III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

REĢIONU KOMITEJA

80. PLENĀRSESIJA 2009. GADA 17. UN 18. JŪNIJĀ

Reģionu Komitejas atzinums "jūras un piekrastes pakete"

(2009/C 211/10)

REĢIONU KOMITEJA,

— uzskata, ka Eiropas jūrniecības politikā nepieciešama vispārēja un starpnozaru pieeja, pamatojoties uz jūras teritoriālo plānošanu, kuras mērķis risināt ar pastiprinātu jūras izmantošanu saistītos jautājumus un sekmēt dažādu interešu saskaņotu līdzāspastāvēšanu ierobežotā un vienlaikus jutīgā telpā;

— uzskata, ka šādai plānošanai nepieciešams jauninošs pārvaldības instruments, kura pamatā ir daudzlīmeņu pārvaldība un subsidiaritātes princips. Tādēļ Komiteja atgādina par teritoriālo pašvaldību būtisko nozīmi jūras teritoriālajā plānošanā, jo tās finansē noteiktas politikas un atrodas vistuvākajā līmenī, lai vislabāk organizētu dažādu jūras izmantošanas veidu saskaņotu līdzāspastāvēšanu;

— atzinīgi vērtē darbu, ko Komisijas paveikusi jūrniecības plānošanā, kā arī tās gribu izstrādāt kopējus Eiropas līmeņa principus un uzskata, ka Eiropas Savienības nozīme normatīvu noteikšanā attiecībā uz metodēm un principiem varētu palielināties, jo īpaši pamatojoties uz spēkā esošajām reģionālajām konvencijām;

— atbalsta Komisijas vēlmi pabeigt vienotā tirgus izveidi, lai jūras transportu padarītu pievilcīgāku un konkurētspējīgāku, bet pauž nožēlu, ka konkrētie ieteiktie risinājumi galvenokārt skar tikai saimniecisko dimensiju. RK aicina pilnībā ņemt vērā sociālos un vides aspektus;

— atkārtoti uzsver prasību diskusijās par nākamo finanšu shēmu 2014.–2020. gadam izskatīt ES finanšu shēmas pārskatīšanas iespēju, lai izveidotu vienkāršotu un vienotu sistēmu visu ar jūrniecību saistīto jautājumu risināšanai Eiropas piekrastes reģionu un salu fonda ietvaros;

— uzskata, ka ir pareizi precizēt jūras maģistrālēm sniedzamo finanšu atbalstu, bet būtu lietderīgi izvirzīt tālejošāku mērķi un vispārēji novērtēt to, kāda veida operācijām un investīcijām var piešķirt Eiropas subsīdijas, jo līdzšinējie pasākumi nav nesuši vēlamos rezultātus, īpaši attiecībā uz pakalpojumu īstermiņa noturību.

Ziņotājs: *Michel Delebarre* kgs (FR/*PSE*), Denkerkas mērs

Atsauces dokumenti

Ceļvedis jūras teritoriālajai plānošanai: kopēju principu sasniegšana Eiropas Savienībā, COM (2008) 791 galīgā redakcija, Komisijas 2008. gada 25. novembra paziņojums.

Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā, COM(2009) 8 galīgā redakcija, Komisijas 2009. gada 21. janvāra paziņojums.

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri pienāk Kopienas dalībvalstu ostās vai atiet no tām, kā arī par Direktīvas 2002/6/EK atcelšanu, COM (2009) 11 galīgā redakcija, 21.01.2009.

Paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, COM (2009) 10 galīgā redakcija, 21.01.2009.

Paziņojums, kurā izklāstīti norādījumi par valsts atbalstu, kas papildina Kopienas finansējumu jūras maģistrāļu izveidei (2008/C 317/8).

I. **IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ.**

REĢIONU KOMITEJA

1. atzīst, ka Komisija ir guvusi ievērojamus panākumus, un atzinīgi vērtē to, ka ir efektīvi īstenots rīcības plāns un saglabāta integrēta pieeja. Komiteja uzskata, ka Eiropas jūrniecības politikā nepieciešama vispārēja un starpnozaru pieeja, kas "ietver cilvēka attiecību ar jūrām un okeāniem visus aspektus" ([1]);

2. atgādina, ka Eiropas Savienības piekrastes reģionos un pilsētās dzīvo gandrīz puse Eiropas iedzīvotāju ([2]), un to ieguldījums Eiropas kopproduktā ir aptuveni 40 %. Vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir dažādas kompetences jomās, kas saistītas ar jūrniecības politiku, un tām ir atbilstīgas iespējas, lai sekmētu vairāku nozaru politiku koordinēšanu vietējā līmenī. Turklāt piekrastes teritoriju pašvaldībām ir īpaša atbildība piejūras zonu apsaimniekošanā: tām jāpārvalda spriedze, ko izraisa ar piejūras un jūras zonu izmantošanu saistītie konflikti un jāparedz ilgtspējīga attīstība un nodarbinātības līmenis, kas ir saskaņā ar nepieciešamo jūras vides aizsardzību. Tādēļ tās ir apguvušas īpašas zināšanas šāda veida teritoriju integrētā stratēģiskā plānošanā, ietverot tik dažādas politikas kā transporta, ostu apsaimniekošanas, drošības, pilsētattīstības, jūras teritoriālās plānošanas, profesionālās apmācības un kompleksas piekrastes teritoriju pārvaldības politiku;

3. apstiprina, ka nepieciešama tāda pārvaldība, kurā tiešāk iesaistīti vietējie un reģionālie dalībnieki, lai labi varētu īstenot Eiropas jūrniecības politiku. Jūrniecības politikas pārvaldība, pamatojoties uz patiesām partnerattiecībām un ietverot visus lēmumu pieņemšanas līmeņus un pilsonisko sabiedrību, ļaus pietiekami agri noteikt iespējamos konfliktus un atrast vietējiem apstākļiem pielāgotus risinājumus;

4. piekrīt Komisijas paziņojumā par jūrniecības pārvaldības vadlīnijām ([3]) paustajam viedoklim, ka piekrastes reģioni ne vien gūst labumu no integrētas pieejas jūrniecības politikai, bet šādas pieejas trūkums var radīt arī negatīvas sekas;

