

Μαρία ΔΑΜΑΝΑΚΗ

Ευρωπαϊά Επίτροπος Θαλάσσιων Υποθέσεων και Αλιείας

**Εναρκτήρια ομιλία στο Συνέδριο
«Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική
και μεταφορές στην Ε.Ε. - Προκλήσεις
και ευκαιρίες για την Ελληνική
ναυτιλία»**

Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort

Αθήνα, 4 Νοεμβρίου 2010

Κύριοι Ευρωβουλευτές,
Αγαπητοί φίλοι της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας,
Κυρίες και κύριοι,

Επιτρέψτε μου καταρχήν να ευχαριστήσω θερμά τους διοργανωτές της σημερινής συνεδρίας. Μου δίνουν την εξαιρετική ευκαιρία να βρίσκομαι μαζί σας, ανάμεσα σε διακεκριμένα μέλη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία (και η ελληνική ναυτιλία) είναι πρωτοπόρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι τιμή για μένα να αποτελώ μέρος της κοινότητας σας και καταβάλω κάθε προσπάθεια για να ανταποκριθώ στην πρόκληση από τη θέση της Επιτρόπου Θαλασσιών Υποθέσεων και Αλιείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος μου-πιστεύω και κοινός στόχος- η ανάπτυξη ενός υγιούς και οικονομικά εύρωστου ναυτιλιακού κλάδου που θα σέβεται και θα συμβάλει στην αειφορία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το επίκεντρο του συνεδρίου είναι η ελληνική ναυτιλία μέσα από το πρίσμα της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής και της Πολιτικής Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική θεσπίσθηκε με πρωτοβουλία του Προέδρου Barroso στις αρχές του 2007 και προχωρεί με πολύ γοργούς ρυθμούς. Διευκολύνει και προσφέρει πλέον αποδεδειγμένα προστιθέμενη αξία στις δυνατότητες της ναυτιλίας για «γαλάζια ανάπτυξη και απασχόληση» σε όλη την Ευρώπη.

Η χρονική στιγμή είναι απολύτως κρίσιμη. Η Ευρώπη προσπαθεί να βρει δρόμους εξόδου από την συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση. Αναζητά οικονομικά και κοινωνικά θεμέλια που θα τη βοηθήσουν να ανταποκριθεί στις μελλοντικές προκλήσεις.

Φυσικά η κρίση έχει επηρεάσει σημαντικά και τη ναυτιλία. Έχει υπολογισθεί ότι η θαλάσσια μεταφορά ενός τόνου ξηρού φορτίου για 1000 ναυτικά μίλια, τον Ιούλιο του 2010 κόστιζε 2 με 6 δολάρια, ενώ το 2008 κόστιζε 10 με 16 δολάρια. Ταυτόχρονα, το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο μειώθηκε κατά 350 εκατομμύρια τόνους μεταξύ 2008 και 2009. Αξιοσημείωτες είναι επίσης οι συνέπειες και στα μοντέλα χρηματοδότησης της ναυτιλίας. Μακροπρόθεσμα, τα ενδεχόμενα μέτρα προστατευτισμού και η τρέχουσα υπερπροσφορά δυναμικότητας του στόλου θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα των συστημάτων μεταφορών.

Υπάρχει φως στο τούνελ ή μάλλον στο βάθος της θάλασσας; Με δεδομένη την αβεβαιότητα που επικρατεί σε διεθνές επίπεδο, δεν μπορούμε να προβλέψουμε με ακρίβεια πότε η παγκόσμια ναυτιλία θα ανακάμψει πλήρως. Παρ'όλα αυτά, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι τουλάχιστον η παγκόσμια οικονομία δεν βρίσκεται πλέον σε ελεύθερη πτώση. Άλλωστε οι οικονομικές κρίσεις δεν διαρκούν για πάντα. Αργά ή γρήγορα, οι αγορές ανακάμπτουν, το διεθνές εμπόριο επεκτείνεται και η ανάπτυξη επιστρέφει. Έτσι, στις σημερινές συνθήκες, η θάλασσα και οι δυνατότητες που προσφέρει – και που συχνά επισκιάσθηκαν ή πέρασαν σε δεύτερο πλάνο στο παρελθόν – επανέρχονται στο προσκήνιο. «Τίποτα, αρχόντοι, δε φελά, μονάχα το καράβι» ισχυρίσθηκε ο

Κωνσταντίνος Κανάρης σε μια κρίσιμη καμπή του αγώνα του 21 και αυτή του η φράση δείχνει παράξενα επίκαιρη και σήμερα σε άλλο βεβαίως πεδίο.»

