III

(Parengiamieji aktai)

REGIONŲ KOMITETAS

80-OJI PLENARINĖ SESIJA 2009 M. BIRŽELIO 17–18 D.

Regionų komiteto nuomonė jūrų ir pakrančių paketas

(2009/C 211/10)

REGIONŲ KOMITETAS

— mano, kad Europos jūrų politika turi būti nuoseklios, įvairius sektorius jungiančios bendros perspektyvos, pagrįstos jūrų erdvės planavimu, kuriuo siekiama išspręsti intensyvesnio jūrų naudojimo problemą ir skatinti darniai naudoti ribotą ir pažeidžiamą jūrų erdvę, dalis,

— laikosi nuomonės, kad tokiam planavimui būtina taikyti novatorišką valdymo mechanizmą, sukurtą atsižvelgiant į daugiapakopį valdymą ir laikantis subsidiarumo principo. Primena labai svarbų vietos ir regionų valdžios institucijų vaidmenį planuojant jūrų erdvę, visų pirma todėl, kad jos finansuoja kai kuriuos projektus ir yra arčiausiai piliečių esančios institucijos, galinčios geriausiai organizuoti darnų naudojimą,

— palankiai vertina Komisijos atliktą darbą jūrų planavimo srityje ir ketinimą parengti bendrus Europos principus ir mano, kad Europos Sąjungos vaidmuo galėtų būti orientuojamas – tiek principų, tiek apie metodo požiūriu – į standartų nustatymą ir grindžiamas visų pirma jau sudarytomis regioninėmis konvencijomis,

— pritaria ketinimui baigti kurti vidaus rinką, kad jūrų transportas taptų patrauklesnis ir konkurencingesnis, tačiau apgailestauja, kad siūlomos konkrečios priemonės iš esmės yra tik ekonominio pobūdžio. RK ragina ypač didelį dėmesį skirti aplinkos ir socialiniams aspektams,

— prašo diskusijose dėl 2014–2020 m. finansinės programos apsvarstyti galimybę pakoreguoti ES finansų sistemą, kad ji taptų bendra supaprastinta sistema visiems arba daugumai Europos pakrančių ir salų fondo jūrų klausimams spręsti,

— pritaria finansinės pagalbos jūrų greitkeliams tiesti aiškinimo iniciatyvai, tačiau mano, kad būtų naudingiau siekti aukštesnio tikslo, t. y. plačiai išnagrinėti, ar planavimo operacijos ir investicijos, atitinka kriterijus Europos subsidijoms gauti, kadangi pastaraisiais metais sukurtos priemonės nedavė lauktų rezultatų, ir visų pirma dėmesį skirti trumpalaikio paslaugos tvarumo reikalavimams.

Pranešėjas **Michel Delebarre** (FR/ESP), Diunkerko meras

Pamatiniai dokumentai

Jūrų erdvės planavimo gairės. ES bendrųjų principų nustatymas, COM(2008) 791 galutinis, 2008 m. lapkričio 25 d. Komisijos komunikatas

Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m., COM(2009) 8 galutinis, 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikatas

Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų ir Direktyvos 2002/6/EB panaikinimo, COM(2009) 11 galutinis, 2009 m. sausio 21 d.

Komunikatas ir veiksmų planas, kuriais siekiama sukurti Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių, COM (2009) 10 galutinis, 2009 m. sausio 21 d.

Komisijos komunikatas, kuriame išdėstomos jūrų greitkelių projektui pradėti teikiamą Bendrijos finansavimą papildančios valstybės pagalbos teikimo gairės (2008/C 317/8)

I. POLITINĖS REKOMENDACIJOS

REGIONŲ KOMITETAS

1. pripažįsta Komisijos padarytą didelę pažangą ir palankiai vertina efektyvų veiksmų plano įgyvendinimą bei pasirinktą integruotą požiūrį. Mano, kad Europos jūrų politika iš tiesų turi būti nuoseklios, įvairius sektorius jungiančios bendros perspektyvos, apimančios „visus žmogaus santykio su jūra ir vandenynu aspektus“ ([1]), dalis;

2. primena, kad Europos Sąjungos pakrančių miestuose ir regionuose gyvena beveik pusė Europos gyventojų, sukuria apie 40 proc. Europos BVP. Vietos ir regionų valdžios institucijoms suteikta įvairių įgaliojimų su jūrų politika susijusiose srityse, todėl jos yra labai svarbios skatinant įvairių sektorių politikos koordinavimą vietoje. Be to, pakrančių vietos ir regionų valdžios institucijos turi ypatingą užduotį – jos yra atsakingos už pakrantės zonų planavimą: šioms institucijoms reikia gebėti mažinti įtampa, atsirandančią dėl konfliktų, kylančių dėl pakrančių ir jūros naudojimo, ir siekti tvaraus vystymosi bei užimtumo, kurie būtų derinami su būtina jūrų aplinkos apsauga. Todėl vietos ir regionų valdžios institucijos atliko šių teritorijų integruoto strateginio planavimo, kuris apimama pačias įvairiausias politikos sritis: transportą, uostų vystymą, saugumą, miestų plėtrą, jūrų erdvės planavimą, profesinį mokymą ar integruotą pakrantės zonų valdymą (GIZC), ekspertizę;

3. teigia, kad norint tinkamai įgyvendinti Europos jūrų politiką, būtina valdyti taip, kad tiesiogiai būtų įtraukti vietos ir regionų dalyviai. Tikra partneryste pagrįstas jūrų politikos valdymas, apimantis visus sprendimų priėmimo procese dalyvaujančius lygmenis ir pilietinę visuomenę, padės iš anksto numatyti galimus konfliktus dėl išteklių naudojimo ir rasti vietoms tinkamus sprendimus;

4. pritaria Komisijos nuomonei, pateiktai komunikate Integruoto jūrų politikos požiūrio gairės ([2]), kad integruotas požiūris į jūrų politiką ne tik naudingas pakrančių regionams, jei jo nebūtų, tai galėtų paskatinti šiuose regionuose neigiamas pasekmes;

5. mano, kad teritorinės sanglaudos tikslus būtina susieti su integruotos jūrų politikos plėtote, kad regioninis pakrančių ir salų teritorijų vystymas būtų geriau derinamas su teritorijų, nutolusių nuo pakrančių ir vidaus vandenų uostų, vystymu, taip pat kad ateityje būtų galima geriau koordinuoti specifinės veiklos šiuose regionuose finansavimą.

