III

(Acte pregătitoare)

COMITETUL REGIUNILOR

A 80-A SESIUNE PLENARĂ 17 ŞI 18 IUNIE 2009

Avizul Comitetului Regiunilor privind pachetul maritim şi costier

(2009/C 211/10)

COMITETUL REGIUNILOR

— consideră că politica maritimă europeană trebuie să se înscrie într-o perspectivă globală şi intersectorială, sprijinindu-se pe amenajarea spațiului maritim, al cărei obiectiv constă în a face față intensificării diverselor utilizări ale mării şi în a favoriza reconcilierea acestora într-un spațiu limitat şi fragil;

— consideră că o astfel de amenajare a spațiului maritim presupune un dispozitiv de guvernanță inovator, conceput în spiritul guvernanței pe mai multe niveluri şi al respectării subsidiarității. Prin urmare, subliniază rolul important pe care trebuie să îl joace autoritățile locale şi regionale în materie de amenajare a spațiului maritim, dat fiind că acestea reprezintă sursa de finanțare a anumitor politici, dar şi nivelul de guvernare cel mai bine plasat pentru a asigura reconcilierea diferitelor utilizări;

— salută progresele Comisiei în domeniul amenajării spațiului maritim şi dorința acesteia de a elabora principii comune la nivel european şi consideră că rolul Uniunii Europene ar putea evolua spre aspecte mai normative, în ceea ce priveşte metoda şi principiile, bazându-se în special pe convențiile regionale existente;

— susține voința Comisiei de realizare a pieței interne, pentru ca transportul maritim să devină mai atractiv şi mai competitiv, însă regretă că măsurile concrete propuse se concentrează în special asupra dimensiunii economice. CoR solicită ca aspectele sociale şi cele legate de mediu să fie pe deplin luate în considerare;

— îşi reiterează solicitarea cu privire la examinarea posibilității de revizuire a sistemului financiar al UE, în vederea creării unui sistem simplificat unic pentru toate problemele maritime în cadrul Fondului costier şi insular european, în contextul discuțiilor privind viitorul cadru financiar pentru perioada 2014-2020;

— consideră că este binevenită clarificarea ajutoarelor financiare acordate autostrăzilor maritime, dar că ar fi utilă adoptarea unei atitudini mai ambițioase şi lansarea unei analize globale cu privire la natura operațiilor şi a investițiilor care pot beneficia de subvenții europene, în măsura în care instrumentele actuale nu au produs rezultatele aşteptate, în special cu privire la exigențele de viabilitate pe termen scurt a serviciului.

Raportor: dl Michel DELEBARRE (FR-PSE), primarul oraşului Dunkerque

Documente de referinţă

Comunicarea Comisiei din 25.11.2008 intitulată „Foaie de parcurs privind amenajarea spaţiului maritim. Realizarea principiilor comune în UE" COM(2008) 791 final

Comunicarea Comisiei din 21.1.2009 intitulată „Obiective strategice şi recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018" COM(2009) 8 final

Propunerea de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului privind formalităţile de raportare aplicabile navelor la intrarea în sau la ieşirea din porturile statelor membre ale Comunităţii şi de abrogare a Directivei 2002/6/CE din 21.1.2009 COM(2009) 11 final

Comunicarea Comisiei din 21.1.2009 intitulată „Comunicare şi plan de acţiune în vederea instituirii unui spaţiu european de transport maritim fără bariere" COM(2009) 10 final

Comunicarea Comisiei cuprinzând orientările privind ajutoarele de stat care completează finanţarea comunitară pentru lansarea autostrăzilor maritime (2008/C 317/8)

I. RECOMANDĂRI POLITICE

COMITETUL REGIUNILOR

1. recunoaşte progresele importante realizate de Comisie şi salută punerea în aplicare eficientă a planului de acţiune şi a abordării integrate adoptate şi consideră că politica maritimă europeană trebuie să se înscrie într-o perspectivă globală şi intersectorială care să acopere „toate aspectele relaţiei oamenilor cu mările şi oceanele" ([1]);

2. reaminteşte că regiunile şi oraşele costiere ale Uniunii Europene găzduiesc aproximativ jumătate din populaţia europeană ([2]) şi contribuie cu în jur de 40 % la PIB-ul european. Autorităţile locale şi regionale dispun de diverse competenţe în domeniile legate de politica maritimă şi reprezintă nivelul potrivit pentru promovarea unei coordonări a diferitelor politici sectoriale pe teren. Mai mult, autorităţile locale şi regionale costiere au o responsabilitate specială în ceea ce priveşte amenajarea zonelor litorale. Într-adevăr, acestea trebuie să gestioneze tensiunile generate de conflictele legate de utilizarea atât a litoralului, cât şi a mării, şi să aibă ca obiectiv o dezvoltare durabilă şi un nivel de ocupare a forţei de muncă compatibile cu protecţia necesară a mediului marin. Prin urmare, acestea şi-au dezvoltat o expertiză în materie de reflecţie strategică integrată cu privire la acest tip de teritorii, incluzând politici în diverse domenii, cum ar fi transporturile, amenajarea portuară, securitatea, dezvoltarea urbană, amenajarea spaţiului maritim, formarea profesională sau gestionarea integrată a zonelor costiere (GIZC);

3. afirmă că, pentru o bună punere în aplicare a politicii maritime europene, este necesară o guvernanţă care să asigure participarea mai directă a actorilor locali şi regionali. O adevărată guvernanţă în parteneriat a politicii maritime, care să includă toate nivelurile de decizie, precum şi societatea civilă, va permite detectarea suficient de timpurie a eventualelor conflicte şi găsirea unor soluţii adaptate fiecărei situaţii;

