η δράση της Κοινότητας στον τομέα αυτό, περιλαμβανομένου και του τομέα των ενισχύσεων, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους διάφορους γενικούς στόχους του άρθρου 3 της

(1) ΕΕ αριθ. C 297 της 22. 11. 1988, σ. 13 και ΕΕ αριθ. C 31 της 7. 2. 1989, σ. 14.
(2) ΕΕ αριθ. C 326 της 19. 12. 1988, σ. 54.
(3) ΕΕ αριθ. C 318 της 12. 12. 1988, σ. 58.

συνθήκης, και ιδίως το στόχο του άρθρου 3 στοιχείο στ) σχετικά με τον ανταγωνισμό· ότι, όπως και για τις ενισχύσεις που υπόκεινται στους κανόνες των άρθρων 92 και εξής της συνθήκης, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και η εφαρμογή τους δεν νοθεύουν ή δεν απειλούν με νόθευση τον ανταγωνισμό ιδίως ευνοώντας ορισμένες επιχειρήσεις· σε βαθμό που αντίκειται στο γενικό συμφέρον· ότι, για να τεθούν οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις σε πλαίσιο ισότιμων όρων ανταγωνισμού, οι εισφορές που πρέπει να καταβάλλονται στα ταμεία διάλυσης καθώς και οι πριμοδοτήσεις για τη διάλυση πρέπει να υπολογίζονται με ενιαίο τρόπο· ότι, για τον ίδιο λόγο, κρίνεται σκόπιμο η ενέργεια διάλυσης να ξεκινά την ίδια στιγμή, να έχει την ίδια διάρκεια και να πραγματοποιείται υπό τις ίδιες προϋποθέσεις σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη·

ότι πρέπει να μην εξουδετερώνονται τα αποτελέσματα της συντονισμένης ενέργειας διάλυσης από τυχόν ταυτόχρονη νηολόγηση πρόσθετης μεταφορικής ικανότητας· ότι κρίνεται αναγκαίο να προβλεφθούν προσωρινά μέτρα για την αποθάρρυνση των σχετικών επενδύσεων, χωρίς όμως τα μέτρα αυτά να μπορούν να οδηγήσουν σε πλήρη αποκλεισμό της πρόσβασης στην αγορά των μεταφορών μέσω πλωτής οδού, ή στην επιβολή ποσοστώσεων στους εθνικούς στόλους·

ότι, στα πλαίσια του προβλεπόμενου συστήματος, είναι σκόπιμο να προβλεφθούν κοινωνικά μέτρα υπέρ των ατόμων που επιθυμούν να αποσυρθούν από τον τομέα των μεταφορών μέσω πλωτής οδού ή να στραφούν σε άλλο τομέα δραστηριοτήτων·

ότι οι αποφάσεις που πρέπει να ληφθούν για τη λειτουργία του συστήματος, δεδομένου του κοινοτικού χαρακτήρα του, πρέπει να λαμβάνονται στο επίπεδο της Κοινότητας αφού προηγηθούν διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τις επαγγελματικές οργανώσεις που εκπροσωπούν τον τομέα των μεταφορών μέσω πλωτής οδού· ότι η αρμοδιότητα για την έγκριση των αποφάσεων αυτών καθώς και η μέριμνα για την εφαρμογή τους και την τήρηση των όρων ανταγωνισμού που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή·

ότι, προκειμένου να προληφθούν οι στρεβλώσεις ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του προβλεπόμενου συστήματος, είναι επιθυμητό να θεσπίσει η Ελβετία ανάλογα μέτρα για το στόλο της που κινείται στο δίκτυο των αλληλοσυνδεόμενων πλωτών οδών των ενδιαφερομένων κρατών μελών· ότι η χώρα αυτή έχει φανεί διατεθειμένη να θεσπίσει τέτοια μέτρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Τα σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ δύο ή περισσοτέρων σημείων των πλωτών οδών των κρατών μελών υπόκεινται σε μέτρα διαρθρωτικής εξυγίανσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

2. Τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν:

— μείωση των διαρθρωτικών πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας, με ενέργειες διάλυσης οι οποίες συντονίζονται σε κοινοτικό επίπεδο,

— συνοδευτικά μέτρα τα οποία αποσκοπούν στην αποφυγή τυχόν επιδείνωσης των υφισταμένων πλεονασμάτων ή εμφάνισης νέων πλεονασμάτων μεταφορικής ικανότητας.

Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα φορτηγά και στα ωστικά σκάφη τα οποία εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό και είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος ή, εφόσον δεν είναι νηολογημένα, τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε κράτος μέλος.

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως επιχείρηση νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ασκεί οικονομική δραστηριότητα βιοτεχνικής ή βιομηχανικής φύσης.

2. Δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό:

α) τα σκάφη τα οποία κινούνται αποκλειστικά σε εθνικές πλωτές οδούς που δεν συνδέονται με τις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας·

β) τα σκάφη τα οποία, λόγω των διαστάσεών τους, δεν μπορούν να εξέλθουν από τις εθνικές υδάτινες οδούς στις οποίες κινούνται, ούτε και να εισέλθουν στις άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας (αιχμάλωτα σκάφη), υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά δεν ενδέχεται να βρεθούν σε ανταγωνιστική σχέση με εκείνα στα οποία εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός·

γ) — τα ωστικά σκάφη των οποίων η προωθητική ισχύς δεν υπερβαίνει τα 300 Kilowatt,

— τα σκάφη ποτάμιας και θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και οι φορτηγίδες, εφόσον εκτελούν αποκλειστικά διεθνείς ή εθνικές μεταφορές σε ταξίδια που περιλαμβάνουν θαλάσσια διαδρομή,

— τα πορθμεία,

— τα σκάφη που εκτελούν μη εμπορική δημόσια υπηρεσία.

3. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εξαιρέσει τα νεκρού βάρους κάτω των 450 τόνων σκάφη του από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, αν αυτό επιβάλλεται από την οικονομική και κοινωνική κατάσταση του τομέα αυτών των σκαφών.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, εφόσον κάνει χρήση της ευχέρειας αυτής, κοινοποιεί στην Επιτροπή εθνικό σχέδιο εξυγίανσης στα πλαίσια του καθεστώτος των ενισχύσεων, μέσα σε έξι μήνες από την έκδοση του παρόντος κανονισμού. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το σχέδιο εξυγίανσης δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, εφαρμόζεται στα σκάφη αυτά η παράγραφος 1.

Άρθρο 3

1. Καθένα από τα κράτη μέλη του οποίου οι πλωτές οδοί συνδέονται με τις πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους και διαθέτει στόλο ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης από 100 000 τόνους, — αυτά τα κράτη στη συνέχεια ονομάζονται «ενδιαφερόμενα κράτη μέλη» — συγκροτεί, στα πλαίσια της εθνικής του νομοθεσίας και με τα δικά του διοικητικά μέσα, ταμείο διάλυσης που στη συνέχεια ονομάζεται «ταμείο».

2. Οι αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους αναλαμβάνουν τη διαχείριση του αντίστοιχου ταμείου. Στη διαχείριση συμμετέχουν και οι εθνικές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

3. Κάθε ταμείο οφείλει να τηρεί δύο χωριστούς λογαριασμούς, τον ένα για τα σκάφη που μεταφέρουν ξηρά φορτία και τα ωστικά και τον άλλο για τα δεξαμενόπλοια.

Άρθρο 4

1. Για καθένα από τα σκάφη που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό, ο ιδιοκτήτης καταβάλλει σε ένα από τα ταμεία που συγκροτούνται βάσει του άρθρου 3 εισφορά, η οποία καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6.