5. uzskata, ka jāizveido daudzpusīga saikne starp teritoriālās kohēzijas mērķi un integrētās jūrniecības politikas attīstību, lai nodrošinātu saskaņotāku reģionālo attīstību piekrastes un salu zonās, iekšzemē un iekšzemes ostās un lai labāk saskaņotu turpmāko finansējumu īpašiem pasākumiem minētajos reģionos;

6. šajā sakarā uzsver prasību diskusijās par nākamo finanšu shēmu 2010.–2020. gadam izskatīt iespēju "pārskatīt Eiropas Savienības finansēšanas mehānismu, lai izveidotu vienkāršotu un apvienotu sistēmu visu vai vairuma ar jūrniecību saistīto jautājumu risināšanai Eiropas piekrastes reģionu un salu fonda ietvaros" ([4]);

7. pilnībā atbalsta Komisijas sākto projektu, kura mērķis ir izveidot tādu datu bāzi par projektiem jūras reģionos, kurā būs iekļauta informācija par visiem Kopienas līdzekļu saņēmējiem, un uzskata, ka tāda datu bāze ir nepieciešama, lai nodrošinātu pārredzamību šajā jomā un veicinātu labas prakses apmaiņu; Komiteja vēlas iesaistīties minētās datu bāzes, kas būtu jāizveido līdz 2010. gadam, pārvaldībā;

([1]) Skat. *CdR 22/2008* "Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika", 1. punkts.

([2]) Iedzīvotāji 50 km joslā no jūras vai okeāna.

([3]) "Vadlīnijas integrētai pieejai jūrniecības politikas jomā: ceļā uz labākas prakses izmantošanu integrētā jūrniecības pārvaldībā un apspriedēs ar ieinteresētajām personām", COM(2008) 395 galīgā redakcija.

([4]) Skat. *CdR 22/2008* 14. punktu.

Jūras teritoriālā plānošana ([5])

8. atzinīgi vērtē ceļvedi un atbalsta Komisijas priekšlikumus par desmit plānošanas principu izstrādi, kuri ar laiku varētu kļūt par kopējiem plānošanas principiem, ko piemēro visās dalībvalstīs;

9. atbalsta Komisijas centienus izstrādāt integrētu politiku, to izklāstot zilajā grāmatā, kas sniedz skaidru priekšstatu par jūras un piekrastes resursu pārvaldību visā Eiropā. Komiteja mudina Komisiju turpināt šo darbu un precizēt, kāda ir jūras teritoriālās plānošanas saikne ar citiem Eiropas Savienības sāktajiem pasākumiem, galvenokārt Direktīvu 92/43/EEK par dabisko biotopu, savvaļas dzīvnieku un augu aizsardzību, ūdens pamatdirektīvu, jūras vides stratēģijas pamatdirektīvu un Padomes un Parlamenta ieteikumu par piekrastes zonu integrētu pārvaldību. Jūras teritoriālajai plānošanai vajadzētu palielināt minēto tiesību aktu sinerģiju, lai novērstu iespējamos pārpratumus un pārklāšanos;

10. uzskata, ka pirms detalizētas teritoriālās plānošanas pasākumiem nepieciešams veikt stratēģiskas pārdomas un organizēt pārvaldību. Stratēģiskās pārdomas ir būtisks plānošanas procesa posms, jo tās ļauj saskaņot mērķus un līdzekļus un virzīt plānošanu. Šis kopīgās strukturēšanas posms ļaus noteikt principus un pamatvirzienus, kā arī prioritātes, kas nepieciešamas, lai izstrādātu plānus un panāktu vajadzīgos kompromisus;

11. lai izdotos noteikt teritoriālās plānošanas stratēģiskās pamatnostādnes, jāievieš jauninošs pārvaldības līdzeklis, kura pamatā ir daudzlīmeņu pārvaldība un subsidiaritātes ievērošana. Tam noteikti jādarbojas vairākos līmeņos, no jūras baseina līdz vietējam līmenim. Komiteja arī norāda: lai gan Komisijas uz ekosistēmām balstīto pieeju atbalsta ar konsensu ([6]), tā var nebūt piemērota visu veidu jūrniecības darbībai. Tādēļ RK vēlas, lai Komisija savos turpmākajos priekšlikumos iekļautu jūras baseinu vai reģionālās jūras līmeni, kas ir pietiekami plašs, lai novērstu minēto pretrunu;

12. uzsver, ka jūras teritoriālās plānošanas mērķis ir aptvert visu veidu darbību jūras telpā, neievērojot valstu robežas, lai panāktu labāku atbilstību patiesajām ekosistēmām; tādēļ jūras teritoriālā plānošana ir būtisks integrētas jūrniecības politikas līdzeklis; Komiteja uzskata, ka šāda līdzekļa ieviešana ir nepieciešama, lai ņemtu vērā jūras izmantošanas intensifikāciju un sekmētu konfliktējošu interešu līdzsvarotu līdzāspastāvēšanu ierobežotā un jutīgā telpā, tomēr norāda, ka jūras transportā jārisina jautājums par plānotas jūras teritorijas un jūras brīvas izmantošanas principa savienošanu saskaņā ar Starptautiskās jūrniecības organizācijas konvencijām;

13. atzīst, ka jūras teritoriālā plānošana ir piemērots līdzeklis, lai saskaņotu visu veidu darbības vajadzības un vislabāk izmantotu jūras, ievērojot ekosistēmu ilgtspējīgu aizsardzību. Skaidri un visiem zināmi noteikumi sekmēs ilgtermiņa investīcijas, tādējādi veicinot jūrniecības darbības veidu ieguldījumu konkurētspējas mērķu sasniegšanā un izaugsmes un nodarbinātības sekmēšanā atbilstoši Lisabonas stratēģijai. Tādēļ Komiteja vēlas, lai Komisija varētu paredzēt pēc iespējas sīkākus kompromisu principus nolūkā nodrošināt procesu caurskatāmību, pieņemot iepriekš zināmus, ciešā sadarbībā ar jūras reģioniem noteiktus un pietiekami elastīgus noteikumus, kas ļauj ņemt vērā jūras baseinu īpatnības;