4. împărtăşeşte opinia Comisiei, exprimată în comunicarea referitoare la orientările privind guvernarea maritimă ([3]), conform căreia regiunile de coastă nu sunt doar beneficiarii unei abordări integrate a politicii maritime, ele putând suferi de asemenea efectele negative ale absenţei unei astfel de abordări;

5. consideră că este necesară stabilirea unor legături între obiectivul coeziunii teritoriale şi dezvoltarea politicii maritime integrate, pentru a asigura mai ales o mai bună coerenţă a dezvoltării regionale în zonele de coastă, insulare şi, de asemenea, în hinterland şi în porturile interioare, şi pentru a îmbunătăţi coordonarea viitoarei finanţări a acţiunilor specifice din aceste regiuni;

6. îşi reiterează, în acest context, solicitarea cu privire la „examinarea posibilităţii de revizuire a sistemului financiar al UE, în vederea creării unui sistem simplificat unic pentru toate sau pentru majoritatea problemelor maritime în cadrul Fondului costier şi insular european", în contextul discuţiilor privind viitorul cadru financiar pentru perioada 2014-2020 ([4]);

7. sprijină pe deplin proiectul iniţiat de Comisie, care urmăreşte crearea unei baze de date referitoare la proiectele din regiunile maritime, cu informaţii asupra beneficiarilor tuturor fondurilor comunitare, şi consideră că aceasta este indispensabilă pentru asigurarea transparenţei în acest domeniu şi pentru promovarea schimburilor de bune practici; îşi exprimă dorinţa de a fi asociat la gestionarea acestei baze de date, care ar trebui să fie operaţională până în 2010;

([1]) Cf. Avizului CdR 22/2008 „O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană", punctul 1.

([2]) Populaţie care locuieşte în zone situate la mai puţin de 50 de kilometri de mare sau de ocean.

([3]) Orientări pentru o abordare integrată în domeniul politicii maritime. Realizarea celor mai bune practici de guvernare maritimă integrată şi de consultare a părţilor interesate. COM(2008)395 final.

([4]) Cf. Avizului CdR 22/2008, punctul 14.

Amenajarea spațiului maritim ([5])

8. salută publicarea foii de parcurs și susține propunerile Comisiei privind elaborarea unui număr de 10 principii de amenajare care, în perspectivă, ar putea deveni principii comune aplicabile în toate statele membre;

9. aprobă eforturile depuse de Comisia Europeană în direcția unei politici integrate, prin intermediul unei Cărți albastre care oferă o cale de urmat limpede în ceea ce privește gestionarea resurselor marine și costiere în Europa. Îndeamnă Comisia să meargă și mai departe în acest sens și să precizeze modul în care amenajarea spațiului maritim se articulează cu celelalte acțiuni lansate de Uniunea Europeană, mai ales cu Directiva 92/43/CEE privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică, cu Directiva-cadru privind apa, cu Directiva-cadru privind strategia pentru mediul marin sau cu Recomandarea Consiliului și Parlamentului privind gestionarea integrată a zonelor costiere (GIZC). Amenajarea spațului maritim ar trebui să contribuie la sporirea sinergiilor dintre aceste acte legislative, pentru a se evita potențiale confuzii sau suprapuneri;

10. consideră că reflecția strategică și organizarea guvernanței trebuie să preceadă amenajarea teritoriului. Într-adevăr, reflecția strategică reprezintă o etapă esențială a procesului de amenajare, dat fiind că aceasta favorizează convergența obiectivelor și a mijloacelor și orientarea amenajării. Această etapă de construcție colectivă va permite definirea principiilor și orientărilor și determinarea priorităților care se impun atât în elaborarea planurilor de amenajare, cât și în concilierea pe care acest proces o implică;

11. consideră că punerea în aplicare a unui sistem de guvernanță inovator, conceput în spiritul guvernanței pe mai multe niveluri și al respectării subsidiarității, este indispensabilă pentru definirea unor linii directoare strategice capabile să orienteze amenajarea teritoriului. Acest sistem va trebui să funcționeze, în mod obligatoriu, la mai multe niveluri, de la bazinul maritim până la nivelul local. Comitetul semnalează, de asemenea, că, deși abordarea ecosistemică adoptată de Comisie ([6]) face obiectul unui consens, aceasta nu corespunde neapărat tuturor activităților maritime. De aceea, CoR dorește ca Comisia să integreze în propunerile sale viitoare nivelul bazinului maritim sau al mării regionale care este suficient de larg pentru a evita acest obstacol;

12. subliniază că amenajarea spațiului maritim este destinată să acopere toate activitățile care se desfășoară în acest spațiu, depășind frontierele naționale pentru a se adapta mai bine realităților ecosistemice și că ea constituie, în acest sens, un instrument esențial al politicii maritime integrate. Consideră că crearea acestui instrument este indispensabilă pentru a face față intensificării utilizării mării și pentru a favoriza o armonizare a intereselor conflictuale existente într-un spațiu limitat și fragil. Comitetul semnalează, cu toate acestea, că transportul maritim trebuie să răspundă provocării pe care o reprezintă concilierea conceptului de spațiu maritim amenajat cu principiul libertății mărilor, așa cum este definit în convențiile Organizației Maritime Internaționale;

13. recunoaște faptul că amenajarea spațiului maritim reprezintă un instrument relevant pentru concilierea exigențelor fiecărei activități și pentru îmbunătățirea utilizării mărilor astfel încât să se asigure respectarea durabilă a ecosistemelor. Stabilirea de reguli clare și cunoscute de toți va favoriza investițiile pe termen lung și, astfel, va contribui la creșterea contribuției activităților maritime la realizarea obiectivelor de competitivitate și de promovare a creșterii economice și a ocupării forței de muncă, în conformitate cu Strategia de la Lisabona. În acest cadru, dorește ca Comisia să ia toate măsurile necesare pentru stabilirea unor principii de conciliere care să garanteze transparența acestui proces, prin reguli predeterminate stabilite de comun acord cu regiunile maritime și destul de flexibile pentru a se ține seama de particularitățile bazinelor maritime;