6. todėl dar kartą prašo diskusijose dėl 2014–2020 m. finansinės programos „apsvarstyti galimybę pakoreguoti ES finansų sistemą, kad ji taptų bendra supaprastinta sistema visiems arba daugumai Europos pakrančių ir salų fondo jūrų klausimams spręsti“ ([3]);

7. visiškai pritaria Komisijos projektui sukurti jūrų regionams skirtų projektų duomenų bazę, kurioje būtų sukaupta informacija apie lėšų iš visų Bendrijos fondų gavėjus; jis mano, kad tokia informacija būtina siekiant šioje srityje užtikrinti skaidrumą ir skatinti keitimąsi gerosios praktikos pavyzdžiais. Jis norėtų dalyvauti šios duomenų bazės, kurią numatoma pradėti naudoti 2010 m., valdyme;

([1]) Nuomonė CdR 22/2008 Europos Sąjungos integruota jūrų politika, 1 punktas.

([2]) Integruoto jūrų politikos požiūrio gairės. Integruoto jūrų valdymo ir konsultacijų su suinteresuotomis šalimis geroji patirtis. COM(2008) 395 galutinis.

([3]) Plg. CdR 22/2008, 14 punktas

Jūrų erdvės planavimas ([4])

8. palankiai vertina planavimo gaires ir pritaria Komisijos pasiūlymams parengti dešimt planavimų principų, kurie laikui bėgant galėtų tapti bendrais principais, taikomais visose valstybėse narėse;

9. pritaria Europos Komisijos pastangoms formuoti integruotą politiką mėlynojoje knygoje nurodant aiškius tolesnius būdus, kaip valdyti jūrų ir pakrančių išteklius visoje Europoje. Skatina Komisiją tęsti šią veiklą ir paaiškinti, kaip jūrų erdvės planavimas derinamas su kita veikla, kurios ėmėsi Europos Sąjunga, visų pirma susijusia su Direktyva 92/43/EEB dėl natūralių buveinių ir laukinės floros bei faunos apsaugos, Vandens pagrindų direktyva, Jūrų strategijos pagrindų direktyva ar Tarybos ir Europos Parlamento rekomendacija dėl integruoto pakrantės zonų valdymo. Jūrų erdvės planavimas turėtų stiprinti minėtų teisės aktų sinergiją, kad būtų išvengta galimos painiavos ar kartojimosi;

10. mano, kad strateginis planavimas ir valdymo organizavimas turėtų vykti prieš erdvės planavimą. Strateginis planavimas iš tiesų yra pagrindinis planavimo proceso etapas, kadangi padeda sudaryti palankias tikslų ir priemonių suderinimo sąlygas ir vadovauti planavimui. Šis bendras kūrimo etapas padės apibrėžti principus ir gaires bei nustatyti prioritetus, iškylančius sudarant planus, ir, prireikus, nagrinėjant proceso ginčus arbitražo teisme;

11. laikosi nuomonės, kad siekiant apibrėžti strategines gaires, kurios padėtų sudaryti erdvės planus, būtina taikyti novatorišką valdymo mechanizmą, sukurtą atsižvelgiant į daugiapakopį valdymą ir laikantis subsidiarumo principo. Tai būtinai turi vykti keletu lygmenų, pradedant jūrų baseinu ir baigiant vietos lygmeniu. Be to, atkreipia dėmesį į tai, kad nors ekosistemas tausojantis požiūris, kurio laikosi Komisija ([5]), sulaukė bendro pritarimo, jis nebūtinai tinka visai veiklai jūroje. Todėl RK norėtų, kad ateityje Komisija į savo pasiūlymus įtrauktų jūrų baseino ar regioninės reikšmės jūros lygmenį, kuris yra pakankamai platus, kad būtų galima išvengti šio pavojaus;

12. pabrėžia, kad jūrų erdvės planavimas turėtų apimti visus veiksmus, vykdomus šioje erdvėje peržengiant nacionalines sienas siekiant kuo didesnės ekosistemas tausojančių realijų atitikties; šiuo požiūriu jūrų erdvės planavimas yra pagrindinė integruotos jūrų politikos priemonė. Laikosi nuomonės, kad šį mechanizmą įdiegti būtina siekiant išspręsti intensyvesnio jūrų naudojimo problemą ir sudaryti sąlygas derinti konfliktinius interesus ribotoje ir pažeidžiamoje erdvėje. Vis dėlto pabrėžia, kad jūrų transportui iškyla sunkumų suderinti planuojamą jūrų erdvę ir laisvės naudotis jūra principą, kurį reglamentuoja Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos;

13. pripažįsta, kad jūrų erdvės planavimas yra svarbi kiekvienos veiklos reikalavimų derinimo ir kuo geresnio jūrų naudojimo priemonė kartu siekiant tausoti ekosistemas. Aiškios ir visiems žinomos taisyklės sudarytų palankias sąlygas ilgalaikėms investicijoms, taip pat padidintų veiklos jūroje indėlį įgyvendinant konkurencingumo, augimo skatinimo ir užimtumo tikslus, numatytus Lisabonos strategijoje. Todėl pageidautų, kad Komisija eitų kiek galima toliau ir nustatytų ginčų nagrinėjimo arbitražo teisme principus, kad būtų užtikrintas šio proceso skaidrumas iš anksto nustatytomis, kruopščiai su jūrų regionais suderintomis ir pakankamai lanksčiomis taisyklėmis, kad būtų galima atsižvelgti į jūrų baseinų ypatybes;

