III

(Prípravné akty)

VÝBOR REGIÓNOV

80. PLENÁRNE ZASADNUTIE 17.–18. JÚNA 2009

Stanovisko Výboru regiónov „balík predpisov v oblasti námornej a príbrežnej dopravy“

(2009/C 211/10)

VÝBOR REGIÓNOV:

— Sa domnieva, že európska námorná politika musí byť súčasťou uceleného medzisektorového prístupu, ktorý vychádza z námorného priestorového plánovania a ktorý si kladie za cieľ vyrovnať sa so zintenzívňovaním rôznych činností v obmedzenom a zraniteľnom priestore a navzájom ich zosúladiť.

— Nazdáva sa, že takéto plánovanie predpokladá inovačný systém riadenia, vychádzajúci z viacúrovňového riadenia a rešpektovania zásady subsidiarity. Pripomína preto významnú úlohu, ktorú v oblasti námorného priestorového plánovania zohrávajú územné samosprávy ako financovatelia určitých politík, ale aj ako najnižšia úroveň, ktorá najlepšie dokáže zabezpečiť zosúladenie rôznych činností.

— Oceňuje pokrok, ktorý Komisia dosiahla v oblasti námorného plánovania a jej úmysel vypracovať na európskej úrovni spoločné zásady a domnieva sa, že úloha Európskej únie by sa mohla vyvinúť smerom k normatívnejším aspektom pokiaľ ide o metodiku a princípy, najmä s využitím súčasných regionálnych dohovorov.

— Podporuje snahu Komisie o dobudovanie vnútorného trhu v záujme zatraktívnenia námornej dopravy a zvýšenia jej konkurencieschopnosti, avšak ľutuje, že konkrétne opatrenia sa zameriavajú v podstate len na hospodársky rozmer. VR si želá, aby sa plne zohľadnili aj sociálne a environmentálne aspekty.

— Opakuje svoju požiadavku, aby sa preskúmali „možnosti revízie finančného systému EÚ s cieľom vytvoriť jediný zjednodušený systém pre všetky otázky v oblasti námornej politiky v rámci európskeho pobrežného a ostrovného fondu“. Toto preskúmanie by sa malo uskutočniť v rámci diskusií o budúcom finančnom rámci na roky 2014 – 2020.

— Nazdáva sa, že vyjasnenie otázky finančnej pomoci pre námorné diaľnice je vítané, no bolo by užitočnejšie stanoviť si ambicióznejší cieľ a globálne sa zamyslieť nad o charakterom operácií a investícií, na ktoré je možné získať európske dotácie, pretože nástroje použité v posledných rokoch nepriniesli očakávané výsledky, najmä pokiaľ ide o požiadavky krátkodobej životaschopnosti.

Spravodajca Pán Michel Delebarre, primátor mesta Dunkerque **(FR/SES)**

Referenčné dokumenty

Návod na námorné priestorové plánovanie: dosiahnutie spoločných zásad v EÚ. KOM(2008) 791 v konečnom znení. Oznámenie Komisie z 25.11.2008.

Strategické ciele a odporúčania pre politiku EÚ v oblasti námornej dopravy do roku 2018. KOM(2009) 8 v konečnom znení. Oznámenie Komisie z 21.1.2009.

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva a ktorou sa zrušuje smernica 2002/6/ES. KOM(2009) 11 v konečnom znení. 21.1.2009.

Oznámenie a akčný plán so zreteľom na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok. KOM(2009) 10 v konečnom znení. 21.1.2009.

Oznámenie Komisie, ktorým sa vydávajú usmernenia v súvislosti so štátnou pomocou dopĺňajúcou finančné prostriedky poskytované Spoločenstvom na otvorenie námorných diaľnic. (2008/C 317/08).

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV,

1. Eviduje výrazný pokrok, ktorý Komisia dosiahla a víta efektívnu realizáciu akčného plánu ako aj zvolený integrovaný prístup. Domnieva sa, že európska námorná politika musí byť súčasťou uceleného medzisektorového prístupu, ktorý bude pokrývať „všetky aspekty vzťahu ľudí k moriam a oceánom". ([1])

2. Pripomína, že v pobrežných regiónoch a mestách Európskej únie žije približne polovica európskeho obyvateľstva ([2]) a že tieto oblasti prispievajú k európskemu HDP zhruba vo výške 40 %. Miestne a regionálne orgány majú rôzne právomoci v oblastiach súvisiacich s námornou politikou a sú dôležitým stupňom pri podporovaní koordinácie jednotlivých sektorových politík v praxi. Pobrežné územné samosprávy nesú tiež osobitnú zodpovednosť v oblasti územného a priestorového plánovania pobrežných zón: musia riešiť spory súvisiace s konfliktnými činnosťami na pobreží ako aj na mori a usilovať sa o trvalo udržateľný rozvoj a mieru zamestnanosti, ktoré by boli v rovnováhe s potrebnou ochranou morského prostredia. Nadobudli tak odborné poznatky týkajúce sa integrovaných strategických úvah o tomto type území a tiež v oblastiach ako je doprava, rozvoj prístavov, bezpečnosť, mestský rozvoj, námorné priestorové plánovanie, odborná príprava a integrovaná správa pobrežných zón (ISPZ).

3. Zdôrazňuje, že správna implementácia európskej námornej politiky si vyžaduje riadenie, do ktorého budú bezprostrednejšie zapojení miestni a regionálni aktéri. Riadenie námornej politiky založené na skutočnom partnerstve, zahŕňajúce všetky rozhodovacie úrovne ako aj občiansku spoločnosť, umožní včas odhaliť prípadné konflikty a nájsť riešenia vhodné pre konkrétne územie.

4. Pripája sa k stanovisku Komisie, vyjadrenom v oznámení o usmerneniach pre integrovaný prístup k námornej politike ([3]), že pobrežné oblasti síce majú prospech z integrovaného prístupu k námornej politike, ale v prípade absencie takéhoto prístupu sú vystavené negatívnym následkom.

