III

(Подготвителни актове)

КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

80-А ПЛЕНАРНА СЕСИЯ 17 И 18 ЮНИ 2009 Г.

Становище на Комитета на регионите пакет „морски и брегови транспорт“

(2009/C 211/10)

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

— смята, че европейската морска политика трябва да се вписва в една глобална и междусекторна перспектива, която се основава върху морското пространствено планиране, чиято задачата е да отговори на проблема с все по-интензивното използване на морето и да улесни хармоничното съжителство на противоречиви интереси в рамките на ограничено и уязвимо пространство;

— смята, че подобно планиране предполага новаторски модел на управление, създаден в духа на управление на много равнища и на зачитане на субсидиарността. Припомня важната роля на местните и регионалните власти в областта на морското пространствено планиране, по-специално чрез финансирането на някои политики, но също и като органи, които се намират на най-подходящото равнище за организирането на хармоничното съжителство на различните дейности, свързани с използване на морето;

— приветства постигнатото от Комисията в областта на морското планиране и волята ѝ да изготви общи принципи на европейско равнище. Смята, че ролята на Европейския съюз би могла да се развие в посока на нормативни аспекти по отношение на методите и принципите, като се основава върху съществуващите регионални конвенции;

— подкрепя волята на Комисията за доизграждане на вътрешния пазар с цел морският транспорт да стане по-привлекателен и конкурентоспособен, но изразява съжаление, че предложените конкретни мерки са концентрирани главно върху икономическия аспект. КР призовава желание социалните и екологичните аспекти да се вземат под внимание в пълна степен;

— подновява във връзка с това искането си да се проучи възможността за преразглеждане на механизма за финансиране от страна на ЕС в посока на единна опростена система, която да обедини всички или по-голямата част от морските въпроси в рамките на Европейски крайбрежен и островен фонд, и то в рамките на обсъжданията относно следващата финансова рамка за периода 2014-2020 г.;

— приветства изясняването на финансовата подкрепа за изграждане на морски магистрали, но счита за целесъобразно да се поставят по-амбициозни цели и да се започне всеобщо обсъждане на характера на операциите и инвестициите, които могат да получат европейски субсидии, тъй като настоящите разпоредби не дадоха очакваните резултати, по-специално по отношение на изискванията за краткосрочна рентабилност на услугата.

Докладчик: **г-н Michel Delebarre,** кмет на гр. Dunkerque (FR/ПЕС)

Отправни документи

„Пътна карта за морско пространствено планиране: за постигане на общи принципи в ЕС“ COM(2008) 791 окончателен. Съобщение на Комисията от 25.11.2008 г.

„Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“ COM(2009) 8 окончателен. Съобщение на Комисията от 21.1.2009 г.

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки на Общността и отменяща Директива 2002/6/ЕО СЕ“ COM(2009) 11 окончателен, 21.1.2009 г.

„Съобщение и план за действие с оглед на установяване на европейско пространство за морски транспорт без бариери“ COM(2009) 10 окончателен, 21.1.2009 г.

„Съобщение за допълване на насоките на Общността относно държавните помощи за морския транспорт с насоки относно държавните помощи за пускане в експлоатация на морските магистрали“ (2008/C 317/8)

I. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

1. признава значителния напредък, отбелязан от Комисията, и приветства ефикасното прилагане на плана за действие и на избрания интегриран подход. Смята, че европейската морска политика трябва да се вписва в една глобална и междусекторна перспектива, която „включва всички аспекти на връзката между човека и морето и океана“ ([1]);

2. припомня, че в бреговите региони и градове на Европейския съюз е съсредоточено около половината от европейското население ([2]) и те създават около 40 % от БВП на ЕС. Местните и регионалните власти притежават различни правомощия в областите, свързани с морската политика, и са подходящото равнище за насърчаване на координацията по места на различните секторни политики. Освен това, местните и регионалните власти от бреговите региони носят специална отговорност за устройството на територията в крайбрежните зони: налага се да се справят с напрежението, възникнало в следствие на конфликти, свързани с използването както на крайбрежието, така и на морето, и да се стремят към устойчиво развитие и достигане на такова равнище на заетост, което да е съвместимо с необходимото опазване на морската среда. По тази причина те са придобили опит в интегрираното стратегическо планиране на този тип територии, което включва такива разнообразни политики като транспорт, благоустрояване на пристанищата, безопасност, градско развитие, морско пространствено планиране, професионално обучение и интегрирано управление на крайбрежните зони (ИУКЗ);

3. твърди, че за доброто прилагане на европейската морска политика е нужно управление с по-пряко участие на местните и регионалните действащи лица. Едно истинско партньорство в управлението на морската политика, в което участват всички нива на вземане на решения, както и гражданското общество, ще даде възможност за достатъчно ранно откриване на конфликтите и за намиране на подходящи решения на местно равнище;

4. споделя мнението на Комисията, изразено в съобщението относно насоките за управление на морското дело ([3]), че крайбрежните региони не само печелят от интегрирания подход към морската политика, но могат и да понесат отрицателни последици при липса на такъв подход;