14. palankiai vertina Komisijos atliktą darbą jūrų planavimo srityje ir ketinimą parengti bendrus Europos principus. Mano, kad Europos Sąjunga šioje srityje atlieka iniciatorės ir koordinatorės vaidmenį ir kad 2009 m. Komisijos organizuojamas konsultacijų procesas padės geriau suprasti iššūkius ir pasiūlyti gaires, kurios padėtų rasti bendrą požiūrį. Todėl siūlo Komisijai po konsultacijų parengti baltąją knygą;

15. mano, kad Europos Sąjungos vaidmuo galėtų būti orientuojamas į standartų nustatymą (tiek principų, tiek metodo), kad būtų užtikrintas tikras jūrų planavimo koordinavimas atitinkamose valstybėse narėse. Todėl RK primena, kad kai kur regionų mastu jau bandoma įgyvendinti tokią iniciatyvą, pavyzdžiui, Vidužemio jūros regione įgyvendinama Barselonos konvenciją dėl jūros aplinkos apsaugos, konkrečiau, 7-asis jos protokolas, kuriuo atitinkamos valstybės nusprendė įdiegti bendrą integruoto Vidužemio jūros regiono pakrantės zonos valdymo sistemą (pranc. GIZC) priimdamos privalomas taikyti priemones. Europos Sąjunga galėtų ne tik raginti laikytis bendro požiūrio į jūrų erdvės planavimą, bet ir padėti esamas regionines konvencijas kiekviename jūrų baseine pritaikyti tvaraus ir integruoto jūrų erdvės vystymo perspektyvai, derinant su kiekvienu konkrečiu jūrų regionu;

16. labai ragina Komisiją remti bandomuosius projektus kiekviename jūrų baseine, kad būtų galima išbandyti, ar galioja siūlomi principai įvairiose regioninėse jūrose. Primena, kad atokiausi regionai, užimantys didžiąją dalį Europos jūrų erdvės, turi visapusiškai dalyvauti šioje priemonėje;

17. pabrėžia, kad vietos ir regionų valdžios institucijos atlieka labai svarbų vaidmenį planuojant jūrų erdvę, visų pirma todėl, kad finansuoja kai kuriuos projektus ir yra arčiausiai piliečių esančios institucijos, galinčios geriausiai organizuoti darnų naudojimą. Užmegztoms jūrų ir pakrančių partnerystėms ir įkurtiems jūrų tinklams tenka esminis vaidmuo sudarant geresnes sąlygas vystyti ir įgyvendinti jūrų erdvės planavimą valstybėse narėse. Nors už teritorinių vandenų ir IEZ ([6]) administravimą dažniausiai atsakingos valstybės narės, vietos

([4]) Plg. COM(2008) 791 galutinis.

([5]) Konkrečiai savo Jūrų strategijos pagrindų direktyvoje.

([6]) Išskirtinės ekonominės zonos

valdžios institucijos šiuose procesuose dalyvauja pagal joms suteiktus įgaliojimus ir atsakomybę vandentvarkos srityje, o kartais ir kaip uostų administracijos ar saugomų teritorijų valdytojos. Paprastai jos turi sudaryti sąlygas darniam ir solidariam vystymuisi, nuo kurio negalima atsieti jūrų erdvės;

18. taip pat pabrėžia, kad sausumos ir jūrų erdves planavimą būtina derinti ir planuoti nuosekliai, kad būtų tinkamai valdoma sausumos ir jūrų sąsaja, visų pirma pajūrio ruože. Todėl primena darbą, padarytą pagal integruoto pakrantės zonos tvarkymo planus;

19. primena, kad Europos miestai ir regionai jau pradėjo pasienio ir tarpvalstybinį bendradarbiavimą, visų pirma pagal Interreg programas. Tai jiems padeda vykdyti bendrus projektus, susijusius su jūrų erdvės valdymu. Taip pat mano, kad Europos teritorinio bendradarbiavimo grupės galėtų pasiūlyti įdomių regioninio bendradarbiavimo galimybių;

20. palankiai vertina tai, kad Europos Komisija steigia Europos jūrų stebėjimo ir duomenų tinklą, kuris turėtų pradėti veikti 2009 m. pabaigoje kaip Europos jūrų atlaso pirmavaizdis, ir tikisi, kad šį būsimą Atlasą bus galima derinti su naująja priemone *Google Ocean,* kuri buvo pristatyta 2009 m. vasario mėn.;

21. apgailestauja, kad Komisija nepakankamai išplėtojo subsidiarumo klausimą. Šiuo metu Komisijos pasiūlymas remiasi keletu teisinių bazių (įskaitant ir tas, kurie yra susijusios su transporto politika ir tvariu vystymusi). Tačiau iki šiol erdvės planavimo politika buvo svarstoma remiantis Nicos sutartimi ir priskiriama išimtinei valstybių narių kompetencijai. Vis dėlto, įsigaliojus Lisabonos sutarčiai ir atsižvelgus į naująjį teritorinės sanglaudos tikslą kyla klausimas, ar Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 352 straipsnis (atitinkantis Europos bendrijos steigimo Nicos sutarties 308 straipsnį) gali būti laikomas teisiniu tolesnio jūrų erdvės planavimo norminių aktų pagrindu;

Jūrų transportas

22. laikosi nuomonės, kad nors jūrų transportas yra esminė Europos ekonomikos dalis, pajamų, užimtumo, žmogiškųjų ir technologinių žinių šaltinis, konkurencingumo ir aplinkos apsaugos rezultatus lemiantis veiksnys, tačiau šioje srityje būtina užtikrinti ypatingas saugumo jūroje priemonės. Jūrų transporto svarba tvariai ekonomikai turi būti nuolat skatinama: turi būti šalinami esamos kliūtys kitų transporto rūšių atžvilgiu ir nustatyti tinkami aplinkos apsaugos mokesčiai. Iš tiesų, nors jūrų transportas ypač priklauso nuo finansų ekonomikos aplinkybių, jis išlieka pagrindiniu realiosios ekonomikos vektoriumi. Todėl kai tik finansų ekonomika atsigaus, Europos uostai turės būti pajėgūs tenkinti jūrų pramonės įrangos ir paslaugų poreikius. Per praėjusį dešimtmetį Europos uostų paslaugos nebuvo vystomos taip sparčiai, kaip daugelyje pasaulio uostų, ypač Azijoje. Todėl Europos uostų infrastruktūra taip pat ir tvaraus vystymosi atžvilgiu turi kuo greičiau pasiekti tokį lygį, kad galėtų ateityje tenkinti pasaulio prekybos poreikius;