5. Nazdáva sa, že je nevyhnutné vytvoriť prepojenie medzi cieľom územnej súdržnosti a rozvojom integrovanej námornej politiky, hlavne s cieľom zabezpečiť lepšiu koherenciu regionálneho rozvoja v pobrežných a ostrovných oblastiach a aj vo vnútrozemí a vnútorných prístavoch, ako aj lepšie koordinovať budúce financovanie osobitných činností v týchto oblastiach.

6. V tejto súvislosti opakuje svoju požiadavku, aby sa preskúmali „možnosti revízie finančného systému EÚ s cieľom vytvoriť jediný zjednodušený systém pre všetky alebo väčšinu otázok v oblasti námornej politiky v rámci európskeho pobrežného a ostrovného fondu", a to v rámci diskusií o budúcom finančnom rámci na obdobie rokov 2014-2020. ([4])

7. Plne podporuje návrh Komisie vytvoriť databázu projektov v námorných regiónoch, ktorá bude obsahovať informácie o prijímateľoch všetkých financií Spoločenstva a nazdáva sa, že táto databáza je nevyhnutná na zabezpečenie transparentnosti v tejto oblasti a na podporu výmen osvedčených postupov; vyjadruje želanie, aby bol zapojený do riadenia tejto databázy, ktorá by sa mala uviesť do činnosti do roku 2010.

([1]) Pozri CdR 22/2008: „Integrovaná námorná politika Európskej únie", bod 1.

([2]) Obyvateľstvo žijúce v 50-kilometrovej a menšej vzdialenosti od mora alebo oceánu.

([3]) Usmernenia pre integrovaný prístup k námornej politike: smerom k uplatňovaniu najlepšej praxe v integrovanom riadení námorných záležitostí a konzultáciách so zainteresovanými stranami, KOM (2008)395 v konečnom znení.

([4]) Pozri CdR 22/2008, bod 14.

Námorné priestorové plánovanie ([5])

8. Víta návod na námorné priestorové plánovanie a podporuje návrhy Komisie týkajúce sa vypracovania desiatich plánovacích zásad, ktoré by sa mohli presadiť ako spoločné zásady uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

9. Podporuje snahu Komisie o integrované vytváranie politiky prostredníctvom modrej knihy, ktorá ponúka jasné smerovanie v oblasti riadenia námorných a pobrežných zdrojov v celej Európe. Nabáda Komisiu, aby v tom smere pokračovala aj naďalej a aby objasnila jeho prepojenie s ostatnými opatreniami Európskej únie obsiahnutými najmä v smernici 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín, rámcovej smernici o vode, rámcovej smernici o námornej stratégii a odporúčaní Rady a Európskeho parlamentu o integrovanom riadení pobrežných zón. Námorné priestorové plánovanie by malo prispieť k zlepšeniu súčinnosti medzi týmito právnymi normami, aby sa tak predišlo prípadným nedorozumeniami či prekrývaniu sa.

10. Domnieva sa, že priestorovému plánovaniu musia predchádzať strategické úvahy a organizácia riadenia. Strategické úvahy totiž predstavujú základnú fázu procesu plánovania, ktorá poskytuje priestor na zosúladenie cieľov s dostupnými prostriedkami a nasmerovanie plánovania. V tejto etape kolektívnych príprav sa môžu stanoviť zásady a usmernenia ako aj priority týkajúce sa plánovania a riešenia sporov, ku ktorým v tomto procese dochádza.

11. Domnieva sa, že pre určenie strategických usmernení v otázke priestorového plánovania je nevyhnutná implementácia inovačného systému riadenia vychádzajúceho z viacúrovňového riadenia a rešpektovania zásady subsidiarity. Tento systém sa bude musieť uplatňovať na viacerých úrovniach, počínajúc morskými oblasťami až po najnižšiu úroveň. Podotýka, že hoci ekosystémový prístup Komisie ([6]) sa teší všeobecnej podpore, nie je nevyhnutne v súlade so všetkými námornými činnosťami. VR si preto želá, aby Komisia zahrnula do svojich budúcich návrhov úroveň morských oblastí alebo regionálnych morských oblastí, ktorá je dostatočne široká na to, aby sa predišlo tomuto problému.

12. Zdôrazňuje, že námorné priestorové plánovanie by malo pokrývať všetky činnosti vykonávané v tomto priestore bez ohľadu na štátne hranice, aby mohli lepšie reagovať na skutočnú situáciu v ekosystéme. Domnieva sa preto, že toto plánovanie predstavuje kľúčový nástroj integrovanej námornej politiky. Je presvedčený, že zavedenie tohto systému je nevyhnutné vzhľadom na čoraz intenzívnejšie využívanie morí a v záujme zosúladenia konfliktných záujmov v tomto ohraničenom a chúlostivom priestore. Podotýka však, že námorná doprava musí dokázať zosúladiť námorné priestorové plánovanie so zásadou slobody morí, ktorú upravujú dohovory Medzinárodnej námornej organizácie.

13. Uznáva, že námorné priestorové plánovanie je dôležitým nástrojom pre zosúlaďovanie požiadaviek súvisiacich s jednotlivými činnosťami a pre optimálne využívanie morí pri súčasnej trvalej ochrane ekosystémov. Jasné a všetkým známe pravidlá podporia dlhodobé investície a pomôžu zvýšiť prínos námorných činností k splneniu cieľov konkurencieschopnosti a podpory rastu a zamestnanosti stanovených v Lisabonskej stratégii. V tejto súvislosti si želá, aby Komisia zašla čo najďalej pri stanovení zásad týkajúcich sa riešenia sporov s cieľom zaručiť transparentnosť tohto procesu v úzkej spolupráci s morskými regiónmi pomocou vopred určených pravidiel, ktoré budú dostatočne pružné na to, aby mohli zohľadniť špecifiká morských oblastí.