14. salută progresele Comisiei în domeniul amenajării spațiului maritim și dorința acesteia de a elabora principii comune la nivel european. Consideră că Uniunea Europeană are, într-adevăr, un rol de impulsionare și coordonare în acest domeniu și că procesul de consultare organizat de Comisie în 2009 va duce la o mai bună înțelegere a obiectivelor și la propunerea unor orientări care ar putea favoriza adoptarea unei abordări comune. În acest sens, îi recomandă Comisiei să elaboreze o Carte albă ca urmare a acestor consultări;

15. consideră că rolul Uniunii Europene ar putea evolua spre aspecte normative, în ceea ce privește metoda și principiile, astfel încât să se asigure o reală coordonare a amenajării spațiului maritim în cadrul statelor interesate, precum și între acestea. În acest sens, CoR face referire la inițiativele întreprinse deja la anumite niveluri regionale, în special în Marea Mediterană, în cadrul Convenției de la Barcelona privind protecția mediului marin, și, mai ales, al celui de-al 7-lea protocol prin care statele membre interesate au hotărât să realizeze în comun o gestionare integrată a zonelor costiere (GIZC) ale Mării Mediterane, creându-și pentru aceasta instrumente obligatorii. Dincolo de promovarea unei abordări comune a amenajării spațiului maritim, Uniunea Europeană ar putea contribui la înscrierea convențiilor regionale existente pentru fiecare bazin maritim în perspectiva unei dezvoltări maritime durabile și integrate, în cadrul fiecărei regiuni maritime relevante;

16. încurajează pe deplin Comisia să sprijine realizarea de proiecte-pilot în fiecare bazin maritim, pentru a verifica valabilitatea principiilor propuse, ținând seama de diversitatea mărilor regionale. Reamintește că regiunile ultraperiferice care reunesc o mare parte a spațiului maritim european trebuie să fie pe deplin integrate în acest proces;

17. subliniază rolul important pe care trebuie să îl joace autoritățile locale și regionale în materie de amenajare a spațiului maritim, dat fiind că acestea reprezintă sursa de finanțare a anumitor politici, dar și nivelul de guvernare cel mai bine plasat pentru a asigura reconcilierea diferitelor utilizări. Parteneriatele marine și de coastă și rețelele maritime existente pot juca un rol esențial în ceea ce privește facilitarea dezvoltării și punerii în aplicare a amenajării spațiului maritim în statele membre. Cu toate că, cel mai adesea, gospodărirea apelor teritoriale și gestionarea ZEE ([7]) ține de competența statelor membre,

([5]) Cf. COM(2008) 791 final.

([6]) În special în Directiva-cadru privind o strategie pentru mediul marin.

([7]) Zone economice exclusive.

autoritățile locale şi regionale intervin, de asemenea, în acest domeniu, în temeiul competențelor şi al responsabilităților lor în ceea ce priveşte gospodărirea apelor, şi, uneori, în calitate de autorități portuare sau de autorități de gestionare a zonelor protejate. În general, acestea sunt responsabile pentru garantarea unei dezvoltări echilibrate şi solidare a spațiului maritim;

18. subliniază, de asemenea, necesitatea unei amenajări coordonate şi coerente a spațiului terestru şi maritim, astfel încât interfața dintre pământ şi mare să fie gestionată corect, în special în zona costieră. În acest sens, reaminteşte lucrările realizate în cadrul gestionării integrate a zonelor costiere (GIZC);

19. reaminteşte că regiunile şi oraşele europene cooperează deja la nivel transfrontalier şi transnațional, în special în cadrul programelor Interreg, care le permit să realizeze proiecte comune legate de gestionarea spațiului maritim. Consideră, de asemenea, că grupările europene de cooperare teritorială (GECT) ar putea să ofere posibilități interesante de cooperare regională;

20. salută crearea, de către Comisie, a unei rețele europene de observare şi date marine, care ar trebui să prezinte, la sfârşitul anului 2009, un Atlas european al mărilor şi speră că acest viitor atlas va putea fi conectat cu noul instrument Google Ocean, prezentat în februarie 2009;

21. regretă atenția insuficientă acordată de Comisie chestiunii subsidiarității. În stadiul actual, propunerea Comisiei se bazează pe o serie de temeiuri juridice (printre care se numără cele privitoare la politica transporturilor şi la dezvoltarea durabilă). Cu toate acestea, politicile de amenajare a teritoriului au fost considerate până în prezent, în temeiul Tratatului de la Nisa, ca fiind de competența exclusivă a statelor membre. Or, în cazul intrării în vigoare a Tratatului de la Lisabona şi în conformitate cu noul obiectiv de coeziune teritorială, se pune, de exemplu, problema dacă articolul 352 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (corespunzător articolului 308 TCE din Tratatul de la Nisa) ar putea servi drept temei juridic pentru viitoare acțiuni normative în materie de amenajare a spațiului maritim;