2. Για τα σκάφη που είναι νηολογημένα σε ένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, η εισφορά καταβάλλεται στο ταμείο του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος. Για τα μη νηολογημένα σκάφη που τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε ένα από τα ενδιαφερόμενα κράτη, η εισφορά καταβάλλεται στο ταμείο του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση.

3. Για τα σκάφη που είναι νηολογημένα σε άλλο κράτος μέλος και για τα μη νηολογημένα σκάφη τα οποία τελούν υπό την εκμετάλλευση επιχείρησης εγκατεστημένης σε ένα από αυτά τα άλλα κράτη μέλη, η εισφορά καταβάλλεται, κατ' επιλογή του ιδιοκτήτη του σκάφους, σε ένα από τα ταμεία που έχουν συγκροτηθεί στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Η επιλογή αυτή γίνεται μόνο μία φορά και ισχύει για όλα τα σκάφη τα οποία ανήκουν στον ίδιο ιδιοκτήτη ή τελούν υπό την εκμετάλλευση της ίδιας επιχείρησης.

Άρθρο 5

1. Ο ιδιοκτήτης κάθε σκάφους από τα αναφερόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 1, λαμβάνει, σε περίπτωση που διαλύσει το εν λόγω σκάφος, από τα ταμείο στο οποίο υπάγεται και εντός των ορίων των υφισταμένων οικονομικών δυνατοτήτων, πριμοδότηση διάλυσης με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 6. Η πριμοδότηση αυτή δίδεται μόνο για σκάφος του οποίου ο ιδιοκτήτης αποδεικνύει ότι ανήκει στον ενεργό στόλο.

Διάλυση είναι η πλήρης μετατροπή του σκάφους του πλοίου σε παλιοσίδερα.

Στον ενεργό στόλο ανήκουν τα σκάφη σε καλή κατάσταση λειτουργίας:

— τα οποία διαθέτουν:
  — είτε πιστοποιητικό πλοϊμότητας που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή ή σε συμφωνία με αυτήν,
  — είτε άδεια για εκτέλεση εθνικών μεταφορών που έχει εκδοθεί από την αρμόδια αρχή ενός από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη,

  και τα οποία έχουν εκτελέσει τουλάχιστον ένα ταξίδι κατά το έτος πριν από την υποβολή της αίτησης για πριμοδότηση διάλυσης,

— ή τα οποία έχουν εκτελέσει τουλάχιστον δέκα ταξίδια κατά το έτος πριν από την υποβολή της αίτησης για πριμοδότηση διάλυσης.

Καμία πριμοδότηση δεν χορηγείται για σκάφη τα οποία, μετά από αβαρία ή άλλη ζημία, δεν δύνανται πλέον να επισκευαστούν και διαλύονται.

2. Καθιερώνεται οικονομική αλληλεγγύη μεταξύ των ταμείων όσον αφορά χωριστούς λογαριασμούς του άρθρου 3 παράγραφος 3. Η αλληλεγγύη αυτή κινητοποιείται κατά την επιστροφή των άτοκων δανείων του άρθρου 7, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι η προθεσμία επιστροφής των δανείων αυτών θα είναι η ίδια για όλα τα ταμεία.

Άρθρο 6

1. Η Επιτροπή καθορίζει χωριστά για τα σκάφη μεταφοράς ξηρών φορτίων, για τα δεξαμενόπλοια και για τα ωστικά:

— το ύψος των ετησίων εισφορών που πρέπει να καταβάλλονται στο ταμείο για κάθε σκάφος,
— το ύψος των πριμοδοτήσεων διάλυσης,
— την περίοδο της ενέργειας διάλυσης κατά τη διάρκεια της οποίας καταβάλλονται οι πριμοδοτήσεις διάλυσης και τους όρους υπό τους οποίους χορηγούνται οι πριμοδοτήσεις αυτές,
— τους συντελεστές αποτίμησης για τους διαφόρους τύπους και κατηγορίες πλωτού υλικού. Οι συντελεστές αυτοί θα λαμβάνουν υπόψη την ιδιαίτερη κοινωνικοοικονομική κατάσταση στον τομέα των σκαφών νεκρού φορτίου κάτω των 450 τόνων.

