



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0114/2010

30.3.2010

ДОКЛАД

относно стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.
(2009/2095(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Peter van Dalen

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	12
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ	16

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.
(2009/2095(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид съобщението на Комисията от 21 януари 2009 г., озаглавено „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“ (COM(2009)0008) („Съобщение относно политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.”),
 - като взе предвид съобщението на Комисията от 10 октомври 2007 г., озаглавено „Интегрирана морска политика за Европейския съюз“ (COM(2007)0575),
 - като взе предвид член 48 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A7-0114/2010),
- А. като има предвид, че европейските собственици на кораби имат значителен принос в европейската икономика, но трябва да се конкурират в една глобална среда,
- Б. като има предвид, че структурните и интегрираните мерки за запазване жизнеността и развитие на морския транспорт в Европа са важни и следва да позволят увеличаване на конкурентоспособността на морския транспорт и свързаните с него сектори посредством интегриране на изискванията за устойчиво развитие и лоялна конкуренция,
- В. като има предвид, че е абсолютно необходимо младите хора да бъдат привлечени към свързаните с морското дело професии и да бъдат подпомагани да се задържат на тези професии, и че равнището на обучение за свързаните с морското дело кариери следва да бъде подобро чрез предстоящото преразглеждане на Конвенцията за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW),
- Г. като има предвид, че изменението на климата представлява най-голямото предизвикателство за всички области на европейската политика на 21 век,
- Д. като има предвид, че морският транспорт е сравнително щадящ околната среда вид транспорт, който при все това има още по-голям потенциал да стане дори още по-чист, и че той трябва да бъде ангажиран в усилията за борба срещу изменението на климата, като постепенно намали въглеродния отпечатък от корабите и пристанищната инфраструктура,
- Е. като има предвид, че безопасността е от най-голямо значение за пристанищните предприятия, собствениците на кораби и наземния и морския персонал; като има предвид, че мерките за безопасност следва да вземат предвид опазването на крайбрежната и морската околна среда и условията на труд на пристанищата и на

борда на кораба,

- Ж. като има предвид, че продължават нападенията срещу европейски риболовни, търговски и пътнически кораби в Аденския залив, край бреговете на Сомалия и в международни води,
- З. като има предвид, че европейската морска промишленост има водеща роля в световен мащаб, че тази позиция трябва да бъде защитена в дългосрочен план и че това е възможно единствено чрез иновациите,
- И. като има предвид, че решенията трябва да се вземат на правилното административно ниво, което означава при възможност на световно ниво и при необходимост на европейско ниво,

Общи положения

1. приветства съобщението на Комисията относно политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.;
2. подчертава значението на сектора на морския транспорт за европейската икономика не само като превозвач на пътници, суровини, стоки и енергийни продукти, но също така и като ядро на по-широк спектър морски дейности, като например корабостроителна промишленост, логистика, научни изследвания, туризъм, рибарство и аквакултури и образование;
3. подчертава, че политиката на ЕС в областта на морския транспорт следва да отчита факта, че секторът изпитва конкуренция не само вътре в Съюза, а също така и преди всичко в световен мащаб; подчертава също така значението на нарастването на морския транспорт като част от по-широк спектър транспортни дейности в рамките на ЕС и извън него;
4. надява се политиките в областта на морското дело на ЕС занапред да бъдат насочени към „единно европейско море“ и следователно призовава Комисията да разработи европейска политика за морския транспорт в рамките на едно Общо морско пространство;

Пазарът

5. изисква настоятелно от Комисията да продължи борбата си срещу злоупотребите с „удобни флагове“;
6. затова призовава настоятелно държавите-членки на ЕС да насърчават използването на своите флагове и да подкрепят своите морски клъстери на брега, например чрез предоставяне на корабите данъчни облекчения като облагане на тонажа и данъчни облекчения за моряците и собствениците на кораби;
7. счита, че подобно на всеки друг сектор на икономиката, морският транспорт по принцип следва да бъде предмет на правилата за държавна помощ, въпреки че по изключение държавна помощ може да се допуска при конкретни случаи и при

условие, че такава помощ се предоставя временно и по ясен и прозрачен начин;