5. смята, че е необходимо да се изградят взаимовръзки между целта за териториалното сближаване и развитието на интегрираната морска политика, най-вече за да се гарантира по-добра съгласуваност на регионалното развитие в крайбрежните и островните зони, а също така и спрямо хинтерланда и вътрешните пристанища, както и за да се координира по-добре бъдещото финансиране на специфичните действия в тези региони;

6. подновява във връзка с това искането си „да се проучи възможността за преразглеждане на механизма за финансиране от страна на ЕС в посока на единна опростена система, която да обедини всички или по-голямата част от морските въпроси в рамките на Европейски крайбрежен и островен фонд“, и то в рамките на обсъжданията относно следващата финансова рамка за периода 2014-2020 г ([4]).;

7. изцяло подкрепя инициирания от Комисията проект, целящ създаването на база данни за проектите в морските региони, която ще съдържа информация за бенефициерите на всички фондове на Общността, и смята, че тя е задължително необходима, за да се гарантира прозрачността в тази област и да се насърчи обменът на добри практики; желае да бъде включен в управлението на тази база данни, която би трябвало да влезе в действие до 2010 г.;

([1]) Вж. CdR 22/2008 „Интегрирана морска политика за Европейския съюз“, пар. 1.

([2]) Население, което живее в зона, намираща се не по-далеч от 50 км от море или океан.

([3]) Насоки за интегриран подход към въпросите на морската политика: към най-добра практика при интегрираното управление на морското дело и консултация със заинтересованите страни. COM(2008)395 окончателен.

([4]) Вж. CdR 22/2008, пар. 14.

Морско пространствено планиране ([5])

8. приветства пътната карта и подкрепя предложенията на Комисията относно изготвянето на десет принципа на планиране, които накрая биха могли да се превърнат в общи принципи, приложими във всички държави-членки;

9. одобрява усилията на Европейската комисия за интегрирано изготвяне на политиките и Синята книга, в която ясно се очертава пътят напред по отношение на управлението на морските и крайбрежните ресурси в цяла Европа. Насърчава Комисията да продължи по този път и да изясни как морското пространствено планиране се съчетава с другите дейности на Европейския съюз, по-специално с оглед на Директива 92/43/ЕИО за запазването на природните местообитания и на дивата флора и фауна, Рамковата директива за водите, Рамковата директива за морска стратегия или с препоръката на Съвета и на Парламента относно интегрираното управление на крайбрежните зони. Морското пространствено планиране следва да допринася за увеличаване на синергиите между тези законодателни документи, за да се избегне евентуално объркване или припокриване;

10. смята, че стратегическото мислене и организацията на управлението трябва да предшестват уточняването на конкретните параметри на политиката за устройство на територията. На практика стратегическото мислене представлява основен етап от процеса на планиране поради факта, че дава възможност за постигане на по-добра съгласуваност на целите и средствата и за направляване на планирането. Този етап на колективно изграждане ще даде възможност да се дефинират принципите и насоките и да се определят приоритетите, свързани с планирането и арбитража;

11. смята, че е крайно необходимо да се внедри новаторски модел на управление, създаден в духа на многостепенното управление и на зачитане на субсидиарността, за да се стигне до определянето на стратегически насоки, чрез които да може да се направлява устройството на територията. Този модел задължително трябва да се приложи на различни равнища — от равнище „морски басейн“ до местно равнище. Освен това, Комитетът отбелязва, че въпреки че екосистемният подход, избран от Комисията ([6]), е обект на консенсус, той невинаги е подходящ за цялата гама от морски дейности. По тази причина КР желае Комисията да включи в бъдещите си предложения равнището „морски басейн“ или „регионално море“, което е достатъчно широкообхватно, за да се избегне тази спънка;

12. подчертава, че морското пространствено планиране има задачата да обхване всички дейности, провеждани в това пространство, като отива отвъд националните граници, за да се отговори по-добре на нуждите на екосистемите, и че по тази причина то представлява основен инструмент на Интегрираната морска политика. Смята, че внедряването на този механизъм е абсолютно необходимо за посрещането на проблема с все по-интензивното използване на морето и за улесняването на хармоничното съжителство на противоречиви интереси в рамките на ограничено и уязвимо пространство. Въпреки това отбелязва, че морският транспорт трябва да отговори на предизвикателството за съвместяването на планираното морско пространство с принципа за свободата на моретата, така както е уреден в конвенциите на Международната морска организация;

13. признава, че морското пространствено планиране е подходящ инструмент за определяне на изискванията на всяка дейност и за най-добро устойчиво използване на моретата при опазване на екосистемите. Ясни и известни на всички правила ще благоприятстват дългосрочните инвестиции и с това ще допринесат за повишаването на приноса на морските дейности за осъществяване на целите за конкурентоспособност и насърчаване на растежа и заетостта в духа на Лисабонска стратегия. Във връзка с това Комитетът желае Комисията да стигне възможно най-далеч при определянето на принципите за арбитраж, за да гарантира прозрачността на този процес чрез предварително определени правила, изготвени в тясно сътрудничество с морските региони и достатъчно гъвкави, за да се отчетат специфичните особености на морските басейни;