14. atzinīgi vērtē Komisijas paveikto jūrniecības plānošanas jomā un tās gribu izstrādāt kopīgus Eiropas līmeņa principus; uzskata, ka Eiropas Savienībai jāapliecina iniciatora un koordinatora loma un ka 2009. gadā Komisijas organizētais konsultāciju process ļaus uzlabot sapratni par uzdevumiem un ierosināt pamatnostādnes, kas var sekmēt kopīgas pieejas pieņemšanu. Tādēļ iesaka Komisijai pēc konsultācijām izstrādāt balto grāmatu;

15. uzskata, ka Eiropas Savienības nozīme normatīvu noteikšanā attiecībā uz metodēm un principiem varētu palielināties, lai nodrošinātu patiesu jūrniecības plānošanas koordināciju iesaistītajās valstīs. Tādēļ RK atgādina par pieredzi, ko jau izmanto dažos reģionos, proti, Vidusjūras reģionā Barselonas konvencijas par jūras vides aizsardzību ietvaros, un konkrētāk, 7. protokola ietvaros, ar kuru attiecīgās dalībvalstis nolēmušas kopīgi pārvaldīt Vidusjūras piekrastes zonas, pieņemot saistošus instrumentus. Eiropas Savienība var ne tikai sekmēt kopīgu pieeju jūras teritoriālajā plānošanā, bet arī palīdzēt, lai pastāvošās reģionālās konvencijas katrā jūras baseinā iekļautos tādos ilgtspējīgas un integrētas jūrniecības attīstības plānos, kas saistīti ar katru attiecīgo jūras reģionu;

16. uzstājīgi mudina Komisiju katrā jūras baseinā atbalstīt izmēģinājuma projektus, lai pārbaudītu ieteikto principu atbilstību reģionālo jūru daudzveidībai; Komiteja atgādina, ka šajā instrumentā pilnībā jāiekļauj vistālākie reģioni, kas veido arī lielu daļu Eiropas jūras teritorijas;

17. uzsver teritoriālo pašvaldību lielo nozīmi jūras teritoriālajā plānošanā, jo tās ir ne tikai atsevišķu politiku finansētājas, bet arī atrodas vistuvākajā līmenī, lai vislabāk organizētu dažādu izmantošanas veidu saskaņotu līdzāspastāvēšanu. Jūras un piekrastes zonās izveidotajām partnerībām un jau pastāvošajiem jūrniecības tīkliem ir būtiska nozīme, jo tie veicina jūras teritoriālās plānošanas attīstību un īstenošanu dalībvalstīs. Lai gan par teritoriālo ūdeņu un EEZ ([7]) pārvaldību visbiežāk atbild

([5]) COM(2008) 791 galīgā redakcija.

([6]) Pamatdirektīvā par jūras vides stratēģiju.

([7]) Ekskluzīvās ekonomikas zonas.

dalībvalstis, teritoriālās pašvaldības saskaņā ar savām kompetencēm un pilnvarām atbild par ūdens apsaimniekošanu un dažreiz par ostu pārvaldes iestāžu vai aizsargājamo zonu valdību. Teritoriālās pašvaldības vispārēji atbild par to, lai tiktu sekmēta līdzsvarota un solidāra attīstība, no kuras nebūtu atdalīta jūras teritorija;

18. uzsver arī vajadzību jūras un sauszemes plānošanu veikt kopīgi un saskaņoti, lai pareizi pārvaldītu sauszemes un jūras saskarsmi, jo īpaši piekrastes joslā. Minētā sakarā atgādina par kompleksās piekrastes teritorijas pārvaldības (KPTP) ietvaros veikto darbu;

19. atgādina, ka Eiropas reģioni un pilsētas jau ir sākuši pārrobežu sadarbības iniciatīvas, īpaši *Interreg* programmu ietvaros, kas tām ļauj īstenot kopīgus projektus saistībā ar jūras telpas pārvaldību. Tāpat uzskata, ka ETSG pilnīgi varētu piedāvāt izdevīgas sadarbības iespējas;

20. atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija ir izveidojusi Eiropas jūras novērojumu un datu tīklu, kura rezultātā 2009. gadā vajadzētu izdot Eiropas jūru atlanta prototipu, un cer, ka gaidāmais atlants būs pieejams, izmantojot 2009. gada februārī prezentēto rīku *Google Ocean*;

21. paužnožēlu, ka Komisijas nepietiekami pievēršas subsidiaritātes jautājumam. Šobrīd Komisijas priekšlikums pamatā ir vairāku tiesisko aktu kopums, tostarp to, kas attiecas uz transporta politiku un ilgtspējīgu attīstību. Vienlaikus, pamatojoties uz Nicas līgumu, teritoriju apsaimniekošanas politikas līdz šim tika apsvērtas kā ekskluzīva dalībvalstu kompetences joma. Tomēr, ja spēkā stāsies Lisabonas līgums, un saskaņā ar teritoriālās kohēzijas jauno mērķi būs jāskata, piemēram, jautājums par to, vai Līguma par Eiropas Savienības darbību 352. pants (kurš atbilst EKDL (Nicas līguma) 308. pantam) var būt juridiskais pamats turpmākajiem likumdošanas pasākumiem jūras teritoriālās plānošanas jomā;

Jūras transports

22. uzskata, ka jūras transports ir būtisks Eiropas ekonomikas elements, ienākumu un darbavietu avots, zinātības un tehnoloģisko iespēju izpausme un vides veiktspējas un konkurētspējas faktors, bet vienlaikus jāņem vērā, ka nepieciešami arī īpaši pasākumi jūrniecības drošības jomā. Tā loma ilgtspējīgas ekonomikas attīstībā ir konsekventi jāveicina, izskaužot pastāvošos trūkumus salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, kā arī paredzot piemērotas vides prasības. Lai gan jūras transportu īpaši ietekmē finanšu ekonomikas riski, tas joprojām ir ļoti svarīgs reālās ekonomikas attīstības faktors. Tāpat, tiklīdz reālā ekonomika sāks atveseļoties, Eiropas ostām vajadzēs spēt atbilst jūrniecības nozares vajadzībām, piedāvājot attiecīgu aprīkojumu un pakalpojumus. Pēdējās desmitgades laikā Eiropas ostu iekārtas nav uzlabotas tādā pašā ritmā kā vairumā pasaules ostu, jo īpaši Āzijā. Noteikti jāpanāk arī ilgtspējīgai attīstībai atbilstīgs Eiropas ostu infrastruktūru līmenis, lai nākotnē tās varētu ieņemt pienācīgu vietu pasaules tirdzniecībā;