23. pritaria ketinimui baigti kurti vidaus rinką, kad jūrų transportas taptų patrauklesnis ir konkurencingesnis. Vis dėlto apgailestauja, kad konkrečiomis priemonėmis daugiausia dėmesio skiriama tik šiems klausimams ir pageidautų, kad kuo didesnis dėmesys būtų skiriamas aplinkos ir socialiniams aspektams;

24. pabrėžia, kad jūrų transporto politika turi būti laikoma sudėtine visos logistikos grandinės, kuriai ji priklauso, dalimi. Tai reiškia, kad uostai laikomi neatsiejamais derinant įvairias transporto priemones, naudojamas gabenant krovinius iš vienos Europos vietos į kitą ar tarptautinėje erdvėje. Taigi, uostai neturėtų būti laikomi paprasčiausia išvykimo ar galutinės paskirties vieta, o veikiau pagrindiniu gabenimo „nuo durų iki durų“ procesą lemiančiu veiksniu;

25. pabrėžia, jog būtina, kad virtualiai valdant transporto grandinę uostai taptų tikrais atskaitos centrais, kuriuose gebama numatyti prekių srautų valdymą. Tai reiškia, kad informavimo sistemos, padedančios optimizuoti transporto ir logistikos paslaugas realiuoju laiku stebint prekių judėjimą, neturi būti nutraukiamos tranzito uostuose metu. Todėl reikia plėtoti uostų tarpusavio ir vidaus platformų naudojimo sistemų sąveiką ar kurti ją ten, kur jos dar nėra;

26. palankiai vertina Komisijos ketinimą jūrų transportui tenkančius administracinius ir muitų apribojimus suvienodinti su kitoms transporto rūšims taikomais apribojimais. Pavyzdžiui, visiškai nerealu rekomenduoti perkelti krovinių gabenimą keliais į jūrų transportą vadovaujantis jūrų greitkelių koncepcija tol, kol formalumai, susiję su sunkiasvorių krovinių transporto priemonių pakrovimu į laivus ar iškrovimu yra pernelyg sudėtingi potencialiems naudotojams. Todėl taisykles reikėtų supaprastinti iki tokio lygmens, kad jos atitiktų jūrų transporto ypatumus (atviros jūros, taigi ir neaiškios sienos uostuose, ypatingas pavojus jūros aplinkai įvykus nelaimingam atsitikimui ir pan.);

Jūrų strategija 2018 ([7])

27. palankiai vertina Komisijos pateiktas rekomendacijas pagrindiniais dokumente svarstomais klausimais, t.y.:

— remti tarptautinę jūrų prekybą ir sudaryti sąžiningas sąlygas laikantis universalių taisyklių,

— pabrėžti su jūra susijusių profesijų reikšmę (mokymas, kvalifikacija, specializavimasis ir t. t.) ir laikytis TDO nuostatų dėl sąžiningo elgesio su jūrininkais, jų gyvenimo sąlygų ir atlyginimų,

([7]) Plg. COM(2009) 8 galutinis

— siekti jūrų transporto be atliekų ir išmetamųjų teršalų ir tai visapusiškai suderinti su tvaraus vystymosi principu,

— užtikrinti ilgalaikį jūrų transporto saugumą ir saugą laikantis nustatytų taisyklių ir gerinant prevencinę veiklą;

28. vis dėlto kelia klausimą, ar Europos Sąjunga gebės šias rekomendacijas įgyvendinti turint omenyje srities mastą. Todėl siūlo Komisijai problemas suskirsti pagal svarbą, atsižvelgiant į reikiamus veiksmus nustatyti prioritetus ir kuo skubiau (bet kokiu atveju iki 2009 m. pabaigos) parengti išsamų planą bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis ir visais suinteresuotaisiais subjektais;

29. apgailestauja, kad konkretūs pasiūlymai yra pateikti tik dėl komercinių sandorių liberalizavimo konkurencingumo ir našumo tikslais. Konstatuoja, kad užtikrinant aplinkos apsaugą ar geresnius socialinius standartus jūrininkams apsiribojama pagrindinių principų išvardijimu ir nenumatomas grafikas ir konkretūs veiksmai;

30. pabrėžia, kad jūrų transportas yra tvarus gabenimo būdas, galintis iš esmės padėti spręsti klimato kaitos ir atmosferos užterštumo problemas bei siekti ekologiško transporto. Mano, kad labiau tausojančios aplinką transporto sistemos vystymas yra vienas politinių prioritetų. Iš tiesų RK laikosi nuomonės, kad transporto rūšies keitimas jūrų transportu kartu padeda tenkinti didėjančią transporto (keleivinio ir krovininio) paklausą ir atitikti reikalavimus, susijusius su klimato kaita. Vis dėlto RK apgailestauja, kad tarptautiniam jūrų transportui vis dar netaikomi Kioto protokolo mechanizmai ir šiltnamio dujų išmetimo mažinimo grafikas. Todėl ragina Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO) kuo greičiau, ruošiantis 2009 m. gruodžio mėn. Kopenhagoje vyksiančiai JT konferencijai dėl klimato kaitos, pasiūlyti privalomas šiltnamio dujų išmetimo taisykles, kurios būtų taikomos visiems laivams neatsižvelgiant į laivo vėliavos valstybę ir būtų priimtos 2011 metais. Europos Komisija turėtų įsipareigoti remti vienodų ir skaidrių aplinkos apsaugos pažymėjimų išdavimą laivams ir uostams, pavyzdžiui, laivų ekologinio indekso (angl. *ESI, Environmental Ship Index*), sukurto įgyvendinant Pasaulio uostų iniciatyvą dėl klimato apsaugos (angl. *World Ports Climate Iniciative*).Tačiau Europos Sąjunga turėtų elgtis apdairiai ir užtikrinti, kad privalomos taisyklės būtų nustatomos tik tarptautiniu lygiu. Reikėtų vengti vienašališkų Europos sprendimų, kurie konkurenciniu požiūriu galėtų pabloginti Europos jūrų transporto sektoriaus padėtį. Be to, reikėtų įvertinti, koks būtų poveikis įvedus uostų mokesčius, nustatomus pagal laivų aplinkai daromą žalą.