14. Oceňuje pokrok, ktorý Komisia dosiahla v oblasti námorného plánovania a jej úmysel vypracovať na európskej úrovni spoločné zásady. Domnieva sa, že Európska únia v tejto oblasti zohráva motivačnú a koordinačnú úlohu a že proces konzultácií, ktoré Komisia zorganizuje v roku 2009, umožní lepšie pochopiť problémy a navrhnúť usmernenia, ktoré podporia spoločný prístup. V tejto súvislosti Komisii navrhuje, aby po ukončení konzultácií vypracovala na ich základe bielu knihu.

15. Domnieva sa, že úloha Európskej únie by sa mohla vyvinúť smerom k normatívnym aspektom pokiaľ ide o metodiku a princípy, s cieľom zaručiť skutočnú koordináciu námorného plánovania v dotknutých štátoch a medzi nimi navzájom. V tejto súvislosti VR poukazuje na experimenty, ktoré už prebiehajú na regionálnej úrovni, najmä v oblasti Stredozemného mora v rámci Barcelonského dohovoru o ochrane morského prostredia a najmä v rámci siedmeho protokolu, v ktorom sa dotknuté členské štáty dohodli spoločne presadzovať integrovanú správu pobrežných zón (ISPZ) v Stredomorí s využitím záväzných nástrojov. Okrem presadzovania spoločného prístupu pri námornom priestorovom plánovaní by mohla Európska únia napomôcť tomu, aby sa súčasné regionálne dohovory v jednotlivých morských oblastiach zamerali na trvalo udržateľný a integrovaný rozvoj každého dotknutého morského regiónu.

16. Vyzýva dôrazne Komisiu, aby podporovala pilotné projekty vo všetkých morských oblastiach s cieľom overiť opodstatnenosť navrhovaných zásad vzhľadom na rôznorodosť morských oblastí. Pripomína, že najvzdialenejšie regióny, ktoré predstavujú veľkú časť európskeho priestoru námornej dopravy musia byť do tohto systému plne zapojené.

17. Zdôrazňuje významnú úlohu, ktorú v oblasti námorného priestorového plánovania zohrávajú územné samosprávy ako financovatelia určitých politík, ale aj ako najnižšia úroveň, ktorá najlepšie dokáže zabezpečiť zosúladenie rôznych činností. Partnerstvá vytvorené v prímorských a pobrežných oblastiach a existujúce námorné siete môžu zohrávať zásadnú úlohu pri uľahčovaní rozvoja a uplatňovania námorného priestorového plánovania v členských štátoch. Zatiaľ čo právomoci v oblasti riadenia teritoriálnych vôd a VHZ ([7]) najčastejšie prislúchajú

([5]) Pozri KOM(2008) 791 v konečnom znení.

([6]) Konkrétne v rámcovej smernici o morskej stratégii.

([7]) Výhradné hospodárske zóny.

členským štátom, územné samosprávy disponujú právomocami a povinnosťami v oblasti hospodárenia vodou a ďalšími kompetenciami ako prístavné orgány a správcovia chránených území. Územné samosprávy vo všeobecnosti zodpovedajú za podporu vyváženého a solidárneho rozvoja, z ktorého by nemal byť morský priestor vynechaný.

18. Zdôrazňuje tiež potrebu zosúladenia územného a námorného plánovania, v záujme správneho riadenia rozhrania medzi zemou a morom, najmä v pobrežných oblastiach. V tejto súvislosti poukazuje na činnosť rozvíjanú v rámci ISPZ.

19. Pripomína, že európske regióny a mestá už iniciujú cezhraničné a nadnárodné partnerstvá, najmä v rámci programov Interreg, ktoré im umožňujú realizáciu spoločných projektov súvisiacich s riadením morského priestoru. Domnieva sa, že taktiež EZÚS (európske zoskupenia územnej spolupráce) by mohli poskytnúť zaujímavé možnosti pre regionálnu spoluprácu.

20. Víta skutočnosť, že Komisia vytvorila európsku námornú monitorovaciu a dátovú sieť, na základe ktorej by mal do konca roka 2009 vzniknúť prototyp európskeho atlasu morí a dúfa, že tento budúci atlas bude môcť byť prepojený s novým nástrojom *Google Ocean*, ktorý bol predstavený vo februári 2009.

21. Ľutuje, že Komisia dostatočne nerozvinula otázku subsidiarity. V súčasnom štádiu návrh Komisie vychádza zo súboru právnych základov (vrátane predpisov týkajúcich sa dopravnej politiky a politiky trvalo udržateľného rozvoja). Avšak politika územného plánovania bola doteraz na základe Zmluvy z Nice považovaná za výhradnú právomoc členských štátov. V prípade nadobudnutia účinnosti Lisabonskej zmluvy a v spojitosti s novým cieľom územnej súdržnosti vyvstáva napríklad otázka, či by mohol článok 352 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (zodpovedajúci článku 308 Zmluvy o ES v znení Zmluvy z Nice) slúžiť ako právny základ pre budúce normatívne opatrenia v oblasti námorného priestorového plánovania.

Námorná doprava

22. Domnieva sa, že námorná doprava je dôležitou súčasťou európskeho hospodárstva, zdrojom príjmov a pracovných miest, zdrojom ľudských a technických poznatkov a faktorom environmentálnej výkonnosti a konkurencieschopnosti, no vyžaduje si zároveň osobitné opatrenia v oblasti námornej bezpečnosti. Jej význam pre udržateľné hospodárenie sa musí neustále zvyšovať odstránením existujúcich prekážok v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy a prostredníctvom environmentálnych požiadaviek. Aj keď je obzvlášť vystavená problémom finančného hospodárstva, je dôležitým prvkom reálnej ekonomiky. Keď sa reálna ekonomika opäť oživí, európske prístavy budú musieť byť schopné reagovať na potreby námorného priemyslu pokiaľ ide o zariadenia a služby. Za posledné desaťročie sa európsky prístavný systém neprispôsobil rovnako rýchlo ako väčšina svetových prístavov, hlavne ázijských. Európske prístavné kapacity sa preto musia jednoznačne zmodernizovať s ohľadom na trvalo udržateľný rozvoj, aby mohli v budúcnosti reagovať na výzvy svetového obchodu.