14. приветства постигнатото от Комисията в областта на морското планиране и волята ѝ да изготви общи принципи на европейско равнище. Смята, че ролята на Европейския съюз е да дава импулс и да извършва координация в тази област и че процесът на консултации, организиран от Комисията през 2009 г., ще позволи да се подобри разбирането на предизвикателствата и да се предложат насоки, които могат да улеснят създаването на общ подход. Във връзка с това предлага след приключване на консултациите Комисията да изготви „Бяла книга“;

15. смята, че ролята на Европейския съюз би могла да се развие в посока на нормативни аспекти по отношение на методите и принципите, за да се осигури истинска координация на морското планиране в рамките на съответните държави и между тях. Във връзка с това КР се позовава на експериментите, които вече се провеждат в някои региони, а именно в Средиземноморието, в рамките на Барселонската конвенция за опазване на морската среда, и по-специално на Седмия протокол, в който съответните държави-членки изразяват своето решение да извършват съвместно интегрирано управление на крайбрежните зони (ИУКЗ) в Средиземноморието като приемат обвързващи инструменти. Отвъд насърчаването на общ подход за морското пространствено планиране, Европейският съюз би могъл да спомогне съществуващите във всеки морски басейн регионални конвенции да се впишат в перспективата на устойчиво и интегрирано развитие на морското пространство, свързано с всеки морски регион, за който това се отнася;

16. силно насърчава Комисията да подкрепи пилотни проекти във всеки морски басейн, за да се провери валидността на предложените принципи в различните регионални морета. Във връзка с това припомня, че най-отдалечените региони, в които се намира голяма част от европейското морско пространство, трябва да бъдат включени в пълна степен в този механизъм;

17. подчертава важната роля, която местните и регионалните власти следва да играят при морското пространствено планиране, по-специално чрез финансирането на някои политики, но също и като органи, които се намират на най-подходящото равнище за организирането на хармоничното съжителство на различните дейности, свързани с използване на морето. Установените морски и брегови партньорства и морските мрежи трябва да изиграят основна роля в приноса за улесняване на разработването и прилагането на морското пространствено планиране в държавите-членки. Ако държавите-членки най-често притежават правомощия в областта на управлението на териториалните води и на ИИЗ ([7]), то местните и регионалните власти са тези, които се

([5]) Вж. COM(2008) 791 окончателен.

([6]) В рамковата директива относно стратегията за морската среда.

([7]) Изключителни икономически зони.

намесват в рамките на своите правомощия и отговорности в управлението на водите и понякога в качеството си на пристанищна администрация или на управители на защитени територии. Като цяло те носят отговорността да създадат благоприятни условия за балансирано и солидарно развитие, от което не може да бъде изключено морското пространство;

18. подчертава също необходимостта планирането на сушата и морското планиране да се провеждат по съгласуван и последователен начин, за да се управлява правилно връзката между земята и морето, особено по бреговата ивица. По този повод припомня дейностите, извършвани във връзка с интегрираното управление на крайбрежните зони (ИУКЗ.);

19. припомня, че европейските региони и градове вече поставят началото на трансгранични и транснационални сътрудничества, по-специално в рамките на програмите Interreg, които им позволяват да работят по общи проекти, свързани с управлението на морското пространство. Също така смята, че ЕГТС биха могли в пълна степен да предоставят интересни възможности за регионално сътрудничество;

20. приветства създаването от Комисията на европейска мрежа за наблюдение и данни за морската среда, въз основа на която през 2009 г. трябва да бъде изготвен първообраз на Европейски атлас на моретата, и се надява, че този бъдещ атлас ще бъде съвместим с новия инструмент *Google Ocean,* представен през февруари 2009 г.;

21. изразява съжаление, че Комисията се спира в недостатъчна степен на въпроса за субсидиарността. На настоящия етап предложението на Комисията се опира на набор от правни основания (между които тези, отнасящи се до транспортната политика и устойчивото развитие). Същевременно, въз основа на Договора от Ница, досега се считаше, че политиките за устройство на територията са от изключителната компетентност на държавите-членки. В случай обаче че Договорът от Лисабон влезе в сила и в съответствие с новата цел за териториално сближаване, възниква, например, въпросът дали член 352 от Договора за функционирането на Европейския съюз (съответстващ на член 308 от ДЕО от Договора от Ница) би могъл да послужи за правно основание на бъдещите нормативни дейности в областта на пространственото морско планиране;

Морски транспорт

22. смята, че морският транспорт е от една страна основен елемент от европейската икономика, източник на доходи и работни места, носител на човешки и технологични умения и фактор за постижения в областта на екологията и конкурентоспособността, а от друга страна са наложителни предпазни мерки за морска безопасност. Значението му за устойчивото управление трябва непрекъснато да бъде засилвана спрямо другите видове транспорт чрез премахване на съществуващите пречки и чрез прилагане на изисквания, свързани с околната среда. Независимо от факта, че морският транспорт е особено изложен на рисковете, свързани с финансовата икономика, той си остава първостепенен фактор на реалната икономика. Затова, веднага след като започне процесът на възстановяване на реалната икономика, европейските пристанища трябва да бъдат в състояние да отговорят на нуждите на морската индустрия по отношение на оборудване и обслужване. През изминалото десетилетие приспособяването на европейските пристанища не се извърши със същия ритъм, като в по-голямата част от световните пристанища, главно азиатските. Пристанищната инфраструктура в Европа задължително трябва също да достигне необходимото равнище в съзвучие с устойчивото развитие, за да може да отговори на бъдещите предизвикателства на световната търговия;