31. pabrėžia, kad jūrų transporto ekologiškumo didinimo tikslas turi apimti ne tik priemones, skirtas mažinti laivų ekologinį pėdsaką, bet ir išmatuoti bei mažinti uostų įrangos ir logistikos ekologinį pėdsaką. Todėl pažymi, kad nors ir būtina spartinti uostų vystymo procedūras siekiant užtikrinti Europos uostų konkurencingumą, to negalima daryti aplinkos įvertinimo kokybės sąskaita, taip pat būtina priimti konkrečius teisės aktus, kurių nebūtų galima skirtingai aiškinti ir taip iškraipyti konkurencijos. Tinkama veiklos jūroje ir uostuose bei logistikos veiksmų integracija į miestų aplinką turi būti laikoma vienu pagrindinių Europos jūrų politikos tikslų;

32. mano, kad jūrų transportas turi būti pavyzdinis sektorius didinant transporto ekologiškumą, todėl ragina Europos Sąjungą labai remti mokslinius tyrimus ir inovacijas, kad būtų galima pasiekti geresnių laivų ir uostų naudojimo rezultatų aplinkos srityje, todėl, pavyzdžiui, turėtų būti atsižvelgiama į vandens taršos, kurią sukelia laivai, prevencijos klausimą;

33. pažymi, kad norint įgyvendinti pateiktas rekomendacijas reikia sutelkti nemažai išteklių ir ragina Komisiją įvertinti siūlomų priemonių sąnaudas, patikslinti finansavimo galimybes ir pasiūlyti jas pasiskirstyti įvairiems suinteresuotiesiems subjektams. Mano, kad jūrų transportui, kuris yra ekologiniu požiūriu tvaresnė transporto rūšis nei kelių transportas, Bendrija turėtų skirti didesnį finansavimą, ir ragina Europos Sąjungą imtis visų reikiamų iniciatyvų siekiant užtikrinti, kad Bendrija skirs būtinų finansinių išteklių.

34. prašo, kad kitą kartą persvarstant transeuropinio transporto tinklo projektą, pirmenybė būtų teikiama investicijoms į uostus ir uostų jungimui su rajonais, nutolusiais nuo pakrantės, pagal ES biudžetą (struktūriniai fondai, TEN-T linija ir Marco Polo programa). Dėl tarp valstybių narių ir Komisijos kilusių ginčų prarasta pusiausvyra ir padaryta žalos jūrų ir uostų sektoriui. Ateityje Europos uostų žemėlapiuose reikėtų siekti didesnės uostų kategorijų (mažųjų ir vidutinių uostų interesų pripažinimas siekiant pagerinti prieigą prie jų) ir regionų (centriniai ir (arba) atokūs regionai) pusiausvyros ir tai reikėtų atlikti pasitelkiant visas Bendrijos finansines priemones;

35. mano, kad norint toliau taikyti sąžiningos konkurencijos taisykles įvairioms transporto rūšims teks internalizuoti išorės sąnaudas (visų pirma aplinkosaugos sąnaudas), nes to nedarant, vien rinkos taisyklėmis negalima reguliuoti jūrų eismo srauto;

36. taip pat primena tikslą teikti diferencijuotą paramą Bendrijos salų regionams, kurių konkurencingumas ir vaidmuo tarptautinėje bei ES vidaus prekyboje labai priklauso nuo šios transporto rūšies. Primena savo pageidavimą, kad „Europos Sąjungos salų regionai iš tiesų būtų prijungti prie „jūrų greitkelių“ sistemos siekiant pagerinti jų patekimą į bendrąją rinką“ ([8]);

37. remia pasiūlymą įsteigti specialios paskirties grupę, kuri nustatytų, kokios priemonės gali padėti tinkamai suderinti ES jūrininkų įdarbinimo sąlygas ir Europos laivyno konkurencingumą. Siūlo išplėsti šios grupės užduotis ir pavesti jai apibrėžti būtiniausius socialinius standartus siekiant, kad žmogiškasis veiksnys taptų visaverčiu vystymosi veiksniu; mano, kad mokymas, profesionalumas, įgulų gyvenimo ir darbo sąlygos yra sėkmę lemiantys veiksniai taikant visas priemones, kuriomis siekiama užtikrinti jūrų paslaugų konkurencingumą, jūrų saugą ir saugumą ir aplinkos apsaugą. Todėl ragina Europos Sąjungą

([8]) Plg. nuomonės CdR 119/2006 „Transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ 4.4. punktą.

sukurti specialiai įdarbinimo agentūroms (vadinamoms įgulos komplektavimo agentūromis) reguliuoti ir kontroliuoti skirtas struktūras, kurios veiktų pagal PDO konvencijų nuostatas; jos galėtų būti kuriamos jau veikiančių mokymo centrų, įsteigtų remiantis JRAB konvencija, pavyzdžiu;

38. pritardamas Komisijai pabrėžia, kad mokymo klausimai ypatingai svarbūs visam jūrų sektoriui, todėl sutinka su visais pateiktais šios srities pasiūlymais. Ypač palankiai vertina pasiūlymą įsteigti ERASMUS pavyzdžio sistemą jūrų sektoriuje ir ragina Komisiją patikslinti šį pasiūlymą ir aiškiau apibrėžti vartojamus terminus ir jo taikymo sritį, visų pirma galimybę mokymo programose dalyvauti ne tik karininkams, bet ir jūrininkystę pasirinkusiems jaunuoliams;