23. Podporuje snahu o dobudovanie vnútorného trhu v záujme zatraktívnenia námornej dopravy a zvýšenia jej konkurencieschopnosti. Ľutuje však, že konkrétne opatrenia sa zameriavajú v podstate len na toto hľadisko a želá si, aby sa plne zohľadnili aj sociálne a environmentálne aspekty.

24. Zdôrazňuje, že politika námornej dopravy musí byť ponímaná ako súčasť celého logistického reťazca, do ktorého patrí. To znamená, že prístavy nemožno prehliadať pri prepájaní jednotlivých druhov prepravy tovaru v rámci európskeho priestoru alebo medzinárodnej dopravy. Prístavy by sa preto nemali brať len ako východiskový bod alebo cieľová destinácia, ale ako určujúci faktor princípu dopravy „od dverí k dverám“.

25. Zdôrazňuje, že je potrebné, aby sa z prístavov stali skutočné referenčné body v rámci virtuálneho riadenia dopravného reťazca, ktoré dokážu predvídať pohyb tovarových prúdov. To znamená, že informačné systémy, ktoré umožňujú optimalizáciu dopravných a logistických služieb pomocou monitorovania tovaru v reálnom čase, nesmú byť prerušené pri tranzite v prístave. Je preto potrebné rozvinúť vzájomnú súčinnosť systémov využívania prístavov ako aj ich súčinnosť s vnútornými platformami alebo túto súčinnosť vytvoriť v prípadoch, kde ešte neexistuje.

26. Víta úsilie Komisie zosúladiť administratívne a colné obmedzenia v námornej doprave s ostatnými druhmi dopravy. Je napríklad zbytočné presadzovať prechod z cestnej nákladnej dopravy na námornú podľa koncepcie námorných diaľnic, pokiaľ formality týkajúce sa nakládky a vykládky budú aj naďalej predstavovať zásadnú prekážku pre potenciálnych užívateľov. Predpisy by sa preto mali obmedziť na takú mieru, ktorá zodpovedá špecifickým danostiam námornej dopravy (otvorenosť morí a tým neurčitosť hraníc v prístave, zvláštne situácie ohrozenia v morskom prostredí v prípade nehôd a i.).

Námorná stratégia do roku 2018 ([8])

27. Víta odporúčania Komisie týkajúce sa hlavných aspektov skúmaných v oznámení:

— podporovanie spravodlivého medzinárodného námorného obchodu a dodržiavania pravidiel platných na celosvetovej úrovni,

— zdôraznenie atraktivity námorných profesií (vzdelávanie, kvalifikácia, profesionalizácia atď.) a dodržiavanie ustanovení prijatých Medzinárodnou organizáciou práce v otázke spravodlivého zaobchádzania s námorníkmi, ich životných podmienok a odmeňovania,

([8]) Pozri KOM(2009) 8 v konečnom znení.

— smerovanie k námornej doprave s „nulovým odpadom a nulovými emisiami“ a plné dodržiavanie zásady trvalo udržateľného rozvoja,

— zaručenie trvalej bezpečnosti a zabezpečenia námornej dopravy dodržiavaním stanovených pravidiel a rozvíjaním preventívnych opatrení.

28. Vyjadruje však pochybnosti v súvislosti s tým, či Európska únia dokáže tieto odporúčania splniť vzhľadom na ich široký záber. Navrhuje preto Komisii, aby jednotlivé problémy hierarchicky zoradila a určila priority pre opatrenia, ktoré sa majú prijať, a v spolupráci s členskými štátmi a všetkými zainteresovanými stranami čo najskôr, v každom prípade však do konca roka 2009, vypracovala podrobný plán postupu.

29. Ľutuje, že konkrétne opatrenia sa vzťahujú len na liberalizáciu obchodných transakcií v záujme zvýšenia konkurencieschopnosti a produktivity. Konštatuje, že ochrana životného prostredia a záruky týkajúce sa lepších sociálnych noriem pre námorníkov sa obmedzujú len na uvedenie všeobecných princípov bez toho, aby sa stanovil časový plán a konkrétne opatrenia.

30. Zdôrazňuje, že námorná doprava predstavuje trvalo udržateľný spôsob dopravy, ktorý výrazne prispieva k boju proti klimatickým zmenám a znečisťovaniu ovzdušia a všeobecne k ekologizácii dopravy. Rozvoj ekologickejšieho systému dopravy považuje za politickú prioritu. VR sa totiž domnieva, že prechod na námornú dopravu nám umožní reagovať súčasne na narastajúci dopyt v oblasti dopravy (osobnej a nákladnej) ako aj na požiadavky týkajúce sa boja proti klimatickým zmenám. VR najmä ľutuje, že medzinárodná námorná doprava ešte nie je zahrnutá do mechanizmov Kjótskeho protokolu a časového plánu pre zníženie emisií skleníkových plynov. Vyzýva Medzinárodnú námornú organizáciu (IMO), aby urýchlene navrhla záväzné predpisy o emisiách skleníkových plynov, ktoré by sa vzťahovali na všetky plavidlá, bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia,, a to ešte pred konferenciou OSN o zmene klímy, ktorá sa uskutoční v decembri 2009 v Kodani, pričom by sa tieto predpisy mali prijať najneskôr v roku 2011. Európska komisia by sa mala zasadzovať za podporu jednotných a transparentných environmentálnych certifikátov pre lode a prístavy, ako napr. ESI Environmental Ship Index, ktorý vypracúva World Ports Climate Initiative. Európska únia by sa však mala prioritne usilovať, aby boli prijímané záväzné ustanovenia na medzinárodnej úrovni, aby nebol európsky sektor námornej dopravy v hospodárskej súťaži znevýhodnený. Okrem toho by sa malo preskúmať, aké účinky by boli spojené so zavedením prístavných poplatkov diferencovaných podľa stupňa znečisťovania životného prostredia.