Transportul maritim

22. consideră că transportul maritim reprezintă, pe de o parte, un element esențial al economiei europene, constituind o sursă de venituri şi de locuri de muncă, o sursă de cunoştințe specializate, atât la nivel uman, cât şi la nivel tehnologic, şi un factor de performanțe ecologice şi de competitivitate, însă necesită, pe de altă parte, măsuri speciale de precauție în materie de siguranță maritimă. Importanța acestuia pentru o economie durabilă trebuie consolidată continuu prin reducerea dificultăților pe care le întâmpină în raport cu alte moduri de transport şi prin introducerea de cerințe privind protecția mediului. Într-adevăr, cu toate că transportul maritim este deosebit de expus vicisitudinilor economiei financiare, el rămâne vectorul principal al economiei reale. Prin urmare, de îndată ce aceasta se va redresa, porturile europene vor trebui să fie capabile să răspundă necesităților industriei maritime în ceea ce priveşte echipamentele şi serviciile. În ultimii zece ani, adaptarea instalațiilor portuare europene nu s-a realizat în acelaşi ritm ca în majoritatea porturilor mondiale, în special în cele asiatice. Prin urmare, Europa trebuie, în mod obligatoriu, să îşi actualizeze structurile şi din perspectiva unei dezvoltări durabile, pentru a putea răspunde provocărilor viitoare ale comerțului mondial;

23. susține voința de realizare a pieței interne, pentru ca transportul maritim să devină mai atractiv şi mai competitiv. Regretă, însă, că măsurile concrete se concentrează în special asupra acestui punct şi doreşte, în consecință, ca aspectele sociale şi cele legate de mediu să fie pe deplin luate în considerare;

24. subliniază că politica în domeniul transportului maritim trebuie concepută ca o componentă a întregului lanț logistic din care face parte. Aceasta presupune ca zonele portuare să fie considerate un element indispensabil în coordonarea dintre diferitele moduri de transport al mărfurilor dintr-un punct în altul al spațiului european sau la nivel internațional. Prin urmare, porturile nu trebuie privite ca un simplu punct de plecare sau ca o destinație finală, ci ca un factor determinant al unei logici de transport de la un punct la altul;

25. insistă asupra necesității ca porturile să fie transformate în adevărate poluri de referință în gestionarea virtuală a lanțului de transport, capabile să anticipeze gestionarea fluxurilor de mărfuri. Aceasta presupune ca sistemele de informare care permit optimizarea serviciilor de transport şi de logistică prin urmărirea în timp real a mărfurilor să nu fie întrerupte în timpul tranzitului portuar. În acest sens, trebuie dezvoltată sau creată – acolo unde nu există încă – interoperabilitatea sistemelor de exploatare a zonelor portuare între ele şi cu platformele interioare;

26. salută dorința Comisiei de a armoniza numărul de sarcini administrative şi vamale care se aplică transportului maritim cu cele care se aplică celorlalte moduri de transport. Spre exemplu, ar fi o iluzie să considerăm posibil transferul transportului de mărfuri de la modul rutier la cel maritim conform conceptului autostrăzilor maritime, atâta timp cât formalitățile privind îmbarcarea sau debarcarea camioanelor grele la bordul navelor rămân extrem de greoaie pentru potențialii utilizatori. De aceea, reglementările trebuie reduse într-o măsură corespunzătoare, ținând seama de specificul transportului maritim (caracterul deschis al mărilor şi, în consecință, incertitudinea cu privire la granițe în porturi, riscurile deosebite de periclitare a mediului maritim în urma accidentelor etc.);

Strategia maritimă 2018 ([8])

27. salută propunerile formulate de Comisie în ceea ce priveşte principalele chestiuni abordate în text, şi anume:

— sprijinirea unui comerț maritim internațional în condiții echitabile, cu respectarea regulilor universale;

— valorizarea profesiunilor din sectorul maritim (formare, calificare, profesionalizare etc.) şi respectarea prevederilor adoptate de OIM cu privire la tratamentul echitabil al navigatorilor, condițiile de trai şi remunerarea acestora;

([8]) Cf. COM(2009) 8 final.

— realizarea de progrese înspre un transport maritim fără deşeuri şi emisii şi aplicarea pe deplin a principiului dezvoltării durabile;

— garantarea, pe termen lung, a securității şi a siguranței transportului maritim prin respectarea regulilor existente şi prin dezvoltarea unor acțiuni de prevenire;

28. cu toate acestea, pune sub semnul întrebării capacitatea Uniunii Europene de a pune în practică aceste propuneri, având în vedere amploarea domeniului pe care ele le acoperă. În acest sens, recomandă Comisiei să clasifice problemele în funcție de importanța lor şi să fixeze priorități pentru acțiunile care trebuie întreprinse, prin elaborarea, împreună cu statele membre şi cu toate părțile interesate, a unei foi de parcurs amănunțite, în cel mai scurt timp şi, în orice caz, înainte de sfârşitul anului 2009;

29. regretă faptul că propunerile concrete nu privesc decât liberalizarea schimburilor comerciale în scopul competitivității şi al productivității. Constată că protecția mediului sau garantarea unor standarde sociale mai bune pentru navigatori se limitează la enunțarea unor principii generale, fără să se prevadă un calendar şi nişte acțiuni concrete;

30. subliniază că transportul maritim constituie un mod de transport durabil, care aduce o contribuție decisivă la combaterea schimbărilor climatice şi a poluării atmosferice şi, în general, la ecologizarea transportului. Consideră că dezvoltarea unui sistem de transporturi mai ecologic reprezintă o prioritate politică. CoR consideră că transferul modal către transportul maritim permite să se răspundă în acelaşi timp cererii tot mai mari în materie de transporturi (pasageri şi mărfuri) şi exigențelor legate de combaterea schimbărilor climatice. CoR regretă, mai ales, faptul că transportul maritim internațional este exclus în continuare din mecanismele Protocolului de la Kyoto şi din calendarul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Prin urmare, Comitetul încurajează OMI să propună în cel mai scurt timp posibil, în perspectiva conferinței ONU privind clima, care va avea loc în decembrie 2009, la Copenhaga, o reglementare obligatorie privind emisiile de gaze cu efect de seră, care să se aplice tuturor navelor, indiferent de pavilionul sub care navighează, în vederea adoptării acesteia în 2011. Comisia Europeană trebuie să acționeze în sensul promovării unor certificate de mediu unice şi transparente pentru nave şi porturi, cum ar fi indicele maritim de mediu *(Environmental Ship Index, ESI)* elaborat în cadrul inițiativei porturilor mondiale vizând clima *(World Ports Climate Initiative)*. Cu toate acestea, pentru a evita, în măsura posibilului, ca sectorul european al transportului maritim să se confrunte cu dezavantaje concurențiale, Uniunea Europeană ar trebui să se asigure, cu prioritate, că reglementările obligatorii sunt adoptate la nivel internațional. În afară de aceasta, trebuie verificat care ar fi efectele introducerii unor taxe portuare diferențiate în funcție de cât de poluante sunt navele;

