C/2024/874

6.2.2024

Avizul Comitetului Economic și Social European pe tema „Considerente privind echitatea și eficiența în domeniul transportului maritim”

(aviz din proprie inițiativă)

(C/2024/874)

Raportor: **domnul Panagiotis GKOFAS**

Coraportor: **domnul Pierre Jean COULON**

Temei juridic	Articolul 52 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Decizia Adunării Plenare	25.1.2023
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	6.10.2023
Data adoptării în sesiunea plenară	25.10.2023
Sesiunea plenară nr.	582
Rezultatul votului (voturi pentru/ voturi împotrivă/abțineri)	166/1/3

1. **Concluzii și recomandări**

1.1. Dezvoltarea transporturilor maritime și pe căi navigabile interioare ar trebui să fie considerată o prioritate de vârf din perspectiva mobilității și a facilitării comerțului, întrucât va contribui la atingerea principalelor obiective europene în materie de echitate și de eficiență, precum cele prevăzute în Pactul verde european și în agenda pentru îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă, în Strategia din 2023 a Organizației Maritime Internaționale (OMI) referitoare la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de nave și în alte comunicări ale Comisiei Europene.

1.2. Investițiile în infrastructura maritimă ar trebui să aibă în vedere în special îmbunătățirea siguranței, transporturi care respectă mediul și transporturi mai ieftine pentru public, întreprinderi, călători și turiști.

1.3. Este important să se finanțeze noi investiții în porturi și noduri portuare reziliente, pentru a atinge obiectivul unor transporturi de mărfuri și al unor activități comerciale mai economice și mai sustenabile.

1.4. Tranziția verde în sectorul transportului maritim trebuie să țină cont de caracteristici specifice fiecărei țări, fiecărui sector și fiecărei activități, pentru a menține avantajele competitive ale Europei și a reduce decalajele în materie de tranziție, inegalitatea și depopularea din anumite regiuni.

1.5. Reglementările privind ajutoarele de stat trebuie analizate cu atenție în ceea ce privește producția de nave pentru transportul european pe apă, în scopul satisfacerii nevoilor populației, al gestionării mobilității forței de muncă în zonele îndepărtate și pentru a asigura o navigație sustenabilă și în siguranță și o mai bună monitorizare a zonelor de coastă, iar nu în scopul unor activități de transport maritim profitabile, care pot fi dezvoltate în continuare prin instrumente de piață.

1.6. Revizuirea cadrului de reglementare ar trebui să se axeze pe punerea în aplicare într-o manieră eficace a normelor privind transportul maritim de o calitate sub nivelul standardelor și drepturile navigatorilor la condiții egale de încadrare în muncă. Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui să aibă un rol instituțional și tehnic mai important, pentru a contribui la punerea în aplicare a unei politici actualizate și sustenabile în transportul maritim.

1.7. Este esențial să fie reproiectate porturile și să fie actualizat cadastrul maritim pentru transportul pe apă, pentru a reduce impactul poluării atmosferice și fonice asupra zonelor urbane.

1.8. Pentru a pune în aplicare un mecanism eficace și just de stabilire a prețurilor, ar putea fi proiectat și activat cu atenție un tip de „echivalent pentru transporturi”, mai ales pentru țările de la Marea Mediterană, Marea Baltică și Marea Nordului, cu insule nelocuite, mici și dispersate și pentru zonele de ape continentale inaccesibile sau zonele offshore. Aceasta ar putea presupune subvenționarea taxelor de transport pentru specialiștii și întreprinderile care lucrează și își desfășoară activitatea în aceste domenii, acordând scutiri permanente de la plata TVA sau a impozitelor pentru transportul bunurilor locale sau reducând tarifele la energie.

1.9. Pentru a atinge obiectivul de a accelera ritmul electrificării sectorului transportului maritim, astfel cum se prevede în reglementările UE și în agenda pentru un transport maritim inteligent, ar putea fi oferite stimulente pentru a produce și implementa anumite tehnologii digitale și de economisire a energiei pentru sectorul transportului maritim.