23. atbalsta gribu pabeigt vienotā tirgus izveidi, lai jūras transports kļūtu pievilcīgāks un konkurētspējīgāks; tomēr pauž nožēlu, ka konkrētie pasākumi galvenokārt ir virzīti tikai uz minētā mērķa sasniegšanu un īpaši vēlas, lai pilnībā tiktu ņemti vērā sociālie un vides aspekti;

24. uzsver, ka jūras transporta politika jāsaprot kā visas attiecīgās loģistikas ķēdes sastāvdaļa. Tas nozīmē, ka ostas jāuzskata par neatņemamu posmu, pārvadājot preces no kādas vietas Eiropas Savienības telpā uz citu vai arī starptautiskajā telpā un izmantojot dažādus transporta veidus. Tādējādi ostas nav jāuzskata par vienkāršu sākuma vai gala punktu, bet gan par izšķirošu elementu pārvadājumos starp diviem gala punktiem;

25. uzstāj uz nepieciešamību padarīt ostas par patiesiem atsauces punktiem pārvadājumu ķēdes virtuālajā pārvaldībā, dodot tām iespēju paredzēt preču plūsmas pārvaldību. Tas nozīmē, ka informātikas sistēmas, kas ļauj optimizēt transporta un loģistikas pakalpojumus, sekojot precēm reālajā laikā, nedrīkst tikt pārtrauktas, veicot tranzītu ostās; tādēļ jāattīsta vai, kur tās vēl nav, jāveido ostu izmantošanas sistēmu savstarpējā savietojamība un savietojamība ar iekšējām platformām;

26. atzinīgi vērtē Komisijas apņemšanos jūras transportu apgrūtinošo administratīvo un muitas ierobežojumu pakāpi pielāgot citiem transporta veidiem. Piemēram, ir pavisam nereāli saskaņā ar jūras maģistrāļu koncepciju paredzēt autotransporta kravu novirzīšanu uz jūru, ja formalitātes lielu kravas automašīnu uzbraukšanai un nobraukšanai no kuģa potenciālajiem lietotājiem vēl arvien ir pārmērīgi apgrūtinošas. Tāpēc šis regulējums būtu jāsamazina tādējādi, lai tas atbilstu jūras transporta īpašajiem apstākļiem (jūru atvērtība un no tās izrietošā robežu nenoteiktība ostās, īpašs jūras vides apdraudējums avāriju gadījumos u.c.);

Jūrniecības stratēģija 2018 ([8])

27. atzinīgi vērtē Komisijas ieteikumus dokumentā skartajos galvenajos jautājumos, proti:

— atbalstīt jūras starptautiskās tirdzniecības norisi taisnīgos apstākļos, ievērojot vispārējus noteikumus,

— atbalstīt jūrniecības profesijas (apmācība, kvalifikācija, profesionalitāte ...) un ievērot Starptautiskās darba organizācijas noteikumus par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, viņu dzīves apstākļiem un atalgojumu,

([8]) COM(2009) 8 galīgā redakcija.

— virzīties uz jūras transportu bez atkritumiem un emisijām un minēto pieeju pilnībā ietvert ilgtspējīgas attīstības principā,

— ilgstoši nodrošināt jūras pārvadājumu drošību un aizsardzību, ievērojot pieņemtos noteikumus un izstrādājot preventīvus pasākumus;

28. Komiteja tomēr nav pārliecināta par Eiropas Savienības spēju minētos ieteikumus īstenot, jo tie aptver ļoti plašu jomu. Tādēļ iesaka Komisijai paredzēt problēmjautājumu pakārtotību un noteikt prioritārās rīcības pasākumus, pēc iespējas īsā laikā, bet noteikti līdz 2009. gada beigām, kopā ar dalībvalstīm un visām ieinteresētajām personām izstrādājot sīku ceļvedi;

29. pauž nožēlu, ka konkrētie priekšlikumi attiecas tikai uz tirdzniecības darījumu liberalizāciju konkurētspējas un ražīguma interesēs. Komiteja konstatē, ka vides aizsardzība vai labāku sociālo normu nodrošināšana jūrniekiem aprobežojas ar svarīgu principu pasludināšanu, bet nav izstrādāts konkrētu pasākumu kalendārais grafiks;

30. uzsver, ka jūras transports ir ilgtspējīgs pārvadājumu veids, kuram ir izšķirošs ieguldījums cīņā pret klimata pārmaiņām un atmosfēras piesārņojumu un vispārīgāk – videi draudzīga transporta ieviešanā. Komiteja uzskata, ka tādas transporta sistēmas izstrāde, kurā vairāk ņemta vērā vides aizsardzība, ir politiska prioritāte. Kravu novirzīšana uz jūras transportu ļauj apmierināt gan pieaugošo pieprasījumu pēc pārvadājumiem (pasažieru un preču), gan prasības, kas saistītas ar cīņu pret klimata pārmaiņām. RK jo īpaši pauž nožēlu, ka starptautiskais jūras transports vēl nav iekļauts Kioto protokola mehānismos un siltumnīcefekta gāzu samazināšanas grafikā. Tādēļ Komiteja mudina Starptautisko jūrniecības organizāciju drīzumā, 2009. gada decembrī Kopenhāgenā notiekošās ANO klimata konferences ietvaros ierosināt tādus saistošus noteikumus par siltumnīcefekta gāzu emisiju, kas neatkarīgi no piederības valsts būtu piemērojami visiem kuģiem, par galīgo mērķi izvirzot šādu noteikumu pieņemšanu 2011. gadā. Eiropas Komisijai vajadzētu atbalstīt vienotu un pārredzamu vides sertifikātu ieviešanu kuģiem un ostām, piemēram, Kuģu vides indeksu (*ESI, Envirenmental Ship Index*), ko izstrādā Pasaules ostu klimata iniciatīvas ietvaros (*WPCI, World Ports Climate Initiative*). Lai pēc iespējas novērstu Eiropas jūrniecībai neizdevīgus konkurences apstākļus, Eiropas Savienībai par prioritāti tomēr jāizvirza tas, lai jebkādus saistošus noteikumus apstiprinātu starptautiskā līmenī. Turklāt būtu jāizvērtē ietekme, kāda varētu būt diferencētu ostu nodevu ieviešanai atkarībā no kuģu radītā vides piesārņojuma;