31. subliniază că obiectivul ecologizării transportului maritim trebuie să conducă nu numai la măsuri destinate să reducă amprenta ecologică a navelor, ci şi la evaluarea şi micşorarea impactului echipamentelor portuare şi logistice asupra mediului. Din acest punct de vedere, semnalează că accelerarea procedurilor pentru dezvoltarea portuară este esențială pentru a asigura competitivitatea porturilor europene, însă că aceasta nu trebuie să se realizeze în detrimentul calității evaluărilor de mediu, ci trebuie să se acorde întreaga atenție stabilirii unei reglementări precise şi care să nu se preteze la interpretări diferite, de natură să dea naştere la denaturări ale concurenței. O bună integrare urbană a activităților maritime, portuare şi logistice trebuie considerată un obiectiv în sine al politicii maritime europene;

32. consideră că transportul maritim trebuie să reprezinte un sector exemplar în ceea ce priveşte ecologizarea transportului şi, în acest context, invită Uniunea Europeană să sprijine ferm cercetarea şi inovarea, în scopul îmbunătățirii performanțelor de mediu ale navelor şi ale porturilor; astfel, ar trebui abordată, de exemplu, tema evitării poluării apelor de către nave;

33. subliniază că punerea în aplicare a recomandărilor formulate necesită mobilizarea unor resurse considerabile şi invită Comisia să evalueze costul inițiativelor propuse, să specifice finanțările posibile şi să recomande o repartizare între diferitele părți interesate. Consideră că transportul maritim, ca mod mai durabil din punct de vedere ecologic decât transportul rutier, ar trebui să se bucure de mai mult sprijinit prin intermediul finanțărilor comunitare şi invită Uniunea Europeană să ia toate inițiativele indispensabile pentru asigurarea resurselor financiare comunitare necesare;

34. solicită ca următoarea revizuire a rețelei transeuropene de transport să permită creşterea nivelului de prioritate acordat investițiilor portuare şi de racordare a porturilor la hinterlanduri în cadrul bugetului european: fonduri structurale, linia RTE-T şi Marco Polo. Negocierile dintre statele membre şi Comisie au dus la un dezechilibru în detrimentul elementului maritim şi portuar. Harta portuară europeană trebuie să fie, pe viitor, mai echilibrată între diversele categorii de porturi (recunoaşterea interesului porturilor mici şi medii pentru îmbunătățirea accesibilității) şi între regiuni (centru/periferie), iar totalitatea instrumentelor financiare comunitare trebuie să contribuie la acest echilibru;

35. consideră că obiectivul menținerii unor reguli de concurență echitabilă între diversele moduri de transport implică internalizarea costurilor externe (în special a celor legate de mediu) şi că, în absența acestei internalizări, regulile de piață nu sunt suficiente pentru a reglementa fluxurile de trafic maritim;

36. reaminteşte, de asemenea, obiectivul de a acorda un sprijin diferențiat zonelor insulare ale teritoriului comunitar, a căror competitivitate şi a căror participare la schimburile internaționale şi intraeuropene depind într-o mare măsură de acest mod de transport. Îşi reiterează dorința ca „regiunile insulare ale Uniunii să fie efectiv conectate la sistemul de «autostrăzi maritime», în vederea îmbunătățirii accesului acestora la piața unică" ([9]);

37. sprijină propunerea vizând crearea unui grup de lucru (*Task Force*) pentru a identifica modalitățile de realizare a unui echilibru corect între condițiile de muncă ale navigatorilor şi competitivitatea flotei europene. Propune extinderea mandatului acestuia la definirea unei „norme sociale" minime, care să permită transformarea factorului uman într-un factor deplin de dezvoltare, întrucât consideră că formarea, profesionalismul şi condițiile de trai şi de muncă ale echipajelor navelor reprezintă factorul-cheie al succesului măsurilor vizând garantarea competitivității serviciilor maritime, a securității şi a siguranței maritime, precum şi a protecției mediului. Ca atare, invită Uniunea Europeană să pună la punct un mecanism specific de îndrumare şi control al

([9]) Cf. Avizului CdR 119/2006 „Examinarea intermediară a Cărții albe privind transporturile", punctul 4.4.

oficiilor de plasare a forței de muncă (numite și *manning agencies*), în conformitate cu prevederile convențiilor OIM, similar celui înființat pentru centrele de formare constituite în baza Convenției STCW *(Standard of Training Certification and Watch-Keeping for Seafarers* – Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart);

38. împărtășește punctul de vedere al Comisiei, care subliniază caracterul esențial al aspectelor de formare pentru toate sectoarele maritime, și aprobă propunerile formulate în acest sens. Apreciază mai ales propunerea de punere la punct a unui sistem de tipul „ERASMUS" în sectorul maritim și invită Comisia să definească această propunere în mod mai amănunțit, astfel încât să clarifice condițiile și domeniul său de aplicare, și în special modul în care acest sistem s-ar putea extinde la tinerii care urmează o formare profesională în sectorul maritim, în loc să fie limitat doar la formarea ofițerilor;