1.10. Ar trebui urmărită eficiența în alocare, prin mecanisme de stabilire a prețurilor sau mecanisme care să ofere stimulente întreprinderilor care transportă bunuri și servicii din sau către regiuni îndepărtate de peste mări, mai ales întreprinderilor care au angajați în acele zone.

1.11. Este esențial să fie recrutați lucrători înalt calificați, care să participe la un sector al transportului maritim modern. Ar trebui promovată participarea femeilor în sectorul maritim. De asemenea, angajații existenți trebuie instruiți mai bine în domeniul turismului sustenabil, al economiei verzi, al utilizării eficiente a resurselor și al gestionării crizelor operaționale în caz de dezastre naturale și antropice. Deschiderea unor școli și universități moderne și bine dotate, specializate în economia maritimă și în gestionarea transportului pe apă, ar putea crea valoare adăugată pentru zonele de coastă și pentru economiile care depind de economia albastră.

1.12. Digitalizarea sectorului maritim va permite o abordare mai integrată și îmbunătățirea calității serviciilor pentru industria turismului, inclusiv pentru turismul de agrement acvatic.

2. **Introducere – Context**

2.1. Comitetul Economic și Social European (CESE) subliniază că transportul maritim este o piață sectorială, de la transportul local cu feribotul care deservește orașe și arhipelaguri ce utilizează căi navigabile interioare și rute maritime scurte, până la rute de transport de cursă lungă cu feriboturi, vrachiere, nave-container și de croazieră.

Prezentul aviz nu abordează toate sectoarele, ci pune accentul pe considerente privind echitatea și eficiența în domeniul transportului maritim, în special în raport cu obiectivul de a facilita accesul în zone îndepărtate al publicului, al turiștilor și al specialiștilor, abordând totodată provocările actuale care îngreunează punerea eficace în aplicare a tranziției verzi și a celei digitale în sectorul maritim.

2.2. Criza energetică a creat dificultăți semnificative pentru industria globală a transporturilor și a transportului maritim, determinând restructurări suplimentare ale pieței combustibilului, ale transportului de petrol și ale costurilor de transport. Sectorul turismului este semnificativ afectat de costurile energiei și de fluctuațiile inflației și ale venitului real global.

2.3. Potrivit datelor oficiale ([1]), peste 80 % din comerțul global, ca volum, și 70 % din valoarea acestuia se transportă prin intermediul navelor. Deși impactul comerțului maritim asupra mediului este mai scăzut la nivel unitar (datorită economiilor de scară) față de alte forme de transport, flota europeană are totuși nevoie de modernizări tehnologice suplimentare pentru a atinge obiectivele climatice legate de emisiile de gaze cu efect de seră, astfel cum sunt prevăzute în Strategia din 2023 a OMI referitoare la reducerea emisiilor de GES generate de nave ([2]).

2.4. În urma Comunicării Comisiei Europene privind NAIADES III ([3]) și a Inițiativei FuelEU în domeniul maritim a Parlamentului European ([4]), se pare că există un consens între instituțiile și părțile interesate din UE că dezvoltarea transportului pe apă contribuie semnificativ la strategia de decarbonizare a UE, care poate fi realizată prin inovare în domeniul transportului pe apă (flote, porturi, digitalizare) și al transferurilor modale.

2.5. Tranziția verde a generat noi provocări în procesul de adaptare a dezvoltării maritime, pentru adoptarea unui ecosistem mai favorabil mediului și mai albastru. Investițiile avute în vedere ar trebui să servească obiectivului unei tranziții albastre eficace și al creșterii albastre în sectorul maritim.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx
([3]) JO C 275, 18.7.2022, p. 18.
([4]) JO C 152, 6.4.2022, p. 145.

2.6. Continentul european are un peisaj și un mediu maritim caracteristic. Peisajul costier al continentului european urmează să se confrunte cu schimbări și riscuri considerabile în viitorul apropiat, date fiind evoluția crizei climatice și condițiile meteorologice extreme.