8. счита, че насоките относно държавните помощи за морския транспорт (чийто срок на прилагане изтича през 2011 г.) следва да се продължат и обновят, тъй като имат значителен принос за запазването на международната конкурентоспособност на европейския морски транспорт и способността му за успешно справяне с често нелоялната конкуренция от страна на трети държави, за запазването на водещата му международна позиция и следователно са допринесли за подпомагането на икономиката на държавите-членки;
9. приканва Комисията да представи обещаните нови правила за държавната помощ за морския транспорт през 2010 г. и също така счита, че Комисията следва да представи възможно най-скоро насоките за държавната помощ за пристанищата;
10. подчертава в тази връзка, че държавната помощ следва да подпомага изключително европейските морски промишлености, които имат задължението да изпълняват социалните критерии, да насърчават създаването на работни места, да обучават персонал в Европа и да гарантират конкурентоспособността на европейския морски транспорт в световен мащаб;
11. призовава държавите-членки спешно да подпишат, ратифицират и приложат Конвенцията на ООН относно договорите за международен превоз на товари изцяло или частично по море, известна като „Ротердамски правила“, която определя новата система за отговорност на морския транспорт;
12. приканва Комисията, при предстоящото преразглеждане на насоките на Общността за развитието на трансевропейска транспортна мрежа, да отдели по-голямо внимание на морския транспорт и наземните му структури, и по-специално мултимодалната връзка на европейските пристанища и техния хинтерланд;
13. приветства предложението на Комисията относно формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на държавите-членки (СОМ(2009)0011), което има за цел да опрости, намали и премахне административните процедури за европейския морски транспорт на къси разстояния; приканва Комисията да продължи да насърчава морския транспорт на къси разстояния, с цел чувствително подобряване на функционирането на морския транспорт вътре в Съюза;

Социални аспекти

14. приветства инициативи от страна на държавите-членки и Комисията, които да направят морските професии по-привлекателни за младите граждани на ЕС; подчертава необходимостта от въвеждане на учене през целия живот, както и предприемане на мерки за преквалификация на морски и наземен персонал с цел подобряване на професионалните квалификации и компетентността на работната ръка; също така препоръчва в училищата да се предоставя повече информация за сектора и да се осигуряват повече стажове;
15. призовава държавите-членки, в рамките на международни конвенции като

Конвенцията STCW и Конвенцията за морски труд на МОТ от 2006 г., да подобрят и осъвременят вече съществуващите програми за обучение, за да се подобри допълнително качеството в морските колежи;

16. подчертава, че обучението на моряци от трети държави трябва да отговаря на задоволителни условия в съответствие с Конвенцията STCW, и призовава собствениците на кораби и националните инспекторати да гарантират и прилагат това, при необходимост подпомагани от Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ); повтаря настояването си към държавите-членки да ратифицират своевременно Конвенцията за морски труд от 2006 г. на МОТ и за бързо приемане на предложението на Комисията, основаващо се на споразумение в сектора относно включването на ключови елементи от Конвенцията в правото на ЕС;
17. призовава държавите-членки да насърчават наемането на работа на европейски моряци във флота на тяхната държава и да създават достатъчни улеснения за предотвратяване на миграцията на моряци извън ЕС;
18. приветства предложението на Комисията държавите-членки да стимулират сътрудничеството между европейските морски институции и ги насърчава да хармонизират съответните си учебни програми и програми за обучение с цел насърчаване и развитие на висока степен на квалификация и експертни умения на моряците от ЕС;
19. подчертава, че социалното измерение и условията на труд на европейските моряци са тясно свързани с конкурентоспособността на европейския флот, и че е необходимо да се улесни трудовата мобилност в сектора на морския транспорт в цяла Европа и да се обезпечи напълно действащ вътрешен пазар без прегради и без неоправдани ограничения за предоставянето на услуги;
20. подкрепя обмена на добри практики в сферата на условията на труд и социалните стандарти, както и подобряването на условията на живот на борда на корабите, по-специално чрез разработване на информационни и комуникационни технологии, подобряване на достъпа до здравеопазване, подобряване на стандартите за безопасност и обучение за справяне с рисковете, свързани с професията на моряците;
21. подчертава, че инспекциите трябва да бъдат конкретни и основани на риска и да не пораждат излишен регулаторен натиск върху сектора;
22. надява се да бъде проучен капацитетът на технологичното развитие да компенсира намаляващия брой моряци, но предупреждава да не се въвеждат прибързано неизпитани технологии;
23. призовава пристанищните органи на морските пристанища да подобрят условията за моряците, чийто кораб е хвърлил котва в пристанището, включително да им предоставят улеснения за придвижване между кораба и брега и обратно;