31. uzsver, ka mērķis jūras transportu pielāgot vides prasībām, nozīmē arī to, ka jāveic ne tikai pasākumi kuģu ietekmes uz vidi samazināšanai, bet jānovērtē un jāsamazina arī ostu un loģistikas aprīkojuma ietekme uz vidi. Tādēļ norāda: lai gan Eiropas ostu konkurētspējas nodrošināšanai nepieciešams paātrināt uz ostu attīstību virzītas procedūras, tas nedrīkst mazināt ietekmes uz vidi kvalitāti. Tāpat jānosaka arī precīzs regulējums, kas nepieļauj atšķirīgu skaidrojumu, kā rezultātā varētu rasties konkurences izkropļojumi. Jūrniecības, ostu un loģistikas darbības veidu laba integrācija pilsētattīstībā jāuzskata par Eiropas jūrniecības politikas pilnvērtīgu mērķi;

32. uzskata, ka jūras transportam jābūt priekšzīmīgam videi draudzīgam transportam, tādēļ aicina Eiropas Savienību izteikti atbalstīt pētniecību un inovāciju, lai uzlabotu kuģu un ostu vides veiktspēju. Piemēram, būtu jāņem vērā jautājums par kuģu radītā piesārņojuma novēršanu;

33. norāda, ka ieteikumu īstenošanai nepieciešams piesaistīt ievērojamus līdzekļus un aicina Komisiju novērtēt ierosināto instrumentu izmaksas, precizēt iespējamos finansējuma avotus un ieteikt, kā to sadalīt dažādām ieinteresētajām pusēm. Komiteja uzskata, ka jūras transports, kas ir ekoloģiski ilgtspējīgāks kā autotransports, būtu vairāk jāatbalsta, sniedzot Kopienas finansējumu, un aicina Eiropas Savienību veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu vajadzīgos Kopienas finanšu līdzekļus;

34. pieprasa, lai turpmāk, pārskatot Eiropas Transporta tīklu, Eiropas budžeta, struktūrfondu, Eiropas Transporta tīkla (*TEN-T*) un Marko Polo programmas ietvaros varētu palielināt ostu investīciju un to savienojumu ar iekšzemi prioritātes līmeni. Kompromisi, kas panākti valstu un Komisijas sarunās ir radījuši nelīdzsvarotību, kas jūrniecībai un ostām nav labvēlīga. Eiropas ostu kartei nākotnē jābūt līdzsvarotākai starp ostu kategorijām (mazo un vidējo ostu interešu atzīšana, lai uzlabotu pieejamību) un starp reģioniem (centrs, tālie reģioni). Tas jāpanāk, iesaistot visus Kopienas finanšu instrumentus;

35. uzskata, ka mērķis saglabāt dažādu transporta veidu taisnīgas konkurences noteikumus nozīmē internalizēt ārējās izmaksas (jo īpaši vides jomā) un ka, tam nenotiekot, tirgus noteikumi vien jūras transporta plūsmu regulēt nevar;

36. atgādina arī par diferencēta atbalsta nozīmi Kopienas teritorijā esošajām salu zonām, kuru konkurētspēja un dalība starptautiskajā un Eiropas iekšējā tirdzniecībā ir lielā mērā atkarīga no šī transporta veida. Atkārtoti uzsver savu vēlmi, lai "ES salu reģioni tiktu efektīvi savienoti ar "jūras maģistrālēm" nolūkā uzlabot to piekļuvi vienotajam tirgum" ([9]);

37. atbalsta priekšlikumu izveidot īpašu darba grupu, lai atrastu pareizo līdzsvaru starp ES jūrnieku nodarbinātības nosacījumiem un Eiropas flotes konkurētspēju. Komiteja iesaka paplašināt tās uzdevumu loku, iekļaujot "sociālo prasību" līmeņa definēšanu, lai cilvēka faktoru padarītu par pilnvērtīgu attīstības faktoru; Komiteja uzskata, ka kuģu komandu apmācība, profesionālisms, dzīves un darba apstākļi ir visu uz jūrniecības pakalpojumu konkurētspēju virzīto pasākumu, kā arī jūrniecības drošības un aizsardzības un vides pasākumu panākumu atslēga. Tādēļ Komiteja aicina Eiropas Savienību izveidot īpašu mehānismu

([9]) Skat.*CdR 119/2006* "Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Baltās grāmatas par transporta politiku vidusposma pārskats", 4.4. punkts.

nodarbinātības aģentūru (jeb komandu komplektēšanas aģentūru) uzraudzībai un kontrolei, pamatojoties uz Starptautiskās Darba organizācijas konvenciju noteikumiem; līdzīgs mehānisms ir izveidots mācību centriem, pamatojoties uz Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (*STCW*);

38. uzsver un piekrīt Komisijai, ka visās jūrniecības nozarēs būtiski ir apmācības nodrošināšanas jautājumi, un atbalsta šajā sakarā izteiktos priekšlikumus. Īpaši atzinīgi vērtē ierosinājumu izveidot *ERASMUS* programmai līdzīgu programmu jūrniecības jomā un aicina Komisiju rūpīgi izstrādāt minēto priekšlikumu, lai precizētu tā noteikumus un piemērošanas jomu;