31. Zdôrazňuje, že cieľ ekologizácie námornej dopravy sa musí okrem opatrení týkajúcich sa zníženia „ekologickej stopy“ plavidiel zamerať aj na skúmanie a zníženie environmentálneho vplyvu prístavných a logistických zariadení. V tejto súvislosti podotýka, že aj keď je urýchlenie postupov týkajúcich sa úpravy prístavov potrebné pre dosiahnutie konkurencieschopnosti európskych prístavov, nesmie sa v jeho dôsledku znížiť kvalita posudzovania vplyvu na životné prostredie, pričom treba vypracovať jednoznačné predpisy, ktoré by neumožňovali rozdielne interpretácie, ktoré by viedli k narušeniu hospodárskej súťaže. Osobitným cieľom európskej námornej politiky by malo byť správne začlenenie námorných, prístavných a logistických činností do mestského prostredia.

32. Domnieva sa, že námorná doprava musí predstavovať nasledovaniahodný príklad ekologizácie dopravy a vyzýva Európsku úniu, aby dôrazne podporovala výskum a inováciu v záujme zvýšenia environmentálnej výkonnosti plavidiel a prístavov, napríklad by sa mala zohľadňovať otázka predchádzania znečisťovaniu vôd plavidlami.

33. Poznamenáva, že splnenie predostretých odporúčaní si vyžaduje mobilizáciu značných prostriedkov a vyzýva Komisiu, aby prehodnotila náklady na navrhované nástroje, určila možné spôsoby financovania a navrhla akým podielom budú jednotlivé dotknuté strany túto finančnú pomoc poskytovať. Domnieva sa, že na námornú dopravu, ktorá je z ekologického hľadiska udržateľnejšia ako najmä cestná doprava, by sa malo vyčleniť viac finančných zdrojov Spoločenstva a vyzýva Európsku úniu, aby prijala všetky potrebné kroky na zabezpečenie potrebných finančných zdrojov Spoločenstva.

34. Žiada, aby sa pri nasledujúcej revízii transeurópskej dopravnej siete v európskom rozpočte viac uprednostnili investície do prístavov a ich prepojení s vnútrozemím. Tieto prostriedky by sa mali čerpať najmä zo štrukturálnych fondov, programu TEN-T a programu Marco Polo. Arbitrážne rozhodnutia medzi štátmi a Komisiou spôsobili nerovnováhu, ktorá poškodzuje námorný a prístavný sektor. Rozloženie prístavov v Európe musí byť v budúcnosti vyváženejšie pokiaľ ide o kategórie prístavov (uznanie významu malých a stredných prístavov z hľadiska zlepšenia prístupu) a regióny (centrum/periféria). Na tento cieľ by mali prispieť všetky finančné nástroje Spoločenstva.

35. Domnieva sa, že cieľ zachovania spravodlivých pravidiel hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy si vyžaduje internalizáciu externých nákladov (najmä environmentálnych), a že pokiaľ k tejto internalizácii nedôjde, pravidlá trhu nebudú môcť samotné regulovať námornú dopravu.

36. Pripomína tiež, že je potrebné poskytovať špecifickú podporu ostrovným oblastiam na území Európskeho spoločenstva, ktorých konkurencieschopnosť a zapojenie sa do medzinárodného a európskeho obchodu značne závisia od námornej dopravy. Opakuje svoje želanie, aby „v záujme zlepšenia prístupu ostrovných území Únie k spoločnému trhu boli tieto oblasti dôsledne napojené na systém „námorných diaľnic“ ([9]).

37. Podporuje návrh vytvoriť osobitnú skupinu, ktorá vymedzí spôsoby ako dosiahnuť správny pomer medzi pracovnými podmienkami námorníkov a konkurencieschopnosťou európskeho loďstva. Navrhuje, aby sa úlohy tejto skupiny rozšírili o vymedzenie úrovne „sociálnych požiadaviek“, vďaka ktorej by sa ľudský faktor začal chápať ako osobitný plnohodnotný faktor rozvoja. Domnieva sa, že príprava, odbornosť a životné ako aj pracovné podmienky členov posádky sú kľúčom k úspechu všetkých opatrení na zaručenie konkurencieschopnosti námorných služieb, námornej bezpečnosti a zabezpečenia ako aj rešpektovania životného prostredia. Vyzýva v tomto zmysle Európsku úniu, aby rozvinula osobitný mechanizmus na

([9]) Pozri CdR 119/2006 – „Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave“, bod 4.4.

reguláciu a kontrolu personálnych agentúr (známych ako „manning agencies“), pričom by vychádzala z dohovorov Medzinárodnej organizácie práce. Tento mechanizmus by bol podobný tomu, ktorý zaviedli vzdelávacie centrá na základe noriem stanovených Medzinárodným dohovorom o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (Dohovor STCW).

38. Zdôrazňuje spolu s Komisiou rozhodujúci charakter otázok vzdelávania pre všetky námorné odvetvia a schvaľuje návrhy vyjadrené v tomto bode. Víta najmä opatrenie, v ktorom sa navrhuje zaviesť systém typu ERAZMUS v námornom odvetví a vyzýva Komisiu, aby tento návrh spresnila a vyjasnila jeho podmienky a dosah a najmä otázku, ako ho rozšíriť tak, aby nezahŕňal len dôstojníkov, ale aj všetkých mladých ľudí, ktorí sa vzdelávajú v oblasti námorníctva.