2. Οι εισφορές και οι πριμοδοτήσεις διάλυσης εκφράζονται σε Ecu· το ύψος τους είναι το ίδιο για όλα τα ταμεία.

3. Οι εισφορές και οι πριμοδοτήσεις υπολογίζονται σε συνάρτηση είτε με τη χωρητικότητα νεκρού φορτίου, για τα φορτηγά σκάφη, είτε με την προωθητική ισχύ, για τα ωστικά.

4. Οι εισφορές καθορίζονται σε ύψος που επιτρέπει στα ταμεία να διαθέτουν επαρκή χρηματικά μέσα, ώστε να συμβάλουν αποτελεσματικά στη μείωση των διαρθρωτικών ανισοτήτων μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, λαμβανομένης υπόψη της δύσκολης οικονομικής κατάστασής του.

Οι εισφορές είναι ετήσιες και πρέπει να καταβάλλονται στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους έναντι βεβαίωσης που έχει ισχύ απόδειξης πληρωμής. Η καταβολή τους δεν μπορεί να υπερβαίνει περίοδο δέκα ετών.

Η βεβαίωση αυτή πρέπει να βρίσκεται, από την 1η Μαρτίου του εκάστοτε έτους, πάνω στο ίδιο το σκάφος, ή στο ωστικό σε περίπτωση πλωτού μέσου άνευ πληρώματος. Η Επιτροπή ορίζει την ημερομηνία από την οποία η βεβαίωση πρέπει να βρίσκεται στο σκάφος, για το πρώτο έτος λειτουργίας του καθεστώτος.

5. Η Επιτροπή καθορίζει την περίοδο διάλυσης κατά την οποία είναι δυνατόν να ληφθούν πριμοδοτήσεις διάλυσης, όπως και τους όρους χορήγησης των πριμοδοτήσεων αυτών, σε συνάρτηση με τους επιδιωκόμενους στόχους, ανάλογα με τους τύπους ή κατηγορίες σκαφών και λαμβάνοντας υπόψη τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες των ταμείων.

6. Η Επιτροπή καθορίζει τις λεπτομέρειες τις οικονομικής αλληλεγγύης των ταμείων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

7. Αφού προηγηθούν διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή καθορίζει μια

τελευταία προθεσμία για την επίτευξη ουσιαστικής μείωσης της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και λαμβάνει τις αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως και 6.

Κατά τη λήψη των αποφάσεών της, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη τα αποτελέσματα της διερεύνησης της αγοράς των μεταφορών στην Κοινότητα και των προβλέψεων για την εξέλιξή της, καθώς και την ανάγκη αποφυγής νόθευσης του ανταγωνισμού σε βαθμό που αντίκειται στο κοινό συμφέρον.

Άρθρο 7

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της συνθήκης και των μέτρων που λαμβάνονται για την εφαρμογή της στον τομέα των ενισχύσεων, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προχρηματοδοτούν με δάνεια τα ταμεία που δημιουργούνται στο έδαφός τους, προκειμένου να καταστεί δυνατή η άμεση εφαρμογή μιας συντονισμένης ενέργειας διάλυσης. Τα ποσά που χορηγούνται κατ' αυτόν τον τρόπο επιστρέφονται ατόκως από το αντίστοιχο ταμείο σύμφωνα με προκαθορισμένο χρονοδιάγραμμα.

Τα ταμεία μπορούν να προχρηματοδοτηθούν και μέσω δανείων με εγγύηση του κράτους, τα οποία συνάπτονται στην κεφαλαιαγορά, με την προϋπόθεση ότι οι τόκοι του δανείου βαρύνουν το ενδιαφερόμενο κράτος.