39. uzskata, ka priekšlikumi par cilvēkresursiem, kompetenci un zinātību jūrniecībā jāattiecina uz visu jūrniecības nozari, tostarp tās sauszemes aktivitātēm, proti darbavietām ostās vai darbavietām, kas saistītas ar loģistiku un uzdevumiem pirms un pēc pārvadājuma veikšanas. Tādēļ ir vēlams Eiropas līmenī noteikt tādas labas prakses pamatprincipus, ko visi tiecas īstenot, bet paredzēt arī ierobežojumus, kuri liedz, piemēram, pašapkalpošanos pārkraušanas operāciju gadījumā. Tāda sistēma ir iespējama tikai tad, ja to katrā ostā piemēro, ievērojot elastīgumu. Direktīvas par ostas pakalpojumu liberalizāciju divkāršā noraidīšana atgādina par to, ka jebkāda pēc būtības neelastīga likumdošanas iniciatīva ir nolemta neveiksmei;

40. aicina Komisiju precizēt līdzekļus, kas paredzēti, lai novērstu ostu konkurences izkropļojumus, ieviešot Eiropas direktīvu noteikumus, īpaši saistībā ar drošības pasākumiem;

41. aicina Komisiju precizēt līdzekļus, kas paredzēti, lai novērstu konkurences izkropļojumus starp ostām saistībā ar Eiropas direktīvās paredzēto pasākumu ieviešanu, īpaši drošības jomā;

42. atbalsta priekšlikumus par jūrniecības drošību un norāda uz ievērojamajiem panākumiem attiecīgo jautājumu saskaņošanā; Komiteja uzsver, ka Eiropas Parlamenta nesen pieņemtā 3. jūrniecības pakete (*Erika III*) liecina par spēju saskaņot jūras transporta noteikumus. Komiteja pauž bažas par jaunu risku, kam pakļauts jūras transports un kuru avārijas gadījumā galvenokārt rada konteinerkuģi vai tankkuģi ķimikāliju pārvadāšanai, jo īpaši tādēļ, ka kuģu izmēri tiek palielināti, un aicina Komisiju precizēt, kādi minēto risku novēršanas pasākumi jau ir pieņemti vai tiek plānoti;

43. uzskata, ka jūras šaurumiem, kurus izmantoto lielā daļā pasaules pārvadājumu, vajadzīga īpaša pieeja, lai labāk pārvaldītu telpu, kas pakļauta ievērojamam riskam, ar kuru tieši saskaras vietējie dalībnieki. Jūras negadījuma sekas tādā lielā jūras šaurumā kā, piemēram, Padekalē būtu ļoti nopietnas gan saimnieciskā, gan vides ziņā ne tikai attiecīgajos jūras reģionos, bet arī visā Eiropā;

44. norāda, ka valstu muitas un veterinārās kontroles prakse paver konkurences izkropļojumu iespēju un tādēļ vēlas, lai Komisijas vairāk kontrolētu direktīvu transponēšanu, nodrošinot pareizu to skaidrojumu;

45. uzsver jūrniecības politikas ārējās dimensijas nozīmi, īpaši transporta nozarē; Komiteja uzskata, ka saskaņojot darbības noteikumus kuģošanai zem dažādu Eiropas valstu karogiem, varētu nostiprināt Eiropas Savienības pozīciju Starptautiskajā jūrniecības organizācijā un tas būtu papildu solis, lai panāktu jūras transporta noteikumu pasaules līmeņa saskaņošanu. Tādēļ Komiteja vēlas, lai ES uzstājīgāk darītu zināmu savu nostāju starptautiskajās organizācijās (SJO, PTO un SDO) un jūras transports varētu attīstīties caurskatāmākas un taisnīgākas konkurences apstākļos; Komiteja atbalsta Komisijas centienus saskaņot dalībvalstu nostāju SJO un aicina atzīt Eiropas Savienības novērotāja statusu minētajā organizācijā;

46. nav pārliecināta, ka jūras stratēģijas īstenošanai noteikts atbilstošs laikposms, proti no 2009. līdz 2018. gadam. Aicina to (vēlāk) pielāgot jaunās Lisabonas stratēģijas laikposmam pēc 2010. gada kalendārajam grafikam;

Jūras telpa bez šķēršļiem

47. atbalsta mērķi atcelt vai vienkāršot visas administratīvās procedūras vai daļu to procedūru, kas traucē tuvsatiksmes kuģošanas attīstību Eiropas Savienības robežās, vienlaikus garantējot augstu drošības un vides aizsardzības līmeni;

48. atzinīgi vērtē Komisijas vēlmi izveidot tādu jūras transporta telpu bez šķēršļiem, kas ļauj īstenot iekšējo tirgu jūras transporta nozarē, bet pauž nožēlu, ka nav minēta kopīga jūras telpa, kas nozīmē vairāk nekā administratīvo un fiskālo šķēršļu atcelšanu kuģiem, kas pārvietojas starp Eiropas ostām;

49. vēlas, lai pilnībā tiktu ņemti vērā sociālie aspekti un lai Eiropas Savienība panāktu to, ka tiek labāk ievēroti starptautiskie darba tiesību un vides aizsardzības noteikumi, tādējādi nodrošinot taisnīgus konkurences apstākļus pasaules līmenī. Tādēļ uzskata, ka Komisijas ierosinātie pasākumi ir tikai pirmais solis patiesi kopīgas jūras telpas īstenošanā. Šajā sakarā Komiteja atzinīgi vērtē pasākumus, kas paredzēti Komisijas 2009. gada 21. janvāra paziņojumā, un aicina Komisiju drīzumā darīt zināmus kopīgās jūras telpas izveides nākamos posmus;

50. atzinīgi vērtē ieteiktās pamatnostādnes par noteikumu vienkāršošanu, saskaņošanu, vienu administratīvo kontaktpunktu un elektronisko datu pārraidi; Komiteja uzskata, ka kuģiem kas reģistrēti ar kādas dalībvalsts karogu un pārvietojas starp divām Eiropas Savienības ostām, nevajadzētu noteikt stingrākus dokumentācijas noteikumus kā citiem transporta veidiem, ja vien tas nav pretrunā ar jūras transportam raksturīgiem drošības aspektiem;