39. consideră că propunerile privind resursele umane, competențele și cunoștințele maritime specializate trebuie să privească întregul sector maritim, inclusiv elementele sale terestre, adică locurile de muncă portuare sau legate de activitățile logistice și care preced sau urmează expedierii mărfurilor. Prin urmare, se dovedește necesară definirea, la nivel european, a unui cadru general care să stabilească un ghid de bune practici care vor trebui respectate, stabilindu-se însă și un anumit număr de limite și eliminându-se astfel, spre exemplu, principiul auto-asistenței pentru operațiunile de transbordare. Un astfel de cadru nu se poate concepe decât dacă se poate aplica, în mod flexibil, la nivelul fiecărei zone portuare. Dubla respingere a directivei privind liberalizarea serviciilor portuare reaminteşte faptul că orice inițiativă reglementară rigidă este sortită eșecului;

40. solicită Comisiei să precizeze mijloacele de evitare a denaturării concurenței între porturi în ceea ce privește asumarea costurilor măsurilor de siguranță;

41. solicită Comisiei să precizeze mijloacele de evitare a denaturării concurenței între porturi în ceea ce privește respectarea obligațiilor introduse de directivele europene, în special în materie de siguranță;

42. își exprimă acordul în ceea ce privește propunerile în materie de securitate maritimă și subliniază progresele importante realizate în armonizarea acestor chestiuni. Subliniază că adoptarea recentă, de către Parlamentul European, a celui de-al treilea pachet maritim (Erika III) demonstrează capacitatea de a armoniza regulile privind transportul maritim. Comitetul își exprimă îngrijorarea cu privire la noile riscuri din sectorul transportului maritim, mai ales cele legate de accidentele în care sunt implicate navele-container sau navele-cisternă pentru transportul produselor chimice, mai ales în condițiile sporirii capacității navelor actuale, și invită Comisia să precizeze măsurile deja adoptate sau preconizate pentru a face față acestor probleme;

43. consideră că strâmtorile prin care tranzitează cea mai mare parte a traficului mondial trebuie să facă obiectul unei abordări specifice, care să vizeze o mai bună coordonare a gestionării acestor spații caracterizate prin riscuri importante, la care autoritățile locale trebuie să facă față în mod direct. Consecințele unui accident maritim într-o strâmtoare mare, cum ar fi cea din Pas-de-Calais, ar fi considerabile, atât la nivel economic, cât și la nivel ecologic, nu numai pentru regiunile maritime respective, ci pentru întreaga Europă;

44. subliniază faptul că practicile naționale în materie de control vamal și veterinar pot antrena denaturări ale concurenței și, prin urmare, își exprimă dorința ca Comisia să realizeze controale mai stricte în ceea ce privește transpunerea directivelor, pentru a garanta o interpretare fidelă a acestora;

45. insistă asupra importanței dimensiunii externe a politicii maritime, în special în sectorul transporturilor. Consideră că armonizarea regulilor de funcționare sub diferitele pavilioane europene ar permite consolidarea poziției Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale și realizarea unui pas înainte către armonizarea la nivel mondial a regulilor care privesc transportul maritim. În acest sens, dorește ca UE să-și facă mai bine auzită vocea în forurile internaționale (OMI, OMC și OIM), astfel încât transportul maritim european să poată evolua într-un mediu competitiv mai transparent și mai loial. Încurajează Comisia în eforturile sale de a coordona pozițiile statelor membre în cadrul OMI și pledează în favoarea recunoașterii statutului de observator al Uniunii Europene în cadrul acestei organizații;

46. pune sub semnul întrebării calendarul ales pentru această Strategie maritimă, și anume perioada 2009-2018, și pledează în favoarea unei alinieri (ulterioare) la calendarul noii Strategii de la Lisabona post-2010;

Spațiul maritim fără bariere

47. este de acord cu obiectivul de a elimina sau de a simplifica, parțial sau în totalitate, procedurile administrative care împiedică dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte în interiorul Uniunii Europene, garantând un nivel ridicat de securitate și de protecție a mediului;

48. salută dorința Comisiei de a crea un spațiu de transport maritim fără bariere, care să permită realizarea pieței interne în domeniul transportului maritim, însă regretă că aceasta nu face referire la un spațiu maritim comun, care să meargă mai departe de eliminarea barierelor administrative și fiscale pentru navele care navighează între porturile europene;

49. își exprimă dorința ca aspectele sociale să fie pe deplin luate în considerare și ca Uniunea Europeană să acționeze astfel încât regulile internaționale privind dreptul muncii și protecția mediului să fie mai bine respectate, pentru a se menține condiții loiale de concurență la nivel mondial; ca atare, consideră că măsurile propuse de Comisie nu constituie decât o primă etapă în realizarea unui veritabil spațiu maritim comun; în acest sens, salută soluțiile progresiste menționate în Comunicarea Comisiei din 21 ianuarie 2009 și invită Comisia să indice cât mai rapid următoarele faze de realizare a unui spațiu maritim comun;

50. salută orientările propuse cât privește simplificarea, armonizarea, punctul de informare unic și transmiterea electronică a datelor. Consideră că navele înscrise sub pavilionul unui stat membru și care navighează între două porturi ale Uniunii Europene nu ar trebui să fie supuse unor obligații în materie de documentație mai constrângătoare decât celelalte moduri de transport, în măsura în care aceasta nu contravine vreunui aspect specific de securitate a transportului maritim;