2. Οι υποχρεώσεις που βαρύνουν εθνικό ταμείο το οποίο υπάρχει κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού αναλαμβάνονται από το ταμείο του οικείου κράτους μέλους.

Οι ιδιοκτήτες των σκαφών που δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό και που έχουν δικαιώματα τα οποία απορρέουν από υφιστάμενες εθνικές ενέργειες διάλυσης, μπορούν να προτάξουν τα δικαιώματα αυτά έναντι των ταμείων του άρθρου 3 παράγραφος 1 επί έξι μήνες, από το τέλος της περιόδου διάλυσης που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 5.

Άρθρο 8

1. α) Κατά τη διάρκεια περιόδου πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η δρομολόγηση, στις πλωτές οδούς που αναφέρονται στο άρθρο 3, σκαφών τα οποία υπάγονται στον παρόντα κανονισμό και είτε είναι νεότευκτα, είτε εισάγονται από τρίτη χώρα είτε έχουν εξέλθει από τις εθνικές οδούς του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπόκεινται στον όρο:

   — ότι ο ιδιοκτήτης του νηολογημένου σκάφους οφείλει να διαλύσει, χωρίς να λάβει πριμοδότηση διάλυσης, χωρητικότητα ισοδύναμη με εκείνη αυτού του σκάφους,

   — ή ότι, εάν δεν προβεί σε διάλυση σκάφους, οφείλει να καταβάλει στο ταμείο στο οποίο υπάγεται το νέο του σκάφος ή σε εκείνο το οποίο επιλέγει σύμφωνα με το άρθρο 4, ειδική συνεισφορά ίση με το ποσό της πριμοδότησης διάλυσης που έχει καθοριστεί για χωρητικότητα ισοδύναμη με αυτή του νέου σκάφους,

   — ή ότι, εάν προβεί σε διάλυση χωρητικότητας κατώτερης από εκείνη του νέου σκάφους, οφείλει να καταβάλει στο εν λόγω ταμείο ειδική συνεισφορά ίση με την πριμοδότηση διάλυσης που αντιστοιχεί, κατά την ημερομηνία εκείνη, στη διαφορά μεταξύ της χωρητικότητας του νέου σκάφους και της χωρητικότητας του διαλυόμενου σκάφους.

   Εφόσον πρόκειται για ωστικά σκάφη, η έννοια της προωθητικής ισχύος αντικαθιστά αυτή της χωρητικότητας.

   Τα σκάφη τρίτων χωρών οι οποίες, βάσει διεθνούς νομικής πράξης, έχουν θεσπίσει μέτρα ανάλογα με τα μέτρα του παρόντος κανονισμού θεωρούνται ως σκάφη κρατών μελών·

   β) για τα σκάφη του στοιχείου α) τα οποία δρομολογούνται στις πλωτούς οδούς του άρθρου 3, μεταξύ της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού και της σύστασης του αντίστοιχου εθνικού ταμείου, η ειδική συνεισφορά την οποία πρέπει να καταβάλει ο ιδιοκτήτης σύμφωνα με το στοιχείο α), καταβάλλεται σε ειδικό λογαριασμό που ορίζεται από τις εθνικές αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Η συνεισφορά μεταφέρεται στο ταμείο άμα τη συστάσει του·

   γ) τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί, εφόσον τούτο απαιτείται από την εξέλιξη της αγοράς των μεταφορών και μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, να προσαρμόσει τη σχέση μεταξύ της νέας και της παλαιάς χωρητικότητας που αναφέρεται στο στοιχείο α).

2. Οι όροι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ισχύουν και για τις αυξήσεις μεταφορικής ικανότητας που προκύπτουν από επιμήκυνση των σκαφών και από αντικατάσταση των κινητήρων προώθησης των ωστικών.