2.7. Contribuția transportului maritim la economia europeană este semnificativă, deși nivelul activității economice ar putea fi extins în continuare și ar putea include o cooperare intersectorială și interregională mai amplă. Pandemia și crizele energetice au demonstrat nevoia de a dezvolta standarde minime pentru a asigura suficiente materii prime critice și alimente – un scop strategic care poate fi atins în mod viabil prin dezvoltarea în continuare a transportului maritim și pe căi navigabile interioare.

2.8. Dezvoltarea unei industrii moderne a transporturilor pe apă, cu punerea în aplicare eficace și treptată a obiectivelor de decarbonizare, este vitală pentru tranziția economică europeană și eliminarea dependențelor critice față de sectorul energetic. Cu toate acestea, trebuie luată în considerare capacitatea operatorilor de a-și înlocui flotele, cu atât mai mult cu cât investițiile în acest sector sunt pe termen lung.

2.9. Politica maritimă europeană ar trebui să pună accentul pe furnizarea de ajutoare de stat către porturile regionale și infrastructura maritimă, pentru a permite creșterea capacităților comerciale și tranziția verde a economiilor locale și regionale.

2.10. Cadrul de reglementare pentru lucrătorii pe mare și navigatori ar trebui analizat cu atenție, pentru a asigura conformitatea deplină a părților interesate implicate și a activităților antreprenoriale cu cadrul european al drepturilor omului, respectarea legislației în materie de muncă și tranziția verde.

2.11. Recrutarea mai multor angajați înalt calificați în sectorul maritim și al serviciilor pe căile navigabile interioare ar putea servi scopului strategic de a asigura calitatea serviciilor și siguranța transporturilor.

2.12. Politicile în domeniul transportului maritim ar trebui să creeze condițiile adecvate și să ofere stimulente IMM-urilor și întreprinderilor agroalimentare, pentru a le permite să-și reducă costurile de transport și să-și îmbunătățească performanțele ecologice.

3. **Observații generale**

3.1. *Inițiative de ecologizare care vor permite o creștere echilibrată și cu o valoare adăugată ridicată a economiei albastre*

3.1.1. Reducerea poluării provocate de transportul maritim este un obiectiv esențial al agendei europene privind obiectivele de dezvoltare durabilă. Investițiile în producția și operarea navelor electrice și cu emisii scăzute și utilizarea de combustibili ecologici, precum hidrogenul și biocombustibilii, în apele europene (râuri, mări, canale, oceane) sunt esențiale pentru o schimbare de paradigmă.

3.1.2. Uniunea Europeană ar trebui să aibă o contribuție considerabilă la reducerea emisiilor și la atingerea obiectivelor de decarbonizare stabilite de Organizația Maritimă Internațională ([5]) (OMI). Acest lucru ar trebui să se facă printr-o consultare deschisă și transparentă pentru modernizarea cadrului de reglementare stabilit de OMI într-o manieră consecventă și eficace.

3.1.3. Reziliența infrastructurii publice și a porturilor, inclusiv a celor de agrement, reprezintă un obiectiv fundamental pentru Strategia de dezvoltare pentru 2050 a Europei. Aceasta înseamnă că politica maritimă europeană ar trebui să se axeze pe infrastructura de transport, pe capacitatea și pe performanța porturilor, pe trasabilitate și pe metode de producție autohtonă a navelor și a iahturilor care să fie eficace din punctul de vedere al costurilor. Trebuie luat în considerare riscul unei dependențe sporite de țări terțe.

3.1.4. Transportul maritim este cel mai eficient mod de transport, înregistrând emisii de dioxid de carbon mai scăzute comparativ cu transportul rutier și aerian, din punctul de vedere al emisiilor de CO_2 pe pasager sau pe tonă/kilometru, grație economiilor de scară și capacității masive de transport. Desigur, cadrul de reglementare al UE ar trebui să se axeze pe îmbunătățirea semnificativă a performanței de mediu a sectorului. Modificarea preferințelor călătorilor și întreprinderilor, către modele de transport intermodal modern care cuprind rute maritime și căi navigabile interne va contribui la îmbunătățiri suplimentare ale amprentei de mediu.