23. подкрепя волята за доизграждане на вътрешния пазар с цел морският транспорт да стане по-привлекателен и конкурентоспособен. Въпреки това изразява съжаление, че конкретните мерки са концентрирани главно върху този аспект. Изразява желание социалните и екологичните аспекти да се вземат под внимание в пълна степен;

24. подчертава, че политиката в областта на морския транспорт трябва да се разглежда като съставна част на цялата логистична верига, в която се вписва. Това предполага, че пристанищата се смятат за неизбежни пунктове за връзка между различните видове транспорт, използвани за превоз на дадена стока от едно място до друго в европейското или международното пространство. Следователно пристанищата не трябва да се разглеждат като обикновен изходен пункт или крайно направление, а като определящ фактор за транспортните връзки „от врата до врата“;

25. набляга на необходимостта пристанищата да се превърнат в истински референтни центрове на виртуалното управление на транспортната верига, способни предварително да решават проблемите, свързани с управлението на потока от стоки. Това означава, че информационните системи, позволяващи оптимизирането на транспортните и логистични услуги посредством проследяването на стоките в реално време, не трябва да бъдат прекъсвани по време на пристанищния транзит; за тази цел е необходимо да се развие оперативната съвместимост между системите за използване на местата в пристанищата, както между самите пристанища, така и между пристанищата и вътрешните платформи, или да се търси такава съвместимост, там, където тя все още не съществува;

26. приветства волята на Комисията да уеднакви степента на административните и митническите задължения, отнасящи се до морския транспорт, с тази на другите видове транспорт. Като пример може да се посочи, че е абсолютно нереално да се препоръчва превозването на товари, извършвано с автомобилен транспорт, да се прехвърля към морския транспорт според концепцията „морски магистрали“, докато формалностите, свързани с качването или слизането на тежкотоварните камиони на борда на корабите, продължават да бъдат непреодолими за потенциалните ползватели. Следователно, предписанията трябва да бъдат намалени в степен, отговаряща на особеностите на морския транспорт (отворените морски пространства и свързаната с това неопределеност на границите в пристанищата, специфичните опасности на морската среда при нещастни случаи и др.);

Морска стратегия 2018 г ([8]).

27. приветства препоръките, отправени от Комисията в основните части на този текст, а именно:

— да се подкрепят справедливи условия и зачитане на универсалните правила в международната морска търговия;

— да се повишава престижа на морските професии (обучение, квалификация, професионализиране, …) и да се зачитат разпоредбите на МОТ за справедливо отношение към морските лица, към условията им на живот и заплащането им;

([8]) Вж. COM(2009) 8 окончателен.

— да се върви към морски транспорт с „нулеви отпадъци, нулеви емисии“, който да се вписва изцяло в принципа за устойчиво развитие;

— трайно да се гарантира безопасността и сигурността на морския транспорт посредством спазване на определени правила и извършване на превантивна дейност;

28. в същото време, предвид мащаба на обхванатото поле, си задава въпроси относно способността на Европейския съюз да прилага тези правила. Във връзка с това препоръчва Комисията да степенува проблемите и да определи приоритетните дейности като изготви подробен пътен лист съвместно с държавите-членки и всички заинтересовани страни във възможно най-кратък срок и при всяко положение преди края на 2009 г.;

29. изразява съжаление, че конкретните предложения се отнасят само за либерализацията на търговските сделки с цел постигане на конкурентоспособност и производителност. Констатира, че опазването на околната среда и гарантирането на подобри социални стандарти за морските лица се свеждат до провъзгласяването на големи принципи, без да се предвиждат нито конкретни графици, нито действия в тази област;

30. подчертава, че морският транспорт представлява устойчив начин на превоз, който има решаващ принос в борбата с изменението на климата и замърсяването на атмосферата и в по-общ смисъл — за по-екологичен транспорт. Счита създаването на по-екологосъобразна транспортна система за политически приоритет. КР смята, че пренасочването на превоза от друг вид транспорт към морския транспорт позволява да се отговори едновременно на нарастващото търсене на транспортни услуги (за превоз на пътници или стоки) и на изискванията, свързани с борбата с изменението на климата. По-специално КР изразява съжаление поради факта, че международният морски транспорт все още е изключен от механизмите на протокола от Киото и от графика за намаляване на парниковите газове. По тази причина, насърчава ММО, с оглед конференцията на ООН по въпросите, свързани с климата, която ще се проведе в Копенхаген през декември 2009 г., в най-скоро време да предложи разпоредби относно емисиите на парникови газове, които да се прилагат спрямо всички кораби, независимо държавата на флага, като крайната цел е приемането на тези разпоредби през 2011 г. Европейската комисия следва да се застъпи за единни и прозрачни екологични сертификати за кораби и пристанища, като например Екологичния индекс за корабите (ESI Environmental Ship Index), който се разработва от инициативата за климата на световните пристанища (World Ports Climate Initiative). При това обаче Европейската комисия трябва да следи да се приемат правила, които са задължителни на международен мащаб, за да не се вреди, в рамките на възможното, на конкурентоспособността на европейския морски сектор. Освен това следва да се проучи какви ще бъдат последствията за околната среда от въвеждането на диференциращи според щетите за околната среда пристанищни такси;