51. uzsver pasākumus, kas jau sākti, lai vienkāršotu deklarēšanas un dematerializēšanas formalitātes; atzinīgi vērtē vēlmi turpināt administratīvo, īpaši muitas, veterināro un fitosanitāro procedūru vienkāršošanu un saskaņošanu starp dalībvalstīm;

52. pauž nožēlu par Komisijas neveiksmīgo formulējumu, saskaņā ar kuru "loča pakalpojumi var radīt nopietnas problēmas". Atgādina par loča pakalpojumiem nozīmi saistībā ar kuģošanas drošību ostās un piekļuvi ostām. Tādēļ Komiteja aicina ES un dalībvalstis regulējumu par atvieglojumiem saistībā ar atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus, izstrādāt ļoti rūpīgi;

53. aicina Komisiju veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu izkropļojumus, kas rodas, atšķirīgi skaidrojot jau saskaņotās piemērojamās procedūras;

54. atzinīgi vērtē mērķi izveidot vienu administratīvo kontaktpunktu, bet norāda, ka būs vajadzīgas lielas investīcijas, lai aprīkotu visus attiecīgos nozares dalībniekus; Komiteja uzskata, ka Eiropas tīkls *SafeSeaNet* ir prioritāte, lai racionalizētu un paātrinātu dokumentu apmaiņu starp jūras transporta dalībniekiem, tāpat uzskata, ka jāatbalsta ostu pašvaldību aprīkošana, lai nodrošinātu dokumentu apmaiņas sistēmu efektivitāti un minētā Eiropas tīkla sekmīgumu. Komiteja vērš Komisijas uzmanību uz dažu ierosināto pasākumu ietekmi mazās un vidēja lieluma ostās un aicina paredzēt rīcību, lai minētie pasākumi neradītu konkurences izkropļojumus, kaitējot Eiropas ostu tīkla līdzsvaram;

Valsts atbalsts, kas papildina Kopienas finansējumu jūras maģistrāļu izveidei ([10])

55. atzinīgi vērtē to, ka Komisija precizējusi jautājumus, kas saistīti ar valsts atbalsta mehānismu, kurš papildina Kopienas finansējumu jūras maģistrāļu izveidei. Komiteja uzsver publisko iestāžu sniegtās finansiālās palīdzības izšķirošo ieguldījumu tuvsatiksmes kuģošanas attīstībā. Komiteja atgādina, ka mērķis atvieglot autoceļu noslogojumu un mazināt kravas transporta radīto ietekmi uz vidi pilnīgi pamato to, ka jūras maģistrālu projektiem jāsniedz publisko iestāžu atbalsts. Tādēļ tas, ka tiek atzīta iespēja sniegt valsts atbalstu valsts, reģionālā vai vietējā līmenī jāvērtē atzinīgi, bet nav jāuzskata, ka tas ir apmierinošs risinājums nepietiekamā jūras maģistrālēm atvēlētā Eiropas līmeņa finansējuma apstākļos;

56. pauž nožēlu, ka Komisijas kritēriji, izskatot projektus, galvenokārt atbilst pakalpojuma īstermiņa dzīvotspējas prasībām, kaut gan to ir ļoti grūti panākt īsā laikā, pirmkārt, ievērojamā sākotnējā ieguldījuma dēļ, otrkārt, nenoteiktības par kuģu piekraušanu dēļ – kā to apliecina pieredze pārvadājumos starp Tulonas un Čivitavekijas (Roma) ostām laikā no 2005. gada līdz 2008. gadam;

57. pauž bažas par to, ka nav veiktas vispārējas pārdomas par darbībām un ieguldījumiem, kam var piešķirt Eiropas atbalstu, jo pēdējos gados īstenotie pasākumi nav nesuši gaidītos rezultātus. Daži ierosinātie finansējuma mehānismi ir ne tikai sarežģīti, bet arī nepiemēroti vai ļoti maz lietderīgi, ņemot vērā vajadzības, kas rodas, sākot jūras maģistrāles pakalpojumu;

58. iesaka, lai kuģus, kurus būvējis vai iegādājies kāds kuģu satiksmes operators un kuri piesaistīti kādai jūras maģistrālei, izņēmuma kārtā varētu uzskatīt par infrastruktūras daļu, kaut gan tie pārvietojas. Šādus kuģus varēs subsidēt tāpat kā dažas autoceļu un dzelzceļu investīcijas. Saskaņā ar Eiropas Kopienu Tiesas judikatūru un jo īpaši spriedumiem *Ferring* (lieta C-53/00) un *Altmark* (lieta C-280/00) lietā finansiālais atbalsts par šādu kuģu ekspluatāciju nedrīkstētu pārsniegt finanšu kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi. Ar jūras maģistrāļu koncepciju saistītie vides aspekti liek paredzēt īpašus noteikumus. Iespējamās sekas pārvadājumu novirzīšanai no sauszemes uz jūru nevar paredzēt, to neīstenojot praksē. Tādēļ doma par iepriekšēju finansējuma novirzīšanu, paredzot pārvadājumu novirzīšanu, nešķiet neatbilstoša;

59. vēlas, lai privātie operatori (rēderi, loģistikas pakalpojumu sniedzēji, pārvadātāji), kuru loma jūras maģistrāļu koncepcijas īstenošanā ir izšķiroša, tiktu pilnībā iesaistīti un uzklausīti, veicot padziļinātu to iemeslu analīzi, kas viņus kavē pieņemt lēmumu par jūras maģistrāles pakalpojuma sākšanu;

60. tādēļ iesaka, lai dalībvalstu izveidotie tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanas biroji (valstu kompetences centri) būtu vairāk atzīti un to uzdevumi tiktu nostiprināti. Tas nozīmē, ka jāpalielina tiem piešķirtie cilvēkresursi un finanšu līdzekļi, piemēram, saistībā ar partnerības līgumiem ar vietējām, jūrniecībā iesaistītajām pašvaldībām un to privātajiem transporta ķēdes dalībniekiem: rēderiem, loģistikas pakalpojumu sniedzējiem, kravu nosūtītājiem;