Θα πρέπει συνεπώς να συντονίσουμε τις στρατηγικές μας προκειμένου να προετοιμάσουμε το έδαφος για την ανάκαμψη. Στο πλαίσιο της «Στρατηγικής 2020» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για έξυπνη, αειφόρο και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική θα συμβάλει στην προσπάθεια αυτή ενοποιώντας τις πολιτικές επιμέρους τομέων. Δημιουργώντας τους συνδέσμους ανάμεσα στις μεταφορές, τον τουρισμό, την αλιεία, την ενεργειακή αξιοποίηση και τις νέες δυνατότητες που αναδεικνύει η έρευνα και η γνώση. Διότι γνωρίζουμε πλέον ότι οι ωκεανοί, οι θάλασσες και οι ακτές υπόσχονται πολλά για νέες οικονομικές δραστηριότητες.

Μόνο στον τομέα της ενέργειας οι εξελίξεις είναι σημαντικές. Ενέργεια κυμάτων, βιοκαυσίμων, θαλάσσιο θερμικό δυναμικό, κίνηση πλοίων με ηλιακά συστήματα είναι μερικά παραδείγματα. Αλλά τι μπορεί να κάνει η Ε.Ε. για να εξασφαλίσει ότι η ναυτιλία θα μετατρέψει την υπόσχεση αυτή σε οφέλη για την κοινωνία; Ένα πρώτο σημαντικό βήμα είναι η ανάλυση των σεναρίων αειφόρου ανάπτυξης της ναυτιλίας, οι βασικές αρχές τους και οι πολιτικές επιλογές που απαιτούνται για να γίνουν πραγματικότητα. Οι τεχνολογικές εξελίξεις μπορούν να προωθήσουν τις βιομηχανικές εφαρμογές προς όφελος της κοινωνίας. Παραδείγματα είναι: τα καθαρά και αποδοτικά από άποψη ενέργειας πλοία, συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών καυσίμων και του εφοδιασμού τους με ηλεκτρική ενέργεια όταν βρίσκονται στη ξηρά,

οι δορυφορικές επικοινωνίες και η συλλογή δεδομένων, η εποπτεία και η ασφάλεια των δρομολογίων, οι προηγμένες λιμενικές υποδομές, η υλικοτεχνική υποστήριξη και οι ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τις μεταφορές.

Στο πλαίσιο αυτό, η Στρατηγική Θαλάσσιων Μεταφορών 2018, που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, καθορίζει τις κατευθυντήριες αρχές δράσης της Ε.Ε. στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για τα επόμενα χρόνια. Η στρατηγική αυτή συνθέτει τις αρχές της αειφόρου οικονομικής ανάπτυξης, της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας στη θάλασσα, των υψηλών περιβαλλοντικών και κοινωνικών κανόνων και των ανοικτών αγορών με υγιή ανταγωνισμό.

Γιατί χρειάζεται αυτή η συνολική αντιμετώπιση; Γιατί αν προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε μεμονωμένα μία ή περισσότερες από αυτές τις προκλήσεις, απλά δεν θα πετύχουμε.

Με ικανοποίηση διαπίστωσα ότι στις εκθέσεις της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που ήρθαν στα χέρια μου πριν από λίγες εβδομάδες, ο κλάδος προσδοκά από τις πολιτικές ηγεσίες να βρουν την ισορροπία μεταξύ της προστασίας του περιβάλλοντος, της τόνωσης της ανταγωνιστικότητας και της προώθησης του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτό αποτελεί σαφή αναγνώριση των ωφελειών που μπορούν να προκύψουν από μια ενοποιημένη πολιτική προσέγγιση όπως προτείνει και η Κομισιόν.