39. Domnieva sa, že návrhy týkajúce sa ľudských zdrojov, spôsobilostí a odborných námorných znalostí musia byť zamerané na celý námorný sektor vrátane jeho pozemných prepojení, t. j. prácu v prístavoch, prácu spojenú s logistickými aktivitami a prácu týkajúcu sa aktivít pred prepravou a po preprave. Bolo by preto vhodné vymedziť na európskej úrovni všeobecný rámec, v súvislosti s ktorým by sa zaviedla príručka s osvedčenými postupmi, ktoré by sa všetci snažili uplatňovať, pričom by sa v tejto príručke tiež stanovil určitý počet obmedzení, ktoré by napríklad zakázali zásadu vlastnej obsluhy pri prekládke. Takýto rámec by pripadal do úvahy jedine ak by sa uplatňoval flexibilne vo všetkých prístavoch. Dvojnásobné zamietnutie smernice o liberalizácii prístavných služieb potvrdzuje, že každá právna iniciatíva, ktorá nie je dostatočne pružná, je odsúdená na neúspech.

40. Vyzýva Komisiu, aby objasnila, akým spôsobom chce predísť narušaniu hospodárskej súťaže medzi prístavmi pokiaľ ide o financovanie bezpečnostných opatrení.

41. Vyzýva Komisiu, aby uviedla spôsoby, ako predchádzať narušeniam hospodárskej súťaže medzi prístavmi, pokiaľ ide o uplatňovanie záväzkov, ktoré zavádzajú európske smernice, najmä v oblasti bezpečnosti.

42. Súhlasí s návrhmi týkajúcimi sa námornej bezpečnosti a vyzdvihuje značný pokrok dosiahnutý v harmonizácii týchto otázok. Zdôrazňuje, že nedávne prijatie tretieho námorného balíka (Erika III) v Európskom parlamente potvrdzuje, že je možné dosiahnuť harmonizáciu predpisov v námornej doprave. Vyjadruje znepokojenie nad novými rizikami v oblasti námornej dopravy, hlavne tými, ktorým sú vystavené kontajnerové plavidlá alebo chemické cisternové lode v prípade nehody, obzvlášť keď sa v súčasnosti rozmery plavidiel zväčšujú a vyzýva Komisiu, aby upresnila už prijaté alebo plánované opatrenia, aby bolo možné tomuto problému čeliť.

43. Domnieva sa, že prielivy, ktorými prechádza väčšia časť svetovej námornej premávky, si vyžadujú špecifický prístup zameraný na lepšiu koordináciu riadenia týchto priestorov, pretože sú vystavené značným rizikám, ktorým musia miestni aktéri priamo čeliť. Námorná nehoda v dôležitom prielive ako je napríklad Pas-de-Calais by mala rozsiahle hospodárske a environmentálne následky, a to nielen pre dotknuté morské oblasti ale aj pre celú Európu.

44. Poznamenáva, že postupy členských štátov v oblasti colnej a veterinárnej kontroly môžu narušiť hospodársku súťaž a želá si preto, aby Komisia posilnila kontrolu nad transpozíciou smerníc v záujme zaručenia ich verného výkladu.

45. Vyzdvihuje význam vonkajšieho rozmeru námornej politiky, najmä v sektore dopravy. Domnieva sa, že harmonizáciou prevádzkových pravidiel jednotlivých vlajkových štátov by sa posilnilo postavenie Európskej únie v rámci IMO a podporila by sa celosvetová harmonizácia pravidiel týkajúcich sa námornej dopravy. Želá si preto, aby EÚ viac presadzovala svoje záujmy v medzinárodných organizáciách (IMO, WTO, ILO), čo umožní európskej námornej doprave rozvíjať sa v transparentnejšom a spravodlivejšom konkurenčnom prostredí. Povzbudzuje Komisiu v jej snahe koordinovať postoje členských štátov v rámci IMO a zasadzuje sa o to, aby bol v tejto organizácii Európskej únii priznaný štatút pozorovateľa.

46. Vyjadruje pochybnosti v súvislosti s časovým obdobím zvoleným pre túto námornú stratégiu, ktoré siaha od roku 2009 do roku 2018. Presadzuje, aby sa toto obdobie neskôr prispôsobilo časovému plánu novej Lisabonskej stratégie na obdobie po roku 2010.

Priestor námornej dopravy bez prekážok

47. Súhlasí s cieľom úplne alebo čiastočne zrušiť alebo zjednodušiť administratívne postupy brzdiace rozvoj námornej príbrežnej dopravy v rámci Európskej únie a súčasne zaručiť vysokú mieru bezpečnosti a ochrany životného prostredia.

48. Víta snahu Komisie vytvoriť priestor námornej dopravy bez prekážok, ktorý umožní dobudovať vnútorný trh v oblasti námornej dopravy. Ľutuje však, že sa Komisia neodvoláva na spoločný námorný priestor, ktorý by presiahol odstránenie administratívnych a daňových prekážok pre lode plaviace sa medzi európskymi prístavmi.

49. Želá si, aby sa plne zohľadňovali sociálne aspekty a aby Európska únia dosiahla lepšie dodržiavanie medzinárodných pravidiel týkajúcich sa pracovného práva a ochrany životného prostredia na celosvetovej úrovni v záujme zachovania spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže. Nazdáva sa preto, že opatrenia navrhované Komisiou predstavujú len prvú fázu v zavádzaní skutočného spoločného námorného priestoru. V tomto zmysle víta ďalšie možné kroky uvedené v oznámení Komisie z 21. januára 2009 a vyzýva Komisiu, aby urýchlene predložila ďalšie fázy spoločného námorného priestoru.

50. Víta navrhované usmernenia týkajúce sa zjednodušenia, harmonizácie, vytvorenia systému jednej priehradky a elektronického prenosu údajov. Domnieva sa, že na lode plaviace sa pod vlajkou jedného členského štátu medzi dvoma prístavmi Európskej únie by sa nemali vzťahovať prísnejšie požiadavky týkajúce sa dokumentácie ako pri iných druhoch dopravy, pokiaľ to bezpečnostné aspekty námornej dopravy nevyžadujú inak.