39. mano, kad pasiūlymai dėl žmogiškųjų išteklių, jūrininkystės ir jūrų sektoriaus praktinės patirties turi būti skirti visam jūrų sektoriui, įskaitant ir tolesnį jų darbą sausumoje, t. y., darbą uostuose ar darbą, susijusį su logistika prieš ir po gabenimo. Taigi, būtų naudinga Europos mastu nustatyti bendrą sistemą, kurioje būtų nusistovėjęs geros praktikos kodeksas, kurio visi stengtųsi sekti, ir tam tikri apribojimai, kurie draustų, pavyzdžiui, perkrovimo operacijų metu taikyti saviteikos principą. Apie tokią sistemą galima galvoti tik tuo atveju, jeigu ją bus planuojama taikyti lanksčiai kiekviename uoste. Du kartus atmesta uostų paslaugų liberalizavimo direktyva primena, kad kiekviena nelanksti teisės akto iniciatyva yra pasmerkta nesėkmei;

40. ragina Komisiją patikslinti, kokias priemones reikėtų taikyti siekiant išvengti uostų tarpusavio konkurencijos iškraipymų dėl saugumo priemonių sąnaudų;

41. ragina Komisiją patikslinti, kokias priemones reikėtų taikyti siekiant išvengti uostų tarpusavio konkurencijos iškreipimo įgyvendinant Europos direktyvose numatytus įpareigojimus, ypač saugumo užtikrinimo srityje;

42. pritaria pasiūlymams dėl saugumo jūroje ir mano, kad padaryta didelė pažanga derinant su tuo susijusius klausimus. Pabrėžia, kad Europos Parlamentas neseniai priėmė 3-ąjį jūrų paketą (Erika III); tai rodo, jog gebama derinti jūrų transporto taisykles. Reiškia susirūpinimą naujais galimos rizikos atvejais jūsų transporto srityje, ypač susijusiais su konteinervežių ar cheminių medžiagų tanklaivių, kurie vis didėja, avarijomis. Todėl ragina Komisiją patikslinti, kokiomis jau turimomis ar numatomomis priimti priemonėmis bus užtikrinta apsauga;

43. mano, kad į sąsiaurius, kuriais tranzitu vyksta didžiausias pasaulio transporto eismas, turi būti kreipiamas ypatingas dėmesys siekiant geriau koordinuoti šias erdves, susiduriančias su didele rizika, kurios keliamas problemas tiesiogiai turi spręsti vietos subjektai. Avarijos jūroje dideliame sąsiauryje (pvz., Pas-de-Calais) neigiami padariniai būtų dideli tiek ekonominiu, tiek aplinkosaugos požiūriu ne tik susijusiems jūrų regionams, bet ir visai Europai;

44. pažymi, kad nacionalinė praktika muitų ir veterinarijos kontrolės srityje gali lemti konkurencijos iškraipymus, todėl norėtų, kad Komisija vykdytų griežtesnę jūrų transporto direktyvų perkėlimo kontrolę siekiant užtikrinti teisingą jų aiškinimą;

45. pabrėžia jūrų politikos išorės aspekto svarbą, visų pirma transporto sektoriuje. Laikosi nuomonės, kad su Europos vėliavomis plaukiojančių laivų eksploatavimo taisyklių derinimas padėtų stiprinti Europos Sąjungos poziciją Tarptautinėje jūrų organizacijoje ir žengti dar vieną žingsnį jūrų transportą reguliuojančių taisyklių derinimo visame pasaulyje link. Todėl pageidautų, kad ES garsiau išsakytų savo pozicijas tarptautinėse organizacijose (TJO, PPO ir TDO), kad Europos jūrų transportas galėtų vystytis skaidresnėje ir sąžiningesnėje konkurencinėje aplinkoje. Pritaria Komisijos pastangoms koordinuoti valstybių narių pozicijas Tarptautinėje jūrų organizacijoje ir pasisako už tai, kad būtų pripažintas Europos Sąjungos stebėtojos statusas šioje organizacijoje;

46. abejoja dėl šiai Jūrų strategijai pasirinkto termino, t. y. 2009–2018 m. Pasisako už tai, kad jis (vėliau) būtų suderintas su naujosios Lisabonos strategijos po 2010 m. grafiku;

Jūrų erdvė be kliūčių

47. pritaria tikslui Europos Sąjungoje panaikinti arba sumažinti visas ar dalį trumpų atstumų jūrų transporto vystymui trukdančias administracines procedūras ir kartu užtikrinti aukšto lygio saugumą ir aplinkos apsaugą;

48. pritaria Komisijos ketinimui sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių, kad būtų galima baigti kurti jūrų transporto vidaus rinką, bet apgailestauja, kad Komisija nekalba apie bendrą jūrų erdvę, kurioje būtų ne tik panaikintos administracinės ir mokesčių kliūtys laivams, keliaujantiems tranzitu iš vieno Europos uosto į kitą, bet ir būtų sudaryta daugiau privalumų;

49. pageidautų, kad būtų visapusiškai atsižvelgta į socialinius aspektus ir kad Europos Sąjunga labiau kontroliuotų, kaip laikomasi tarptautinių darbo teisės ir aplinkos apsaugos taisyklių siekiant užtikrinti sąžiningas konkurencijos sąlygas pasaulio mastu. Todėl mano, kad Komisijos pasiūlytos priemonės yra tik pirmasis bendros jūsų erdvės kūrimo etapas. Pritaria pažangos gairėms, pateiktoms 2009 m. sausio 21 d. Komisijos komunikate ir ragina Komisiją kuo skubiau pateikti artimiausius bendrosios jūrų erdvės kūrimo etapus;

50. palankiai vertina pasiūlytas supaprastinimo ir derinimo gaires, taip pat „vieno langelio“ ir elektroninio duomenų perdavimo iniciatyvą. Mano, kad laivams, plaukiojantiems su valstybės narės vėliava tarp dviejų Europos Sąjungos uostų, neturėtų būti taikomi griežtesni nei kitoms transporto rūšims reikalavimai dėl dokumentų, jei tai neprieštarauja su jūrų transporto saugumu susijusiems reikalavimams;