3.1.5. Poluarea fonică și atmosferică provocată de activitățile portuare maritime nu ar trebui să fie ignorată, deoarece este vorba despre calitatea vieții riveranilor, pe de o parte, și despre sănătatea lucrătorilor și a locuitorilor zonelor din apropierea porturilor, pe de altă parte. Ea generează costuri socioeconomice considerabile și sarcini financiare suplimentare asupra sistemelor de asistență medicală. Același lucru este valabil și pentru locuitorii din zonele situate în hinterlandul căilor navigabile interioare. Îmbunătățirea performanțelor transportului fluvial este corelată cu dezvoltarea socioeconomică a zonelor din hinterland; cu toate acestea, această dezvoltare nu trebuie să aibă loc în detrimentul calității vieții locuitorilor, chiar dacă transportul fluvial generează mai puține efecte negative decât transportul rutier.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx

3.2. *Tranziția digitală trebuie să fie în acord cu oportunitățile de investiții în sectorul maritim*

3.2.1. Digitalizarea și conectivitatea porturilor și a navelor vor servi obiectivelor de productivitate, securitate, de îmbunătățire a monitorizării și de combatere a infracțiunilor economice. Revizuirile în curs ale directivelor privind controlul statului portului și controlul statului de pavilion ar trebui să îmbunătățească capacitatea EMSA și a autorităților naționale de a dezvolta instrumentele adecvate pentru îndeplinirea rolurilor lor solicitante.

3.2.2. Adoptarea de tehnologii modernizate, introducerea conceptului de *port inteligent* și de sisteme logistice comerciale inteligente și verzi (utilizarea documentelor electronice) va accelera tranzacțiile comerciale și va elimina restricțiile juridice și în materie de reglementare.

3.2.3. Tranziția digitală îmbunătățește calitatea serviciilor, viteza, transparența și disponibilitatea porturilor și a porturilor de agrement.

3.3. *Investiții în sectoarele public și privat*

3.3.1. Investițiile în sectorul transportului maritim ar trebui să țină seama de riscurile și de deficiențele de la nivelul lanțurilor alimentare, al materiilor prime critice și al consumabilelor tehnologice și medicale.

3.3.2. Statele membre sunt încurajate să dezvolte sinergii în materie de investiții care vor consolida lanțurile valorice intermodale, inclusiv în transportul maritim, și vor îmbunătăți porturile, calitatea flotelor, accesul egal al călătorilor și al întreprinderilor ([6]).

3.3.3. Planurile naționale pentru redresare și reziliență ar putea fi ajustate în continuare pentru a include investiții sustenabile în infrastructura portuară, în nave de transport electrice și cu emisii scăzute, în digitalizarea mărfurilor și în transportul de călători.

3.3.4. Dezvoltarea treptată a unui cluster maritim al UE poate reprezenta o oportunitate importantă pentru întreaga industrie maritimă din UE. Prin introducerea schemelor de finanțare și a stimulentelor de investiții adecvate pentru colaborarea în clustere, cercetare și inovare, UE poate pune bazele creării unui mediu competitiv și rezilient pentru un sector maritim sustenabil și sigur, abordând provocările tranziției climatice și digitale.

3.4. *Acces echivalent*

3.4.1. Investițiile din sectorul public și privat ar trebui să vizeze reducerea costurilor de transport pentru locuitori, turiști, comercianți și operatori și pentru sectoarele de afaceri legate de domeniul maritim, în zonele litorale de pe uscat și pe insule.

3.4.2. Îmbunătățirea funcționării eficace a transporturilor maritime este un aspect esențial pentru toate economiile, atât la nivel internațional, cât și la nivel local. Micile insule din periferia europeană și din statele în curs de dezvoltare depind cel mai mult de economia maritimă. Economiile și societățile vulnerabile și îndepărtate/rurale depind semnificativ de rețelele de transport maritim pentru a avea acces la piața muncii și la piețele de mărfuri. Aceste populații sunt destul de împovărate de costurile de transport exagerat de mari și de conectivitatea scăzută, care este costisitoare din punctul de vedere al timpului.