Επιτρέψτε μου να σας εξηγήσω πώς μια τέτοια προσέγγιση σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η ναυτιλία είναι εξαρτημένη από το πετρέλαιο, τόσο για την κίνηση, όσο και για την ηλεκτρική ενέργεια και πιθανότατα θα παραμείνει και στο άμεσο μέλλον. Αυτό σημαίνει αύξηση του λειτουργικού κόστους, καθώς η τιμή του πετρελαίου δεν αναμένεται να μειωθεί. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές του CO₂ θα παραμένουν σε υψηλά επίπεδα. Οι καινοτόμες τεχνολογίες και η βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας είναι σε θέση να μειώσουν τις λειτουργικές δαπάνες για τους πλοιοκτήτες και κυρίως να περιορίσουν δραστικά τις εκπομπές CO₂. Από αυτή την άποψη λοιπόν, βιώσιμη και ευήμερουσα ναυτιλία σημαίνει καθαρότερες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Πως θα προχωρήσουμε;

Η Κομισιόν με τη θαλάσσια πολιτική της μπορεί να συνδέσει τα ερευνητικά επιτεύγματα με την εφαρμογή, με τη βιομηχανική παραγωγή και την εμπορική αξιοποίηση. Η Κομισιόν μπορεί να δώσει κίνητρα σε αυτή την κατεύθυνση. Αλλά αυτά όλα έχουν μια προϋπόθεση: χρειάζεται να διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο. Πώς θα εξασφαλισθεί αυτό; Με το συντονισμό της δράσης μας με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Η Κομισιόν δεν βλέπει ότι μονομερή μέτρα εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να εφαρμοσθούν, χωρίς να χάσουμε τα πλεονεκτήματά μας.

Ένα άλλο παράδειγμα που δεν αναφέρεται τόσο συχνά, αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια. Τα φαινόμενα πειρατείας και ένοπλης ληστείας αποτελούν απειλή για τη ναυτιλία και αυξάνουν το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών. Το λαθρεμπόριο αποτελεί

έναν ακόμη κίνδυνο για τα οικονομικά συμφέροντα της Ε.Ε. Μόνο το καταρχήν κόστος για τα μέτρα ασφαλείας στα λιμάνια ανέρχεται μεταξύ 1,1 και 2,3 δισεκατομμυρίων δολαρίων και επιπλέον απαιτούνται 0,9 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως για τη συντήρηση των συστημάτων.

Για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας στα διεθνή ύδατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να αναβαθμίσει την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης Atalanta που εκτελείται γύρω από τη Σομαλία σε συνεργασία με το ΝΑΤΟ. Το θέμα δεν είναι εύκολο. Παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει σε συνεργασία με ΙΜΟ η κατάσταση χειροτερεύει. Μαζί με το Cabinet Ashton, σκεφτόμαστε τη δυνατότητα ανάληψης πολιτικών πρωτοβουλιών στην περιοχή. Για την ασφάλεια στα Ευρωπαϊκά και τα γειτονικά ύδατα, κρίσιμο ρόλο μπορεί να παίξει το πρόγραμμα ενιαίας θαλάσσιας επιτήρησης που αναπτύσσουν οι υπηρεσίες του χαρτοφυλακίου μου. Ο στόχος είναι να ενταχθούν σε κοινό πλαίσιο όλα τα υφιστάμενα τομεακά συστήματα επιτήρησης. Έτσι θα βοηθηθούν οι αρμόδιες αρχές στην καταπολέμηση των παράνομων δραστηριοτήτων και θα διευκολυνθεί η νόμιμη επιχειρηματική δραστηριότητα. Η Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική μ'αυτό τον τρόπο εντάσσει σε κοινό πλαίσιο την έρευνα για την ασφάλεια, τις δορυφορικές τεχνολογίες, τη θαλάσσια επιτήρηση της κυκλοφορίας και τη θαλάσσια πολιτική ασφαλείας, προς όφελος της ναυτιλίας και της οικονομίας της Ε.Ε. στο σύνολό της.