51. subliniază efortul de simplificare deja realizat în ceea ce priveşte formalităţile de raportare şi informatizarea. Salută dorinţa de a continua simplificarea şi armonizarea, la nivelul statelor membre, a procedurilor administrative, în special vamale, veterinare sau fitosanitare;

52. regretă formularea neinspirată a Comisiei, conform căreia „serviciile de pilotaj pot fi o sursă serioasă de probleme"; reaminteşte importanţa serviciilor de pilotaj pentru securitatea maritimă în porturi şi la intrarea în porturi; ca atare, invită Uniunea şi statele membre să fixeze cu cea mai mare rigurozitate procedura de acordare a permisului de navigare fără pilotaj;

53. invită Comisia să ia toate măsurile necesare pentru a evita denaturările care rezultă în urma divergenţelor de interpretare în aplicarea procedurilor deja armonizate;

54. salută obiectivul reprezentat de punctul de informare unic, însă subliniază faptul că acest obiectiv implică investiţii substanţiale pentru a echipa toţi actorii din cadrul acestei reţele. Consideră că reţeaua europeană *SafeSeaNet* constituie o prioritate pentru raţionalizarea şi accelerarea schimbului de documente între actorii din domeniul transportului maritim. Consideră că este indispensabil să se contribuie la dotarea cu echipamentul necesar a comunităţilor portuare, pentru a garanta eficienţa sistemelor de schimburi de documente şi succesul acestei reţele europene. Atrage totodată atenţia Comisiei asupra consecinţelor unora din măsurile propuse pentru porturile mici şi mijlocii şi solicită întreprinderea acţiunilor necesare, astfel încât aceste măsuri să nu ducă la o denaturare a concurenţei, cu prejudicierea echilibrului reţelei portuare europene;

Ajutoarele de stat care completează finanţarea comunitară pentru lansarea autostrăzilor maritime ([10])

55. salută iniţiativa Comisiei de clarificare a mecanismului diferitelor sisteme de ajutoare de stat care completează finanţarea comunitară pentru lansarea autostrăzilor mării, subliniază caracterul indispensabil şi determinant al finanţării publice la dezvoltarea transportului maritim pe distanţe scurte şi reaminteşte că obiectivele de decongestionare a reţelei rutiere şi de reducere a impactului transportului de mărfuri asupra mediului justifică pe deplin susţinerea proiectelor de autostrăzi maritime de către autorităţile publice. În acest sens, posibilitatea reală de a mobiliza ajutoare de stat la nivel naţional, regional sau local trebuie salutată, însă nu trebuie considerată un răspuns satisfăcător la insuficienţa fondurilor europene alocate autostrăzilor maritime;

56. regretă că criteriile stabilite de Comisie pentru examinarea proiectelor răspund, în principal, unor exigenţe de viabilitate pe termen scurt a serviciului, în timp ce acest obiectiv este extrem de greu de realizat într-un termen scurt, având în vedere, pe de o parte, investiţiile iniţiale semnificative necesare şi, pe de altă parte, incertitudinea în ceea ce priveşte volumul de încărcare a navelor, după cum demonstrează experimentul realizat între porturile Toulon şi Civitavecchia (Roma) între 2005 şi 2008;

57. semnalează lipsa unei analize globale privind natura operaţiilor şi a investiţiilor care pot beneficia de subvenţii europene, în măsura în care instrumentele create în ultimii ani nu au produs rezultatele aşteptate. Dincolo de caracterul lor complex, anumite aspecte ale mecanismelor de finanţare propuse par neadaptate sau foarte puţin utile în raport cu necesităţile generate de lansarea unui serviciu de autostrăzi maritime;

58. recomandă ca navele construite sau achiziţionate de un operator maritim şi alocate unei autostrăzi maritime să poată fi, prin derogare, asimilate infrastructurilor, în pofida caracterului lor mobil. Astfel, aceste nave vor putea fi subvenţionate, aşa cum este cazul anumitor investiţii rutiere şi feroviare. Cu toate acestea, în conformitate cu jurisprudenţa CJCE, şi în special cu hotărârile Ferring (cauza C-53/00) şi Altmark (cauza C-280/00), sprijinul financiar pentru exploatarea acestor nave nu ar trebui să depăşească compensaţia financiară pentru obligaţiile de serviciu public. Obiectivele în materie de mediu legate de conceptul de autostradă maritimă sunt de aşa natură încât trebuie să se ia în considerare adoptarea de dispoziţii excepţionale. Efectele aşteptate ale transferului modal de la transportul terestru spre cel maritim nu vor fi vizibile decât dacă acest transfer devine efectiv. Din această perspectivă, ideea unui transfer de finanţare în anticiparea transferului modal nu pare nepotrivită;

59. îşi exprimă dorinţa ca operatorii privaţi (armatori, întreprinderi de logistică, transportatori), care joacă un rol determinant în procesul de punere în aplicare a conceptului de autostrăzi maritime, să fie pe deplin implicaţi şi să îşi exprime punctul de vedere în cadrul unei analize aprofundate a motivelor care îi împiedică să decidă lansarea unui serviciu de autostrăzi maritime;

60. recomandă, în acest sens, ca birourile de promovare a transportului maritim pe distanţă scurtă („*short sea*") înfiinţate de statele membre (centre naţionale de competenţă) să fie mai bine recunoscute şi ca responsabilităţile acestora să fie consolidate. Acest lucru implică sporirea resurselor umane şi financiare puse la dispoziţia lor, spre exemplu în cadrul unor contracte de parteneriat cu autorităţile regionale din zonele maritime şi cu actorii privaţi ai lanţului de transport: armatori, întreprinderi de logistică, expeditori, etc.;