31. подчертава, че целта за по-екологичен морски транспорт трябва да води до измерване и намаляване на отражението на пристанищното и логистичното оборудване върху околната среда, успоредно с мерките, насочени към намаляване на екологичния отпечатък на корабите,. Във връзка с това отбелязва, че ако ускоряването на процедурите по преустрояването на пристанищата е необходимо, за да се гарантира конкурентоспособността на европейските пристанища, то същото не бива да се извършва за сметка на качеството на екологичните оценки, като остава необходимостта да се определят точни правила, които не се поддават на различно тълкуване, водещо до нарушаване на правилата на конкуренцията. Постигането на добра градска интеграция на морските, пристанищните и логистичните дейности трябва да се разглежда като пълноправна цел на европейската морска политика;

32. смята, че морският транспорт трябва да бъде сектор, който да дава пример за екологичен транспорт, и във връзка с това приканва Европейския съюз силно да подкрепи научноизследователската дейност и новаторството, с цел да се подобрят екологичните характеристики на корабите и пристанищата; така например би следвало да се вземе предвид въпросът за предотвратяване на замърсяването на водите,причинявано от кораби ;

33. отбелязва, че за да се приложат изразените препоръки, е необходимо да бъдат мобилизирани значителни средства, и приканва Комисията да оцени стойността на предложените механизми, да уточни възможното финансиране и да препоръча преразпределение между различните заинтересовани страни. Смята, че морският транспорт, в качеството си на по-устойчив в екологично отношение спрямо автомобилния, би трябвало да бъде по-силно подкрепян чрез финансиране от Общността и приканва Европейския съюз да предприеме всички инициативи, които са нужни за обезпечаването на необходимите общностни финансови средства;

34. отправя искане при следващия преглед на трансевропейската транспортна мрежа да се даде възможност в рамките на европейския бюджет да се повиши равнището на приоритетност на инвестициите в областта на пристанищата и свързването на пристанищата с хинтерланда: структурни фондове, TEN-T и програмата Marco Polo. Договорените арбитражи между държавите и Комисията доведоха до дисбаланс в ущърб на морския и пристанищния сектор. За в бъдеще картата на европейските пристанища трябва да бъде по-добре балансирана по отношение на категориите пристанища (признаване на значението на малките и средните пристанища за подобряването на достъпността) и на регионите (център/периферия), и всички финансови инструменти на Общността трябва да допринасят за това;

35. счита, че целта за поддържане на правила за справедлива конкуренция между различните видове транспорт предполага интернализация на външните разходи (особено тези, свързани с околната среда) и че при липса на такава интернализация потокът на морския трафик не може да се регулира единствено от законите на пазара;

36. припомня и предизвикателството, свързано с диференцираната подкрепа за островните зони от територията на Общността, които са силно зависими от този вид транспорт по отношение на своята конкурентоспособност, и включването им в международния и вътрешноевропейски обмен. Потвърждава желанието си „островните области на ЕС да бъдат свързани със системата от „морски автомагистрали“, за да се подобри техният достъп до единния пазар“ ([9]);

37. подкрепя предложението за създаване на работна група, която да идентифицира средствата за постигане на точното равновесие между работните условия на моряците в ЕС и конкурентоспособността на европейския флот. Предлага мисията на тази работна група да се разшири, като включи дефинирането на равнище на „социални изисквания“, насочено към превръщането на човешкия фактор в равностоен фактор за развитие; смята, че обучението, професионализмът и условията на живот и на труд на екипажите са ключ за успеха на всички мерки, целящи да се гарантира конкурентоспособността на морските услуги, морската безопасност и сигурност, както и опазването на околната среда. Във връзка с това приканва Европейският съюз да разработи

([9]) Вж. CdR 119/2006 — „Средносрочен преглед на бялата книга за транспорт“, пар. 4.4.