51. Vyzdvihuje vynaložené snahy týkajúce sa zjednodušenia ohlasovacích formalít a digitalizácie. Víta úsilie pokračovať v zjednodušovaní administratívnych postupov, najmä v colnej, veterinárnej a rastlinolekárskej oblasti a v ich harmonizácii medzi členskými štátmi.

52. Vyjadruje poľutovanie nad nešťastne zvoleným vyjadrením Komisie, podľa ktorého „môžu byť vážnym problémom služby lodivoda". Pripomína význam služieb lodivoda pre námornú bezpečnosť v prístavoch a v prístupe k prístavom. Vyzýva preto Úniu a členské štáty, aby boli pri definovaní rámca na udeľovanie výnimiek pre lodivodov čo najdôkladnejší.

53. Vyzýva Komisiu, aby prijala všetky potrebné opatrenia na to, aby sa predišlo narušeniam v dôsledku rozdielneho výkladu pri uplatňovaní postupov, ktoré sú už zharmonizované.

54. Víta cieľ zavedenia jednej priehradky, ale upozorňuje, že si vyžiada značné investície pokiaľ ide o vybavenie všetkých aktérov v tomto sektore. Domnieva sa, že európska sieť *SafeSeaNet* má prioritný význam v rámci racionalizácie a urýchlenia výmeny dokumentácie medzi aktérmi v námornej doprave. Nazdáva sa, že je potrebné poskytnúť prístavným komunitám podporu pokiaľ ide o ich vybavenie, s cieľom zaručiť efektívnosť systémov výmeny dokumentácie a úspešné fungovanie tejto európskej siete. Upozorňuje Komisiu na následky niektorých navrhovaných opatrení pre malé a stredne veľké prístavy a vyzýva Komisiu, aby podnikla potrebné kroky, aby tieto opatrenia neviedli k narušeniu hospodárskej súťaže, čo by mohlo poškodiť rovnováhu prepojenia prístavov na európskej úrovni.

Štátna pomoc dopĺňajúca finančné prostriedky poskytované Spoločenstvom na otvorenie námorných diaľnic ([10])

55. Víta iniciatívu Komisie zameranú na objasnenie prepojení medzi jednotlivými nástrojmi štátnej pomoci, ktoré dopĺňajú finančnú podporu Spoločenstva na otvorenie námorných diaľnic. Zdôrazňuje, že sprievodné dotácie verejných orgánov majú pre rozvoj námornej príbrežnej dopravy rozhodujúci význam. Pripomína, že ciele týkajúce sa zníženia preťaženia cestných komunikácií a zníženia vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie plne opodstatňujú podporu projektov námorných diaľnic zo strany verejných orgánov. Možnosť získania štátnej pomoci na národnej, regionálnej či miestnej úrovni je vítaná, ale nemožno ju považovať za uspokojivé riešenie problému nepostačujúcich európskych prostriedkov vyčlenených pre námorné diaľnice.

56. Ľutuje, že kritériá, ktoré Komisia stanovila pri hodnotení projektov zodpovedajú hlavne požiadavkám krátkodobej životaschopnosti, ktorá je v krátkej lehote ťažko dosiahnuteľná vzhľadom na veľké investície, ktoré sú pre začiatok potrebné a vzhľadom na relatívnu neistotu týkajúcu sa zaťaženia plavidiel, o čom svedčia skúsenosti získané medzi prístavom Toulon a prístavom Civitavecchia (Rím) v rokoch 2005 až 2008.

57. Poukazuje na skutočnosť, že chýbajú celkové úvahy o charaktere operácií a investícií, na ktoré je možné získať európske dotácie, pretože nástroje použité v posledných rokoch nepriniesli očakávané výsledky. Okrem toho, že sú príliš zložité, sa niektoré časti navrhovaných finančných mechanizmov javia ako nevhodné alebo len málo užitočné z hľadiska potrieb, ktoré vznikli otvorením služby námorných diaľnic.

58. Navrhuje, aby plavidlá vyrobené alebo získané námorným prevádzkovateľom a využívané na námorných diaľniciach mohli byť vo výnimočných prípadoch považované za súčasť infraštruktúry, a to napriek ich mobilnému charakteru. Tieto plavidlá by potom bolo možné dotovať, podobne ako určité investície do cestnej a železničnej dopravy. Vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora ES, najmä na rozsudok v prípade Ferring (prípad C-53/00) a v prípade Altmark (prípad C-280/00), by však výška finančnej podpory na prevádzku týchto plavidiel nemala presiahnuť hodnotu finančnej kompenzácie za záväzky v rámci verejnej služby. Vzhľadom na environmentálne otázky spojené s koncepciou námorných diaľnic je potrebné v tejto súvislosti prijať mimoriadne ustanovenia. Očakávaný vplyv prechodu z pozemnej dopravy na námornú sa preukáže až vtedy, keď sa toto preorientovanie zrealizuje. Myšlienka presunu financií sa vzhľadom na očakávaný presun dopravy z ciest na moria zdá byť opodstatnená.

59. Želá si, aby súkromní prevádzkovatelia (námorní dopravcovia, poskytovatelia logistických služieb, dopravcovia), ktorí zohrávajú kľúčovú úlohu pri realizácii koncepcie námorných diaľnic, boli plne zapojení do hĺbkovej analýzy prekážok, ktoré im bránia v rozhodovaní o otvorení námorných diaľnic a aby boli v tejto súvislosti zohľadnené ich názory.

60. Odporúča preto, aby kancelárie propagujúce príbrežnú námornú dopravu vytvorené členskými štátmi (národné kompetenčné centrá) získali väčšie uznanie a aby sa posilnili ich úlohy. To znamená, že by sa im mali poskytnúť rozsiahlejšie ľudské a finančné zdroje, napríklad v rámci partnerských zmlúv s prímorskými regionálnymi samosprávami a súkromnými subjektmi v dopravnom reťazci: námornými dopravcami, poskytovateľmi logistických služieb, prepravcami atď.