3.5. *Egalitatea de gen*

3.5.1. Participarea femeilor pe piața muncii din sectorul maritim este încă foarte scăzută, deși există noi oportunități de îmbunătățire a acestei situații în ceea ce privește monitorizarea și digitalizarea.

3.5.2. Industria maritimă ar trebui să dezvolte competențele femeilor și, de asemenea, să asigure egalitatea de gen. Personalul cu înaltă calificare ar trebui stimulat să lucreze în sectorul transportului maritim, punându-se un accent mai mare pe îmbunătățirea condițiilor de muncă în acest domeniu, în special pe îmbunătățirea echilibrului dintre viața de familie și viața profesională, pe salarii și pe siguranța locului de muncă. Acordurile internaționale și cooperarea cu agențiile relevante ale OMI și ale ONU ar putea oferi cadrul de reglementare și instituțional necesar pentru ca aceste stimulente să funcționeze într-o manieră eficace.

3.6. *Armonizarea proceselor*

3.6.1. Procesul de armonizare/monitorizare electronică și cartografiere digitală a porturilor de agrement și a micilor porturi din țările europene (disponibilitatea locurilor, costuri, disponibilitatea angajaților sau a navigatorilor profesioniști și atestările) este esențial pentru asigurarea unor standarde ridicate de calitate și siguranță în turismul și comerțul care utilizează transportul pe apă.

([6]) JO C 374, 16.9.2021, p. 1.

3.6.2. Transportul maritim se caracterizează printr-o mare diversitate în ceea ce privește cantitatea și calitatea flotelor comerciale și industriale. Turiștii, specialiștii și locuitorii trebuie să se poată baza pe condiții mai bune și mai sigure pentru a călători în Europa, fie pe căi navigabile interioare, fie pe mare. Pentru aceasta, este nevoie de investiții publice și private suplimentare în domeniul transporturilor sustenabile pe apă, al infrastructurii, al noilor nave și al altor mijloace de transport maritim, pe baza criteriilor prevăzute în agenda europeană privind obiectivele de dezvoltare durabilă și în contextul tranziției verzi.

3.6.3. Strategia de optimizare a porturilor și a porturilor de agrement din UE ar trebui să pună accentul pe o mai bună gestionare a timpului navelor și iahturilor atunci când se apropie de o stație. Comisia ar trebui să dezvolte un plan pe termen mediu pentru reducerea ineficiențelor în materie de timp și reducerea la minimum a consumului suplimentar de energie.

3.7. *Comerț*

3.7.1. În general, politica comercială europeană ar trebui să ofere stimulente pentru îmbunătățirea rezilienței sectorului transporturilor maritime, reducând la minimum restricțiile în materie de exporturi și importuri care perturbă lanțurile valorice, mai ales în perioadele de criză.

3.7.2. Transportul maritim este un sector esențial pentru gestionarea eficace a circulației produselor și materiilor prime la nivel mondial. După câțiva ani de recesiune, din cauza crizei pandemice și a reducerii vânzărilor globale, sectorul transporturilor maritime înregistrează o redresare considerabilă.

3.7.3. Procesul de decarbonizare va genera, în mod inevitabil, fluctuații ale prețurilor globale la materii prime, energie și mărfuri, majoritatea acestora fiind transportate de nave. Politicile UE ar trebui să pună accentul pe impactul inflaționist al acestui aspect, mai ales asupra grupurilor sociale și a lucrătorilor cu venituri mai scăzute.

3.7.4. Digitalizarea a transformat comerțul și transporturile în timpul pandemiei și după aceasta. Volumul tot mai mare al comerțului electronic și al vânzărilor electronice a modificat structura comerțului global.