специфичен механизъм за установяване на рамкови условия и контрол на посредническите агенции за наемане на моряци на работа (наричани менингови агенции), опирайки се на конвенциите на МОТ, по примера на механизма, въведен за центровете за обучение въз основа на Международната конвенция на ММО за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW);

38. подчертава, също както Комисията, първостепенното значение на въпросите на обучението за всички области на морското дело и одобрява предложенията, направени по този въпрос. Особено приветства предложената мярка за въвеждане на система от типа „Еразъм“ в областта на морското дело и призовава Комисията да уточни това предложение, така че да изясни неговите условия и неговото приложно поле, по-специално въпроса за начина, по който то може да бъде разширено, така че да обхване не само обучението на младежите, които се обучават на морско дело;

39. смята, че предложенията относно човешките ресурси, мореплавателните умения и морския практически опит трябва да се отнасят за всички области на морския сектор, включително и за свързаните с него дейности, извършвани на сушата, тоест в пристанищата, или тези, които са свързани с логистиката, както и дейностите, които се извършват преди или след превоза. Следователно е желателно на европейско равнище да се определи обща рамка, определяща добрите практики, към които всички да се стремят, но която да посочва също известен брой ограничения и по този начин да изключва, например, принципа на самообслужване при повторно натоварване. Подобна рамка може да се прилага единствено ако това се извършва гъвкаво на равнището на всяко място в пристанището. Двойното отхвърляне на директивата за либерализацията на пристанищните услуги припомня, че всяка законодателна инициатива, която по принцип не е гъвкава, е обречена на неуспех;

40. насърчава Комисията да уточни инструментите за избягване на нарушаването на конкуренцията между пристанищата по отношение на поемането на разходите за мерките за безопасност;

41. приканва Комисията да уточни инструментите за избягване на нарушаването на конкуренцията между пристанищата във връзка с изпълнението на задълженията, въведени с европейските директиви, по-конкретно в областта на безопасността;

42. изразява съгласие с предложенията в областта на морската безопасност и отчита значителния напредък, отбелязан в хармонизирането на тези въпроси; подчертава, че неотдавнашното приемане от Европейския парламент на третия пакет за морска безопасност (Erika III) е свидетелство за способността за хармонизиране на правилата на морския транспорт. Изразява безпокойство от новите рискове в морския транспорт, по-специално от рисковете, които в случай на инцидент представляват контейнеровозите, а също и танкерите за превоз на химически продукти, особено в настоящите условия на увеличаване на размерите на плавателните съдове, и приканва Комисията да прецизира вече приетите или предвидените мерки, за да посрещне тези рискове;

43. смята, че проливите, през които преминава основната част от световното движение, трябва да са обект на специфичен подход, насочен към по-добрата координация на управлението на тези пространства, изложени на сериозни рискове, с които местните власти се сблъскват пряко. Последиците от морско произшествие в голям пролив, като този на Pas-de-Calais, биха били значителни както в икономически, така и в екологичен план не само за засегнатите морски региони, но и за цяла Европа;

44. отбелязва, че националните практики в областта на митническия и ветеринарен контрол биха могли да доведат до нарушаване на конкуренцията и затова изразява желание Комисията да засили контрола върху транспозицията на директивите, за да гарантира правилното им тълкуване;

45. набляга на важността на външното измерение на морската политика, особено в транспортния сектор. Смята, че хармонизирането на правилата за плаване под флага на различни европейски страни би позволило да се укрепи позицията на Европейския съюз в Международната морска организация и да се направи допълнителна крачка към хармонизиране в световен мащаб на правилата, от които се ръководи морския транспорт. По тази причина изразява желание ЕС да направи така, че гласът му да се чува по-добре в международните институции (ММО, СТО и ОИТ), за да може европейският морски транспорт да се развива в по-прозрачна и лоялна конкурентна среда. Насърчава Комисията в усилията ѝ да координира позициите на държавите-членки в рамките на ММО и се обявява в полза на това, Европейският съюз да получи статут на наблюдател в тази организация;

46. задава си въпроси относно периода, избран за тази морска стратегия, а именно 2009-2018 г. Призовава за (по-нататъшно) съобразяване с графика на новата Лисабонска стратегия за периода след 2010 г.;

Морско пространство без бариери

47. споделя целта да се премахнат или опростят всички или част от административните процедури, затрудняващи развитието на морския транспорт на къси разстояния (МТКР) във вътрешността на ЕС, като се гарантира високо равнище на безопасност и опазване на околната среда;

48. приветства волята на Комисията да създаде пространство на морски транспорт без бариери, което да позволи довършване на изграждането на вътрешния пазар в областта на морския транспорт, но изразява съжаление, че тя не говори за общо морско пространство, което предвижда нещо повече от премахването на административните и данъчни бариери за кораби, преминаващи транзитно през европейските пристанища;

49. изразява желание социалните аспекти да се отчитат в пълна степен и Европейският съюз да осигури по-доброто спазване на международните правила относно правото на труд и опазването на околната среда, за да се запазят условията за лоялна конкуренция в световен мащаб. Смята, следователно, че мерките, предложени от Комисията, представляват само първи етап от осъществяването на истинско общо европейско морско пространство. В този смисъл приветства признаците за напредък, които личат в Съобщението на Комисията от 21 януари 2009 г., и приканва Комисията бързо да представи следващите етапи на утвърждаване на общо европейско морско пространство;

50. приветства насоките, предложени в областта на опростяването, хармонизирането, „обслужването на едно гише“ и електронното предаване на данни. Смята, че корабите, плаващи под флага на една държава-членка и пътуващи между две пристанища на Европейския съюз, не трябва да подлежат на задължения, свързани с документи, които са по-тежки от тези, приложими за другите видове транспорт, доколкото това не противоречи на специфичните за морския транспорт аспекти на сигурността;