51. palankiai vertina jau pradėtas pastangas mažinti pranešimo ir skaitmeninimo formalumus. Džiaugiasi, kad siekiama toliau paprastinti ir derinti tarp valstybių narių administracines, visų pirma muitų, veterinarijos ar fitosanitarijos procedūras;

52. apgailestauja dėl netinkamos Komisijos formuluotės „rimta problema gali būti laivavedybos (locmanų) paslaugos“. Jis primena, kad laivavedybos paslaugos labai svarbios užtikrinant saugą jūrų uostuose ir jų prieigose. Todėl ragina ES ir valstybes nares imtis visų atsargumo priemonių laivų atleidimo nuo laivavedybos (locmanų) paslaugų taisyklėms nustatyti;

53. ragina Komisiją imtis visų reikiamų priemonių, kad būtų išvengta dažnų iškraipymų dėl skirtingo aiškinimo taikant jau suderintas procedūras;

54. pritaria „vieno langelio“ tikslui, bet pažymi, kad šiam tikslui pasiekti reikia didelių investicijų norint aprūpinti įranga visus šio sektoriaus veiklos vykdytojus. Laikosi nuomonės, kad Europos tinklas *SafeSeaNet* yra prioritetas siekiant racionalizuoti ir paspartinti jūrų transporto sektoriaus dalyvių keitimąsi dokumentais. Mano, kad būtina parama uostų teritorijų įrangai, kad būtų galima užtikrinti keitimosi dokumentais sistemų veiksmingumą ir šio Europos tinklo sėkmę. Taip pat ragina Komisiją atkreipti dėmesį į tam tikrų priemonių, kurios siūlomos mažiems ir vidutiniams uostams, padarinius ir ragina ją imtis reikiamų veiksmų, kad minėtos priemonės neskatintų nesąžiningos konkurencijos, pažeidžiančios Europos uostų tinklo struktūros pusiausvyrą;

Valstybės pagalba, papildanti Bendrijos finansavimą jūros greitkeliams tiesti ([9])

55. palankiai vertina aiškinimo iniciatyvą, kurios ėmėsi Komisija dėl įvairių valstybės pagalbos priemonių derinimo siekiant papildyti Bendrijos finansavimą jūrų greitkeliams pradėti tiesti. Pabrėžia, kad labai svarbu ir būtina valdžios institucijoms suteikti finansinę paramą trumpųjų nuotolių laivybai plėtoti. Primena, kad kelių transporto tinklo apkrovos ir krovinių transporto poveikio aplinkai mažinimo tikslai visiškai pagrindžia valdžios institucijų paramą jūrų greitkelių projektams vystyti. Todėl turi būti palankiai vertinama pripažinta galimybė sutelkti valstybės pagalbą nacionaliniu, regionų ar vietos lygmeniu, tačiau ji negali būti laikoma alternatyva, kuri tenkintu tuo atveju, kai trūksta Europos lėšų jūrų greitkeliams;

56. apgailestauja, kad svarstant projektus pagal Komisijos nustatytus kriterijus daugiausia dėmesio skiriama trumpalaikio paslaugos tvarumo reikalavimams, o tai labai sunku pasiekti per trumpą laikotarpį dėl reikalingų didelių pradinių investicijų ir dėl to, kad sunku užtikrinti laivų užimtumą, kaip rodo 2005-2008 m. Tulono ir Civitavecchia (Roma) uostuose atliktas tyrimas;

57. svarsto, kodėl nebuvo išnagrinėtos planavimo operacijos ir investicijos, atitinkančios kriterijus Europos subsidijoms gauti, kadangi pastaraisiais metais sukurtos priemonės nedavė lauktų rezultatų. Kai kurie siūlomų finansavimo priemonių mechanizmai yra ne tik sudėtingi, bet ir netinkami ar mažai naudingi turint omenyje poreikius, iškylančius, kai pradedamos teikti jūrų greitkelių paslaugos;

58. 57 siūlo, kad veiklos jūroje vykdytojų pastatyti ar įsigyti laivai, skirti plaukti jūrų greitkeliais, išimties tvarka galėtų būti priskirti infrastruktūrai, nors ir yra mobilūs. Šiems laivams būtų galima skirti subsidijas, kaip tai daroma su kai kuriomis kelių ir geležinkelių investicijomis. Tačiau, vadovaujantis Europos Teisingumo Teismo praktika ir ypač Teismo Ferring bylos (C-53/00) ir Altmark bylos (C-280/00) sprendimais, tokių laivų eksploatavimui skiriama finansinė parama neturėtų apimti daugiau nei finansinę kompensaciją už viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Aplinkos apsaugos tikslai, susiję su jūrų greitkelių koncepcija, yra tokie sudėtingi, kad reikia numatyti ypatingas nuostatas. Sausumos transporto keitimas jūrų transportu duos laukiamų rezultatų tik tuo atveju, jei šis perkėlimas įvyks iš tikrųjų. Todėl neatrodo bloga mintis perkelti finansavimą pirmiau nei keičiama transporto rūšis;

59. pageidautų, kad privatūs veiklos vykdytojai (laivų savininkai, logistikos darbuotojai, transporto operatoriai), kurių vaidmuo labai svarbus jūrų greitkelių koncepcijos įgyvendinimo procese, būtų visapusiškai įtraukti ir išklausyta jų nuomonė bei atlikta išsami motyvų, stabdančių jų sprendimo priėmimą dėl jūrų greitkelių paslaugų teikimo pradžios, analizė;

60. todėl rekomenduoja labiau pripažinti valstybių narių įsteigtas trumpų nuotolių laivybos propagavimo agentūras (nacionaliniai kompetencijos centrai) ir joms suteikti daugiau galių. Tai reiškia, kad reikėtų padidinti jiems skirtus žmogiškuosius ir finansinius išteklius, pavyzdžiui, sudarant partnerystės susitarimus jūrų klausimus sprendžiančiomis regionų valdžios institucijomis ir privačiais transporto grandinės veiklos vykdytojais: laivų savininkais, logistikos darbuotojais, transportuotojais ir pan.