3.7.5. Transparența prețurilor din transportul și comerțul maritim nu este încă optimă; părțile interesate nu au suficiente informații privind costurile totale în ceea ce privește taxele, comisioanele sau alte costuri, ceea ce afectează avantajele competitive pe care le-ar putea oferi sectorul maritim.

3.7.6. Sectorul transporturilor maritime este extrem de sensibil la fluctuațiile prețurilor globale și la riscurile geopolitice sau la tensiunile comerciale.

3.7.7. Acordurile comerciale încheiate de Uniunea Europeană cu țări terțe ar trebui să fie considerate, în viitor, drept vectori ai progresului ecologic și social al UE și ai obiectivelor sale în materie de siguranță maritimă.

4. **Observații specifice**

4.1. Autoritățile bugetare europene ar trebui să se concentreze pe crearea de proiecte-pilot în domeniul transporturilor maritime și pe căi navigabile interioare, în cadrul unei abordări sustenabile cuprinzătoare, care să implice transportul intermodal și să combine nevoile regionale și periferice, tranziția verde și adoptarea soluțiilor digitale inovatoare în acest sector.

4.2. În ceea ce privește pregătirea populației locale, formarea în domeniul maritim și educația privind navigația, gestionarea crizelor/dezastrelor în mediul acvatic, înotul, primul ajutor pe mare etc. ar trebui considerate o prioritate-cheie pentru populația europeană, mai ales pentru cei care trăiesc în zonele de coastă. Pentru a îmbunătăți incluziunea femeilor în sectorul transporturilor maritime, ar putea fi aplicată o cotă de gen pentru funcțiile înalt calificate din acest sector.

4.3. CESE consideră că schimbările tehnologice generate de această ecologizare ar trebui să stimuleze crearea de locuri de muncă în transportul maritim și să ducă la o diferență de percepție în acest sens, în măsura în care locurile de muncă tradiționale pe mare vor evolua către locuri de muncă cu o valoare adăugată ridicată pe uscat, permițând recrutarea mai multor femei. Digitalizarea flotelor, standardizarea construcției navelor și accesibilizarea mediului fizic de lucru din nave ar putea face ca sectorul maritim să fie mai adecvat pentru angajate.

4.4. Navigatorii calificați corespunzător sunt esențiali pentru a asigura o navigație atât sigură, cât și respectuoasă față de mediu. Viabilitatea acestui sector dinamic depinde de capacitatea de a atrage în continuare un număr suficient de noi angajați de calitate și de a-i face să rămână pe navigatorii experimentați, inclusiv pe femei și alte grupuri subreprezentate.

4.5. Activitățile de reparații pentru ambarcațiuni tradiționale (turism, destinații pe distanțe scurte, agrement) ar putea fi stimulate prin mecanisme fiscale sau investiționale, cu criterii referitoare la ecologizare, siguranță și încadrarea în muncă, pentru a asigura menținerea competențelor și a modelelor tradiționale în anumite zone.

4.6. Rolul partenerilor sociali este fundamental pentru a garanta că tranziția verde în transporturile pe apă funcționează, iar acordurile colective ar putea fi adaptate în acest mediu modern, fără a constitui o amenințare pentru drepturile de muncă, tranziția verde și avantajele competitive ale statelor membre. În această direcție, s-ar putea aplica mecanisme de control, monitorizând în timp real numărul persoanelor angajate pe nave și registrul lucrătorilor pe mare.

4.7. Revizuirea cadrului de reglementare al UE privind controlul statului portului și controlul statului de pavilion ar trebui să îmbunătățească eficiența mecanismelor de inspecție, dar este esențial să se garanteze și că echipajul și alți membri ai personalului care lucrează în sectorul maritim sau pe nave ce operează în mod regulat între porturile din UE, indiferent de naționalitatea lor sau de locul de reședință și de statul de pavilion, se bucură de condiții de muncă și de angajare egale.

Bruxelles, 25 octombrie 2023.

Președintele
Comitetului Economic și Social European

Oliver RÖPKE