61. uzskata, ka valsts atbalsta režīmu, kas papildina Kopienas finansējumu jūras maģistrāļu izveidei, skaidrības labad varēja iekļaut dokumentā par Kopienas pamatnostādnēm attiecībā uz valsts atbalstu jūras transportam;

62. plašākā izpratnē aicina Komisiju izpētīt iespēju jūras maģistrāļu attīstības jomā vispārēji saskaņot valsts atbalsta un Kopienas finansējuma sniegšanas noteikumus;

63. piekrīt Komisijai, ka "ir ļoti svarīgi, lai potenciālie priekšlikumu iesniedzēji varētu rēķināties ar iepriekš noteiktu publiskā finansējuma apjomu"; tādēļ norāda, ka klauzulas par atmaksāšanu var arī būt ierobežojums ekonomikas dalībniekiem, kuriem jārēķinās ar risku atmaksāt finanšu palīdzības summas par projektiem, kuri nav bijuši sekmīgi. Komiteja atbalsta to, ka valsts atbalsts jūras maģistrālēm sniedzams ar nosacījumu, ka

([10]) Skat. 2008/C 317/8.

tiek īstenoti konkrēti mērķi, bet iesaka Komisijai izskatīt iespēju jūras maģistrāļu projektu īstenošanā paredzēt pakāpeniskus mērķus, kas noteiktu finanšu palīdzības saņemšanu no publiskajām iestādēm;

64. aicina Komisiju plaši un ne tikai oficiālajās publikācijās izplatīt informāciju, lai operatoriem palīdzētu izprast tās politikas pamatotību, un vienlaikus darīt zināmu tās stingro apņemšanos īstenot pārvadājumu novirzīšanu no autoceļiem uz jūru, izmantojot pieņemtos pasākumus un vienlaikus raugoties, lai tiktu novērsti klaji konkurences izkropļojumi un pilnīgi tiktu ievēroti pasludinātie ilgtspējīgas attīstības mērķi;

Ziņošanas formalitātes kuģiem, kuri pienāk Kopienas dalībvalstu ostās un/vai atiet no tām

65. atzīst, ka administratīvo procedūru vienkāršošana vispārēji ieviešot elektronisko informācijas pārraidi un racionalizējot ziņošanas formalitātes palīdz uzlabot jūras transporta pievilcību;

66. norāda, ka šie pasākumi labvēlīgi ietekmēs vides un kuģošanas drošību, tiklīdz tie ļaus atbrīvot kuģu komandas no administratīvajiem uzdevumiem, lai koncentrētos uz dežūras uzdevumu veikšanu. Datu elektroniskā pārraide, kas cita starpā ļauj iestādēm reālajā laikā iegūt nepieciešamo informāciju, lai, notiekot negadījumiem, izvēlētos atbilstošus pasākumus;

67. atzinīgi vērtē pakāpeniskas harmonizācijas procesa izvēli, jo tas nodrošina atbilstību Starptautiskās jūrniecības organizācijas grafikam, kas ir atbilstošs līmenis; to apliecina ieteiktā Eiropas pagaidu veidlapa, kuras mērķis ir saskaņot pieprasīto informāciju par drošību līdz laikam, kad tiks ieviesta saskaņota starptautiska veidlapa; Reģionu komiteja tādēļ atbalsta prasību Eiropas Savienības dalībvalstu delegācijām Konvencijas par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (*FAL*) sanāksmēs "sniegt savu ieguldījumu, lai nodrošinātu, ka *FAL* konvencijā paredzētās veidlapas un Eiropas Kopienas tiesību aktos paredzētās veidlapas saskan";

68. atbalsta mērķi līdz 2013. gada 15. februārim ieviest vispārēju elektronisko datu apmaiņas sistēmu, bet norāda, ka būs jāveic ievērojamas investīcijas, lai nodrošinātu attiecīgu visas jūras transporta ķēdes aprīkošanu. Informācijas pārraides sistēmu izstrādes izmaksas mazajām ostām ir ievērojamas, tādēļ Komiteja aicina Komisiju precizēt, kāds finansiālais atbalsts var tikt sniegts minētā sakarā;

69. piekrīt Komisijai, ka formalitāšu un administratīvās dokumentācijas vienkāršošanai un saskaņošanai ir liela nozīme tuvsatiksmes jūras pārvadājumu sekmēšanā. Komiteja atzinīgi vērtē *FAL* veidlapu atcelšanu kuģiem, kas pārvietojas starp Eiropas Savienības ostām. Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss (*ISPS*) būtu pēc iespējas jāpielāgo, ņemot vērā tuvsatiksmes kuģošanas operatoru darbības īpatnības;

70. pauž nožēlu, ka nav ņemts vērā nelegālās imigrācijas apkarošanas jautājums, kas dažās zonās jūtami palēnina darbības procedūras un rada lielus izdevumus;

71. Turklāt Komiteja aicina visas dalībvalstis pilnībā pieņemt Starptautiskās konvencijas par meklēšanu un glābšanu jūrā (*SAR*) un Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) noteikumus. Minētās konvencijas paredz visai starptautiskajai kopienai kopīgus noteikumus par glābšanas un pirmās palīdzības sniegšanas pienākumu kuģu avārijās cietušajiem vai jūrniekiem, kam draud kuģa bojāeja vai kuri ir atstāti Eiropas teritoriālajos ūdeņos. Komiteja tomēr uzskata, ka šo noteikumu pieņemšanai jānotiek kopā ar solidaritātes mehānismu izveidošanu Eiropas Savienības līmenī, jo nelegālās imigrācijas pa jūru pārvaldība nevar būt tikai to Eiropas Savienības valstu atbildība, kuru piekrastēs ierodas imigranti. Komiteja vienlaikus uzsver, ka jūrā briesmās nonākušu imigrantu un bēgļu meklēšanas un glābšanas operāciju uzlabošanas darbs ir tikai viens aspekts, kam jāpievēršas, risinot plašo nelegālās, pa jūru notiekošās imigrācijas problēmu.

Briselē, 2009. gada 17. jūnijā

Reģionu komitejas

priekšsēdētājs

Luc VAN DEN BRANDE