51. подчертава вече направените усилия за опростяване на формулярите за даване на сведения и за „дематериализиране“. Приветства волята за продължаване на опростяването на хармонизирането между държавите-членки на административните процедури, и по-специално на митническите, ветеринарните или фитосанитарните;

52. изразява съжаление заради използваната от Комисията неудачна формулировка, според която „лоцманските услуги могат да представляват сериозен проблем“. Припомня важността на лоцманските услуги за морската безопасност в пристанищата и подходите към пристанищата. Поради това призовава ЕС и държавите-членки да покажат максимална решителност за определяне на рамковите условия за издаване на освобождавания от пилотиране;

53. приканва Комисията да вземе всички необходими мерки, за да избегне нарушения, произтичащи от разлика в интерпретацията при прилагане на вече хармонизирани процедури;

54. приветства целта за „обслужване на едно гише“, но отбелязва, че тя води до значителни инвестиции за оборудването на всички участници от сектора. Смята, че европейската мрежа SafeSeaNet представлява предимство за рационализирането и ускоряването на обмена на документи между участниците в морския транспорт. Смята, че за да се гарантира ефикасността на системите за обмен на документи и успеха на тази европейска мрежа, е необходимо да се разчита на оборудването на пристанищните общности. Също така привлича вниманието на Комисията към последствията от някои от предложените мерки за малките и средните пристанища и я призовава да предприеме необходимите действия с цел въпросните мерки да не доведат до изкривяване на конкуренцията, вредящо на равновесието на европейската пристанищна структура;

Държавни помощи, които допълват финансирането от Общността за създаването на морски магистрали ([10])

55. приветства инициативата на Комисията за изясняване на съвместимостта между различните механизми за държавни помощи, които допълват общностното финансиране, за изграждане на морски магистрали. Подчертава, че помощното финансиране от страна на публичните власти е абсолютно необходимо и с решаващо значение за развитието на морските превози на къси разстояния. Припомня, че целите за облекчаване на трафика по пътната мрежа и за намаляването на въздействието на превоза на товари върху околната среда напълно оправдават подкрепата на публичните власти за проектите за морски магистрали. За тази цел трябва да се приветства признатата възможност за мобилизиране на държавни помощи на национално, регионално или местно равнище, но тя не бива да се смята за удовлетворителен отговор на недостатъчния размер на европейските кредити, предназначени за морските магистрали;

56. изразява съжаление, че критериите, одобрени от Комисията при разглеждането на проектите, отговарят главно на изисквания за краткосрочна рентабилност на услугата, при положение, че е изключително трудно тя да се постигне в кратък срок поради значителния размер на нужните първоначални инвестиции от една страна и относителната несигурност на запълването на корабите от друга страна. За това свидетелства експериментът, проведен между пристанищата в Тулон и Civitavecchia (Рим) в периода 2005-2008 г.;

57. задава си въпроси относно липсата на глобален подход към естеството на операциите и инвестициите, отговарящи на критериите за европейски субсидии, доколкото механизмите, въведени през последните години не са постигнали очакваните резултати. Освен тяхната сложност, някои части от предложените механизми за финансиране изглеждат дори неподходящи или полезни в съвсем слаба степен в сравнение с нуждите, създадени от въвеждането на услугата „морски магистрали“;

58. препоръчва корабите, построени или закупени от даден оператор на морски превози и предназначени за дадена морска магистрала, да могат да бъдат, по изключение, считани за инфраструктури, независимо от мобилния им характер. В този случай тези кораби могат да бъдат субсидирани, както това става с някои инвестиции в областта на пътищата или железните пътища. Независимо от това, съгласно практиката на Съда на Европейските общности и по-специално решения Ferring (дело C-53/00) и Altmark (дело C-280/00), това не бива да води до финансова подкрепа за експлоатацията на тези кораби, превишаваща финансовите компенсации за задълженията за обществени услуги. Екологичните предизвикателства, свързани с концепцията за морска магистрала, са такива, че е необходимо да се предвидят механизми от изключително естество. Очакваните резултати от пренасочването в световен мащаб на пътните превози от наземния към морския транспорт, няма да могат да се усетят, докато това пренасочване не стане действително. В тази перспектива, идеята за предварителното финансиране на смяната на видовете транспорт не изглежда неуместна;

59. изразява желание частните оператори (собствениците на кораби, работещите в областта на логистиката, превозвачите), чиято роля е определяща в процеса на прилагане на концепцията за морски магистрали, да бъдат включени и изслушани в пълна степен при изготвянето на задълбочен анализ на мотивите, възпиращи ги да вземат решение за лансирането на услугата за морски магистрали;

60. за тази цел препоръчва Бюрата за популяризиране на морските превози на къси разстояния, създадени от държавите-членки като центрове за компетентност, да получат по-голямо признание и мисията им да бъде засилена. Това предполага човешките и финансови ресурси, предназначени за тях, да бъдат увеличени, например в рамките на договори за партньорство с регионалните власти в морските региони и с частни участници в транспортната верига: собственици на кораби, работещи в областта на логистиката, спедитори и др.;