3. α) Στους όρους των παραγράφων 1 και 2, δεν υπάγονται τα σκάφη για τα οποία ο ιδιοκτήτης προσκομίζει την απόδειξη ότι:

   — ήταν ήδη υπό κατασκευή όταν τέθηκε σε ισχύ ο παρών κανονισμός, και

   — οι ήδη πραγματοποιηθείσες εργασίες αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον τη χρήση του 20 % της ποσότητας του αναγκαίου χάλυβα ή τη χρήση 50 τόνων, και

   — η παράδοση και η δρομολόγηση του σκάφους θα πραγματοποιηθεί εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού·

   β) δεν εμπίπτουν στους όρους των παραγράφων 1 και 2, τα σκάφη τα οποία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, δεν υπόκειντο στον παρόντα κανονισμό δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο α) και τα οποία, μέσω πλωτής οδού που ανοίχθηκε εκ των υστέρων, έχουν πλέον πρόσβαση σε άλλες πλωτές οδούς της Κοινότητας·

   γ) η Επιτροπή μπορεί, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο, να εξαιρέσει εξειδικευμένα σκάφη από το πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 1.

4. Η δρομολόγηση σκάφους που υπάγεται στις παραγράφους 1 και 2 απαγορεύεται μέχρις ότου ο ιδιοκτήτης καλύψει τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Σε περίπτωση πρόσβασης της απαγόρευσης αυτής, οι εθνικές αρχές μπορούν να λάβουν μέτρα ώστε το εν λόγω σκάφος να μη συμμετέχει στην κυκλοφορία.

5. Το Συμβούλιο μπορεί, βάσει πρότασης της Επιτροπής συνοδευόμενης από αιτιολογική έκθεση, να αποφασίσει να παρατείνει, για διάστημα πέντε το πολύ ετών, την περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

Το Συμβούλιο αποφασίζει σχετικά με την πρόταση αυτή σύμφωνα με τους όρους της συνθήκης.

Άρθρο 9

Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δύνανται να λάβουν μέτρα:

— για να διευκολύνουν τους μεταφορείς των εσωτερικών πλωτών οδών που αποσύρονται από το επάγγελμα αυτό ως προς την εξασφάλιση πρόωρης συνταξιοδότησης ή τη στροφή τους προς άλλη οικονομική δραστηριότητα,

— για να χορηγηθεί στους εργαζόμενους οι οποίοι εγκαταλείπουν, λόγω των ενεργειών διάλυσης, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, πρόωρη σύνταξη και για να οργανωθούν ενέργειες επαγγελματικής εκπαίδευσης ή προσανατολισμού προς άλλη απασχόληση.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, πριν από την 1η Ιανουαρίου 1990, τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τα ανακοινώνουν στην Επιτροπή.

Τα μέτρα αυτά πρέπει κυρίως να προβλέπουν διαρκή και αποτελεσματικό έλεγχο της τήρησης των υποχρεώσεων που υπέχουν οι επιχειρήσεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού και των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται για την εφαρμογή του, καθώς και τις ενδεδειγμένες κυρώσεις σε περιπτώσεις παράβασης.

2. Κατά τη διάρκεια μιας ενέργειας διάλυσης, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν ανά εξάμηνο στην Επιτροπή κάθε χρήσιμη πληροφορία σχετικά με την εξέλιξη της ενέργειας αυτής και, ειδικότερα, όσον αφορά την οικονομική κατάσταση του ταμείου, τον αριθμό των αιτήσεων διάλυσης που έχουν υποβληθεί καθώς και τη χωρητικότητα η οποία έχει πράγματι διαλυθεί.

3. Η Επιτροπή εκδίδει, πριν από την 1η Μαΐου 1989, τις αποφάσεις τις οποίες πρέπει να λάβει βάσει του άρθρου 6.

4. Δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή αξιολογεί τα αποτελέσματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, σε έκθεση την οποία διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 11

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την 1η Μαΐου 1989.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Λουξεμβούργο, 27 Απριλίου 1989.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. BARRIONUEVO PEÑA