Αγαπητοί φίλοι

Η ναυτιλία, όπως η παγκόσμια και η ελληνική οικονομία, βρίσκεται σε μεταβατικό στάδιο. Η Κομισιόν πιστεύει ότι χρειάζεται επανακαθορισμός των στόχων μας. Κυρίως, είναι καιρός για όλους τους εμπλεκόμενους να αναλάβουμε συντονισμένη δράση σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Η Ανακοίνωση της Κομισιόν σχετικά με τη διεθνή διάσταση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ε.Ε., που δημοσιεύθηκε τον περασμένο Οκτώβριο, ζητεί την ενίσχυση του ρόλου της Ε.Ε. στο πλαίσιο του ΙΜΟ. Πεποίθησή μου είναι ότι η Κομισιόν πρέπει να εργαστεί σε συντονισμό με τα κράτη μέλη για τη συνεχή βελτίωση της ασφάλειας, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις συνθήκες εργασίας, μέσω των διεθνών πράξεων που συμφωνήθηκαν από το ΙΜΟ και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας. Είμαι βέβαιη ότι η μεγαλύτερη εμπλοκή του ΙΜΟ στα κεντρικά ζητήματα όπως η μείωση των αερίων του θερμοκηπίου, η εκπαίδευση των ναυτικών και η καταπολέμηση της πειρατείας είναι ό,τι καλύτερο μπορούμε να ελπίζουμε απέναντι στις πιο σκληρές προκλήσεις του σήμερα.

Έτσι, η διεθνής διάσταση της ναυτιλιακής πολιτικής μας θα ενταθεί για να διαμορφώσει ένα ευνοϊκό περιβάλλον ανοικτής αγοράς για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Δεν πρέπει ασφαλώς να εκπλαγείτε που προτιμώ σαφώς την παγκόσμια δράση για την ανταγωνιστικότητα. Ως Επίτροπος υπεύθυνη για τη Ναυτιλία έχω ευθύνη να προωθήσω αυτή την αντίληψη. Άλλωστε η Ε.Ε. έχει στρατηγικό συμφέρον να διασφαλίσει τη συνέχιση της ύπαρξης ανταγωνιστικού τομέα θαλάσσιων μεταφορών ώστε να εγγυηθεί

την ενεργειακή ασφάλεια και να διαφυλάξει τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία στην Ευρώπη.

Αυτή η διαπίστωση με οδηγεί σε μία άλλη πρόκληση - κλειδί: τη συμβολή της ναυτιλίας στον αγώνα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής με συντονισμό σε διεθνές επίπεδο. Η Κομισιόν συμβάλλει ήδη δραστήρια στις διαδικασίες του IMO και της Συνθήκης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC). Θέλουμε να δούμε και τον IMO να σημειώνει γοργή πρόοδο στην αξιολόγηση και την ανάπτυξη των μέτρων που παίρνουν υπόψη τους την αγορά, παράλληλα με την εξέλιξη των διαπραγματεύσεων στη Συνθήκη για την κλιματική αλλαγή. Έτσι οποιοδήποτε μελλοντικό σύστημα της Ε.Ε. θα είναι συμβατό με τους κανόνες του IMO ή άλλων διεθνών οργανισμών. Έτσι και ο ναυτιλιακός τομέας θα αντιμετωπίσει με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στα θέματα όπως η ευρύτερη χρησιμοποίηση τεχνολογιών μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου στα πλοία.

Κυρίες και Κύριοι,

Η ναυτιλία είναι μια διεθνής οικονομική δραστηριότητα. Πράγματι, υπήρξε η πρώτη παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία στον κόσμο. Η διεθνής διάσταση αποτέλεσε έναν σημαντικό παράγοντα για την τεράστια ανάπτυξή της και δημιούργησε μεγάλες ευκαιρίες. Η ελληνική ναυτιλία όλα αυτά τα χρόνια παραμένει κυρίαρχη δύναμη τόσο στο εσωτερικό της Ε.Ε. όσο και παγκοσμίως. Αυτό οφείλεται στο έντονο επιχειρηματικό πνεύμα των πλοιοκτητών, στην καλή

συνεργασία με το κράτος και τους ναυτικούς, καθώς και στις ευκαιρίες που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση του εμπορίου.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και εγώ προσωπικά είμαστε εδώ για να διευκολύνουμε την Ευρωπαϊκή και Ελληνική ναυτιλία ώστε να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις και να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες.

Σας ευχαριστώ.