61. mano, kad valstybės pagalbos schema, papildanti Bendrijos finansavimą jūros greitkeliams tiesti, aiškumo sumetimais galėjo būti įtraukta į Bendrijos valstybės pagalbos jūrų transporto sektoriui gaires;

62. ragina Komisiją išnagrinėti galimybę bendrai suderinti jūrų greitkeliams tiesti skirtos valstybės pagalbos ir Bendrijos finansavimo taisykles;

63. kaip ir Komisija, mano, kad „galimiems paraiškų teikėjams labai svarbu, kad būtų iš anksto nustatytas prieinamo valstybinio finansavimo dydis“. Todėl atkreipia dėmesį, kad pagalbos grąžinimo sąlygos gali stabdyti ekonominės veiklos vykdytojų veiksmus, kadangi jiems gali tekti grąžinti finansinę pagalbą pasibaigus projektui, kai jo tikslų nebuvo pasiekta. Pritaria, kad valstybės pagalba jūrų greitkeliams turi būti teikiama numatant konkrečių tikslų įgyvendinimo sąlygas, tačiau siūlo Komisijai

([9]) Plg. 2008/C 317/8

apsvarstyti galimybę įgyvendinant jūrų greitkelių projektus numatyti laipsniškus tikslus, nuo kurių priklausytų tolesnė valdžios institucijų finansinė pagalba;

64. ragina Komisiją plačiai skleisti informaciją ir ją skelbti ne tik oficialiuose leidiniuose, kad veiklos vykdytojams būtų parodytas jos politikos pagrįstumas ir, kartu, būtų aišku, kad Komisija yra ryžtinga, stengiasi neduoti pagrindo akivaizdiems konkurencijos iškraipymams, labai svarbią kelių transporto keitimo jūrų transportu problemą sprendžia taikydama atitinkamas priemones ir siekdama užsibrėžtų tvaraus vystymosi tikslų;

Į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomi pranešimo formalumai

65. pripažįsta, kad administracinių procedūrų supaprastinimas plačiau naudojant elektronines informacijos perdavimo priemones ir pranešimo formalumų racionalizavimas padeda didinti jūrų transporto patrauklumą;

66. atkreipia dėmesį į šių priemonių teigiamą poveikį aplinkos ir jūros saugumui, kadangi įguloms nebereikės vykdyti administracinių užduočių ir jos galės visą dėmesį skirti budėjimui. Elektroninis duomenų perdavimas valdžios institucijoms be kita ko padės realiuoju laiku gauti būtiną informaciją dėl tinkamo pagalbos priemonių paskirstymo nelaimės atveju;

67. džiaugiasi pasirinktu laipsniško derinimo procesu, kuris užtikrina nuoseklumą su Tarptautinės jūrų organizacijos darbotvarke, kuri yra labai svarbi: pateiktas pasiūlymas pereinamuoju laikotarpiu naudoti Europos formą, skirtą derinti prašymus suteikti informacijos saugumo klausimais, kol bus parengta suderinta tarptautinė forma. Todėl Regionų komitetas pritaria prašymui Europos Sąjungos valstybių narių atstovams per FAL Komiteto posėdžius „stengtis tarpusavyje suderinti FAL konvencijos nustatytas formas ir pagal galiojančias ES teisės nuostatas reikalaujamas formas“;

68. pritaria tikslui iki 2013 m. vasario 15 d. pradėti naudoti elektroninę keitimosi informacija sistemą, bet pažymi, kad reikės didelių investicijų aprūpinti įranga visą jūrų transporto grandinę. Informacijos perdavimo sistemos vystymo sąnaudos yra labai didelės mažiems uostams, todėl Komitetas ragina Komisiją patikslinti, kokio dydžio finansinę pagalbą būtų galima skirti šiam klausimui spręsti;

69. kaip ir Komisija, mano, kad formalumų ir administracinių dokumentų supaprastinimas ir derinimas atlieka labai svarbų vaidmenį propaguojant trumpų atstumų jūrų transportą. Todėl palankiai vertina tai, kad FAL formos nebebus taikomos laivams, plaukiantiems iš vieno Europos Sąjungos uosto į kitą. Jei yra galimybė, Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių saugumo kodeksas turėtų būti pritaikytas trumpų atstumų jūrų transporto vykdytojų veiklai;

70. apgailestauja, kad neatsižvelgiama į kovos su nelegalia migracija klausimą, kuris labai lėtina veiklos procedūras ir kai kuriose vietovėse reikalauja didelių sąnaudų;

71. be to, ragina visas valstybes nares prisijungti prie visų tarptautinių konvencijų dėl paieškos ir gelbėjimo jūroje (SAR) ir dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS). Šiose konvencijose apibrėžtos visai tarptautinei bendruomenei skirtos bendrosios taisyklės, taikomos gelbėjimo ir pirmosios pagalbos suteikimo, kai gelbėjamos sudužusių laivų aukos arba asmenys, kurie keliauja katastrofą galinčiu patirti laivu arba palikti likimo valiai Europos jūrų erdvėje. Vis dėlto mano, kad reikia ne tik įsipareigoti taikyti šias taisykles, bet ir įsteigti Europos Sąjungos solidarumo užtikrinimo mechanizmus, kadangi nelegalios imigracijos jūra valdymo problemos negalima palikti spręsti vien tik toms Europos Sąjungos valstybėms narėms, kurių pakrantės prieinamiausios imigracijos požiūriu. Taip pat pabrėžia, kad pastangos tobulinti nelaimės ištiktų migrantų ir prieglobsčio ieškotojų paieškas ir gelbėjimo jūroje operacijas yra tik vienas nelegalios migracijos jūra problemos sprendimo aspektas.

2009 m. birželio 17 d., Briuselis

Regionų komiteto

pirmininkas

Luc VAN DEN BRANDE