61. Domnieva sa, že pravidlá štátnej pomoci dopĺňajúcej finančné prostriedky poskytované Spoločenstvom na otvorenie námorných diaľnic by mohli byť v záujme prehľadnosti zahrnuté do usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci pre námornú dopravu.

62. Vyzýva Komisiu, aby preskúmala možnosť všeobecného zosúladenia pravidiel o štátnej pomoci s finančnou pomocou, ktorú na rozvoj námorných diaľnic poskytuje Spoločenstvo.

63. Rovnako ako Komisia sa domnieva, že „stanovenie vopred určenej sumy financovanej z verejných zdrojov, s ktorou je možné počítať, je [...] pre potenciálnych uchádzačov podstatné". Podotýka, že doložky o vrátení finančných prostriedkov môžu tiež brzdiť hospodárske subjekty, ktorým hrozí odobratie finančnej pomoci, ak do ukončenia projektov nedosiahli stanovené ciele. Súhlasí s tým, že štátna pomoc pre námorné diaľnice by mala byť podmienená splnením konkrétnych cieľov,

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

ale navrhuje Komisii, aby pri realizácii projektov námorných diaľnic preskúmala možnosť naplánovania postupných cieľov, ktoré by boli podmienkou získania sprievodnej finančnej pomoci zo strany verejných orgánov.

64. Vyzýva Komisiu, aby túto politiku viac propagovala aj mimo úradných publikácií, s cieľom presvedčiť prevádzkovateľov o jej opodstatnenosti a ukázať, že je pripravená prijať výzvu, ktorú predstavuje prechod z cestnej dopravy na námornú dopravu, pričom by potvrdila, že tento cieľ chce realizovať pomocou vhodných opatrení, v plnom súlade s ambíciami týkajúcimi sa trvalo udržateľného rozvoja a bez toho, aby došlo k výrazným narušeniam hospodárskej súťaže.

Ohlasovacie formality lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov Spoločenstva

65. Uznáva, že zjednodušenie administratívnych postupov prostredníctvom rozšírenia elektronického prenosu údajov a racionalizácie ohlasovacích formalít prispieva k zvýšeniu atraktívnosti námornej dopravy.

66. Podotýka, že tieto opatrenia sú tiež prospešné z hľadiska environmentálnej a námornej bezpečnosti, pretože vďaka nim sa posádky nebudú musieť zaoberať administratívnymi úlohami a budú sa môcť sústrediť na strážnu službu. Elektronický prenos údajov tiež príslušným orgánom v reálnom čase poskytne prístup k informáciám potrebným pri organizácii zásahu v prípade nehody.

67. Víta zvolený priebežný proces harmonizácie, ktorý zaručuje zosúladenie s časovým plánom IMO, ktorá je naďalej kľúčovým aktérom vzhľadom na jej navrhnutý dočasný európsky formulár, ktorý má zjednocovať požiadavky na informácie v oblasti bezpečnosti dovtedy, kým sa neprijme harmonizovaný formulár na medzinárodnej úrovni. Výbor regiónov v tejto súvislosti podporuje požiadavku adresovanú zástupcom členských štátov Európskej únie na zasadnutiach výboru FAL, aby sa snažili „o prepojenie formulárov dohovoru FAL s formulármi, ktoré sa požadujú v rámci súčasných právnych predpisov Spoločenstva“.

68. Súhlasí s cieľom zaviesť elektronický systém prenosu údajov do 15. februára 2013, ale upozorňuje, že v tejto súvislosti bude potrebné investovať značné prostriedky do vybavenia celého námorného dopravného reťazca. Náklady na vývoj systémov prenosu údajov budú vysoké najmä pre malé prístavy. Vyzýva preto Komisiu, aby uviedla, aká finančná pomoc by sa poskytla týmto prístavom.

69. Rovnako ako Komisia sa domnieva, že zjednodušenie a harmonizácia formalít a administratívnej dokumentácie zohráva významnú úlohu pri podpore námornej príbrežnej dopravy. V tejto súvislosti víta skutočnosť, že lode plaviace sa medzi prístavmi Európskej únie nemusia vypĺňať formuláre FAL. Tam, kde to bude možné, by sa medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení (ISPS) mal upraviť s ohľadom na prevádzkovateľov námornej príbrežnej dopravy.

70. Ľutuje, že v rámci tejto problematiky nebola zohľadnená otázka boja proti nelegálnemu prisťahovalectvu, ktoré výrazne komplikuje námornú dopravu a v niektorých oblastiach spôsobuje vysoké náklady.

71. Požaduje tiež, aby všetky členské štáty prijali všetky medzinárodné dohovory týkajúce sa pátrania a záchrany na mori (SAR) a bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS). Tieto dohovory určujú pre celé medzinárodné spoločenstvo spoločné pravidlá týkajúce sa povinnosti poskytnúť záchranu a pomoc stroskotancom a osobám na plavidlách, ktorým hrozí stroskotanie alebo ktoré zostali opustené v námornom priestore EÚ. Domnieva sa však, že spolu s prijatím týchto pravidiel by sa mali v Európskej únii zaviesť mechanizmy solidarity, pretože riadenie neregulárnej námornej migrácie nemožno ponechať na samotné štáty Európskej únie, ktorých morské pobrežie je obzvlášť exponované z migračného hľadiska. Zároveň zdôrazňuje, že snahy o zlepšenie pátracích a záchranných akcií zameraných na migrantov a utečencov v núdzovej situácii na mori sú len jedným z mnohých aspektov riešenia rozsiahlejšieho problému, ktorý predstavuje neregulárna námorná migrácia.

V Bruseli 17. júna 2009

Predseda

Výboru regiónov

Luc VAN DEN BRANDE