61. consideră că regimul ajutoarelor de stat care completează finanţarea comunitară pentru lansarea autostrăzilor maritime ar fi putut fi integrat, pentru facilitarea înţelegerii documentului, în textul privind orientările comunitare în ceea ce priveşte ajutoarele de stat în domeniul transportului maritim;

62. invită, în general, Comisia să studieze posibilitatea unei adaptări generale a regulilor de intervenţie în ceea ce priveşte ajutoarele de stat şi finanţările comunitare pentru dezvoltarea autostrăzilor maritime;

63. consideră, la fel ca şi Comisia, că „stabilirea în avans a unei anumite valori a finanţării publice pe care se poate conta este esenţială pentru posibilii ofertanţi". În acest sens, semnalează că clauzele de rambursare pot, de asemenea, constitui o frână pentru actorii economici, care se confruntă cu riscul de a trebui să restituie ajutoarele financiare în cazul în care proiectele nu şi-au realizat obiectivele; susţine ideea ca ajutoarele de stat acordate autostrăzilor maritime să fie condiţionate de realizarea unor

([10]) Cf. Comunicării 2008/C 317/8.

obiective precise, însă recomandă Comisiei să studieze posibilitatea de a prevedea, la punerea în practică a proiectelor de autostrăzi maritime, obiective eşalonate care să condiţioneze menţinerea finanţării publice;

64. invită Comisia să difuzeze această informaţie în mod foarte amplu şi să nu se limiteze la publicaţiile oficiale, pentru a sensibiliza operatorii cu privire la relevanţa politicii sale şi, cu această ocazie, să facă public faptul că este hotărâtă să se confrunte cu provocarea majoră pe care o reprezintă transferul modal de la transportul rutier către cel maritim, prin intermediul unor măsuri adaptate, în deplină conformitate cu obiectivele fixate în materie de dezvoltare durabilă şi veghind în acelaşi timp să nu genereze denaturări flagrante ale concurenţei;

Formalităţile de raportare aplicabile navelor la intrarea în sau la ieşirea din porturile statelor membre

65. recunoaşte că simplificarea procedurilor administrative prin generalizarea transmiterii electronice a informaţiilor şi raţionalizarea formalităţilor de raportare contribuie la sporirea atractivităţii transportului maritim;

66. subliniază faptul că aceste măsuri au, de asemenea, un efect benefic asupra securităţii mediului şi asupra securităţii maritime, dat fiind că ele vor permite eliberarea echipajelor de sarcinile administrative, acestea putându-se, prin urmare, concentra asupra securităţii. Mai mult, transmiterea electronică a datelor le va permite autorităţilor să dispună, în timp real, de informaţiile necesare pentru a lua măsurile adecvate în caz de accident;

67. salută alegerea unui proces de armonizare evolutiv, ce asigură legătura şi coerenţa cu calendarul Organizaţiei Maritime Internaţionale, care rămâne nivelul relevant, proces ilustrat în special prin propunerea unui formular european provizoriu destinat să armonizeze solicitările de informaţii în materie de siguranţă, în aşteptarea unui formular armonizat la nivel internaţional. În acest sens, Comitetul Regiunilor susţine solicitarea adresată delegaţiilor statelor membre ale Uniunii Europene cu ocazia sesiunilor Comitetului FAL de „a depune eforturi astfel încât formularele Convenţiei FAL să fie armonizate cu formularele impuse de legislaţia comunitară existentă";

68. susţine obiectivul de generalizare a sistemului electronic de schimb de informaţii până la 15 februarie 2013, însă subliniază faptul că vor trebui realizate investiţii importante pentru a asigura echiparea întregului lanţ al transportului maritim. Costurile de dezvoltare a sistemelor de transmitere a informaţiilor sunt importante pentru porturile mici. Prin urmare, solicită Comisiei să precizeze ce ajutoare financiare se pot acorda în acest context;

69. consideră, la fel ca şi Comisia, că simplificarea şi armonizarea formalităţilor şi a documentelor administrative joacă un rol important în promovarea transportului maritim pe distanţe scurte. În acest sens, salută exceptarea de la formularele FAL a navelor care navighează între porturi ale Uniunii Europene. În măsura posibilului, codul ISPS ar trebui adaptat la activităţile operatorilor de transport maritim pe distanţe scurte;

70. regretă faptul că nu se ţine seama de chestiunea combaterii imigraţiei clandestine, care înceteneşte în mod substanţial procedurile de exploatare şi implică costuri importante în anumite zone;

71. solicită, de asemenea, adoptarea în integralitate, de către toate statele membre, a convenţiilor internaţionale privind căutarea şi salvarea pe mare (SAR) şi privind siguranţa vieţii pe mare (SOLAS). Aceste convenţii definesc, la nivelul întregii comunităţi internaţionale, reguli comune în privinţa obligaţiei de a acorda ajutor sau asistenţă de urgenţă naufragiaţilor şi navigatorilor aflaţi în pericol de naufragiu sau abandonaţi în apele teritoriale europene. Cu toate acestea, consideră că adoptarea acestor reguli trebuie să fie însoţită de instituirea, la nivelul Uniunii Europene, a unor mecanisme de solidaritate, dat fiind că gestionarea migraţiei maritime ilegale nu poate fi lăsată exclusiv în sarcina statelor membre ale Uniunii Europene care au o coastă maritimă sensibilă în ceea ce priveşte fluxurile migratorii. Subliniază, în acelaşi timp, că eforturile vizând îmbunătăţirea operaţiunilor de căutare şi salvare a migranţilor şi refugiaţilor aflaţi în pericol pe mare nu reprezintă decât un aspect al răspunsului la problema mai amplă pe care o constituie migraţia maritimă ilegală.

Bruxelles, 17 iunie 2009

Preşedintele

Comitetului Regiunilor

Luc VAN DEN BRANDE