61. смята, че режимът на държавни помощи, допълващ общностното финансиране за лансирането на морските магистрали, можеше да бъде включен, за по-голяма яснота, в текста относно насоките на Общността за държавни помощи за морския транспорт;

62. призовава Комисията да проучи възможността за общо привеждане в съответствие на правилата за участието на държавните помощи и финансирането от Общността в разработването на морските магистрали;

63. смята, като Комисията, че „предварителното определяне на размера на публично финансиране, на което може да се разчита, е от основно значение за потенциалните оференти“. Във връзка с това отбелязва, че клаузите за възстановяване на суми могат също да бъдат спирачка за икономическите участници, които са заплашени от задължението да върнат финансовите помощи след края на проекта, ако целите му не са били постигнати. Поддържа твърдението, че държавните помощи за морските магистрали трябва да са обвързани с реализирането на конкретни цели, но

([10]) Вж. 2008/C 317/8.

препоръчва на Комисията да проучи възможността при прилагането на проектите за морски магистрали да се предвидят поетапни цели, които биха обусловили по-нататъшното финансиране от страна на публичните власти;

64. приканва Комисията, освен чрез официалните публикации, широко да разпространява информация, за да осведомява операторите за основателността на политиката си, и така да обяви решителността си да отговори на голямото предизвикателство за пренасочване на пътните превози към морските пътища чрез приемането на подходящи мерки, които са в пълно съответствие с обявените амбиции по отношение на устойчивото развитие, като в същото време внимава да не предизвиква явни нарушения на конкуренцията;

Формалности, свързани с даването на сведения, приложили за корабите, влизащи и излизащи от пристанищата на държавите-членки

65. признава, че опростяването на административните процедури чрез по-широко прилагане на електронното предаване на данни и рационализиране на формалностите за даване на сведения спомага за повишаването на привлекателността на морския транспорт;

66. отбелязва, че тези мерки оказват и положителен ефект върху безопасността на околната среда и морската безопасност, тъй като ще позволят екипажите да бъдат освободени от административни задължения, за да насочат вниманието си към дежурствата. Освен това, електронното предаване на данни позволява на властите да разполагат с необходимата информация в реално време, за да разпределят средствата за намеса в случай на произшествие;

67. приветства избора на еволюиращ процес на хармонизация, гарантиращ съвместимостта и съответствието с графика на Международната морска организация, която си остава подходящото равнище за действие в тази област, както се вижда от предложението за създаване на преходен европейски формуляр, с който се цели да се хармонизират исканията за сведения в сферата на безопасността, докато не бъде създаден формуляр, хармонизиран в световен мащаб. Във връзка с това Комитетът на регионите подкрепя искането към делегациите на държавите-членки, отправено на сесиите на комитета по конвенцията за улесняване на международния превоз по море (FAL), за „полагане на усилия за сближаване на формулярите на конвенция FAL с формулярите, изисквани от съществуващите общностни законодателства“;

68. подкрепя целта за всеобщо разпространение на електронните системи за обмен на данни най-късно до 15 февруари 2013 г., но отбелязва, че за да се оборудва цялата верига на морския транспорт, ще са необходими значителни инвестиции; цената на развитието на системите за предаване на информация е висока за малките пристанища. По тази причина призовава Комисията да уточни финансовата помощ, която би могла да се предостави за това;

69. смята, както и Комисията, че опростяването и хармонизирането на административните документи и формалности играят важна роля за насърчаването на морския транспорт на къси разстояния. Във връзка с това приветства освобождаването на корабите, плаващи между пристанища на Европейския съюз, от задължението да представят формуляри по конвенцията FAL. Доколкото е възможно, Международният кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS) следва да бъде приспособен към дейността на операторите на морския транспорт на къси разстояния;

70. изразява съжаление, че не е взет под внимание въпросът за борбата срещу нелегалната имиграция, която чувствително забавя процедурите по експулсиране и създава значителни разходи в някои зони;

71. от друга страна призовава всички държави-членки да приемат пълния текст на Международната конвенция за търсене и спасяване по море и на Международната конвенция за опазване човешкия живот по море. Тези конвенции определят за цялата международна общност общи правила относно задълженията за спасяване и първа помощ на корабокрушенците и мореплавателите в опасност от корабокрушение или тези, които са изоставени във водите на европейското морско пространство. При все това Комитетът счита, че приемането на тези правила трябва да върви успоредно с въвеждането на механизми за солидарност на общностно равнище, тъй като управлението на нередовната миграция по море не може да бъде единствено от отговорността на държавите-членки на Европейския съюз, засегнати от проблемите на миграцията по море. Същевременно подчертава, че усилията, насочени към подобряване на операциите по издирване и спасяване на мигранти и бежанци в бедствено положение по море, са само част от отговора на по-широкия проблем създаван от нередовната миграция по море.

Брюксел, 17 юни 2009 г.

Председател

на Комитета на регионите

Luc VAN DEN BRANDE