Околната среда

24. отчита, че трябва да се постигне значителен прогрес за намаляване емисиите на серни и азотни окиси, прахови частици (PM10) и CO₂ от корабите, и че това е необходимо в рамката на целите на ЕС за опазване на климата; настоява, че секторът може да допринесе за борбата срещу вредните емисии и изменението на климата, и че публичните и частните инвестиции в областта на научните изследвания и развойната дейност ще бъдат особено важни в това отношение;
25. подчертава, че намаляването на емисиите трябва да бъде договорено своевременно и прилагано със задължителен характер в рамките на Международната морска организация (ММО), за да се намалят неравенствата в условията на конкуренция, но че това не трябва да бъде пречка за Съюза да предприема инициативи за по-нататъшно намаляване от страна на флотите на държавите-членки, като по този начин насърчава държавите от другите континенти да станат конкурентоспособни в тази област; посочва в тази връзка големите разлики, които съществуват между морския транспорт на къси и дълги разстояния и които следва да се вземат предвид при преговори в ММО;
26. призовава държавите-членки по-често да използват възможността - когато е възможно съвместно със съседни държави - да определят зони за контрол на емисиите от морския транспорт, особено емисиите от азотни окиси; подчертава, че създаването на нови морски зони за контрол на емисиите не трябва да доведе до нарушаване на конкуренцията в Европа;
27. подкрепя мерките, насърчаващи промяна в съотношението между видовете транспорт в полза на морския транспорт с цел намаляване на задръстванията по пътищата; приканва Съюза и държавите-членки да създадат логистични пристанищни платформи, които са съществени за развитието на интермодалността и подобряването на териториалното сближаване; настоява, че международните и общностните правила не следва да възпрепятстват полаганите в тази връзка усилия от страна на националните органи; очаква, своевременно и в голям мащаб, в рамките на Съюза за Средиземноморието, създаването на морски автомагистрали, които ще позволят едновременно намаляването на замърсяването и задръстванията в пътната мрежа;
28. подкрепя по принцип измененията на приложение IV на Конвенцията MARPOL за намаляване емисиите на серен оксид и азотен оксид от кораби, приети от ММО през октомври 2008 г.; въпреки това изразява загриженост относно възможно обратно преминаване от морски транспорт на кратки разстояния към сухопътен транспорт в резултат от въвеждането на ограничение от 0,1 % за емисиите на сяра, предвидено от началото на 2015 г. в зоните на контрол на емисиите на сяра в Северно и Балтийско море; следователно приканва Комисията да представи на Парламента съответна оценка на въздействието възможно най-бързо и не по-късно от края на 2010 г.
29. счита, че всички видове транспорт, включително и морският транспорт, следва постепенно да интернализират външните си разходи; счита, че въвеждането на този принцип ще доведе до натрупване на средства, които биха могли да бъдат мобилизирани с предимство във връзка с полагането на усилия в полза на

иновациите;

30. приканва Комисията и държавите-членки да работят върху алтернативни инструменти, като например въвеждането на такса за гориво в трюма, по възможност обвързана с качеството и екологичните показатели на горивото, или понятието „зелени пристанища“, където „чистите“ плавателни съдове се обработват по-бързо и/или заплащат по-ниски пристанищни такси;
31. призовава държавите-членки да работят в рамките на ММО за установяване и прилагане на подходящи и приложими в световен мащаб стандарти в областта на околната среда;
32. в тази връзка отбелязва прогреса в технологиите на транспорта по вътрешните водни пътища, дал възможност да се намалят чувствително емисиите от съществуващите корабни двигатели и евентуално да се използва като гориво втечен природен газ; призовава Комисията да проучи дали тези технологии могат да се използват също така за морски плавателни съдове и как може да се ускори прилагането им;
33. изразява съжаление поради факта, че Срещата на високо равнище по въпросите на климата в Копенхаген не успя да стигне до заключения относно намаляване на емисиите от морски плавателни съдове, но подчертава, че трябва да продължат интензивните усилия – както в процеса „след Киото“, така и в ММО – за споразумение за световни мерки, които да доведат до такова намаляване; приканва държавите-членки да предприемат действия, за да получи ММО мандат с изразени в цифри цели за намаляване за морския транспорт за предстоящите световни преговори относно климата;
34. призовава Съюза да заеме челна позиция в този процес на международно равнище, и по-специално в рамките на ММО, с оглед намаляване на емисиите в морския сектор;
35. набляга на значението на оперативно съвместимите технически средства за доставяне на електричество от брега до корабите в европейските пристанища, които могат значително да намалят замърсяването; приканва Комисията да провери в кои пристанища могат ефективно да се използват тези съоръжения;
36. настоява Комисията, в рамките на политиката си в областта на научните изследвания и развойната дейност, да даде предимство на иновациите в сферата на възобновяемите технологии, като слънчевата и вятърната енергия, за оборудването на корабите;
37. приканва Комисията да проучи потенциала за намаляване и мониторинг на замърсяването, възможен благодарение на интелигентните технологии в сектора на транспорта, и по-специално в рамките на програмата „Галилео“;
38. подчертава необходимостта от елиминиране на употребата на хартия при пристанищните и митническите процедури и от улесняване на сътрудничеството между различните доставчици на услуги и потребителите на пристанището чрез

употребата на различни системи и интелигентни транспортни мрежи като SafeSeaNet и e-Custom, за да се ускорят пристанищните операции и да се намали замърсяването;

Безопасност

39. оценява приемането на Третия пакет за морска безопасност и призовава държавите-членки бързо да го приложат;
40. препоръчва строги проверки в корабостроителството, включително на качеството на използваната стомана и на проектирането и на поддръжката на плавателните съдове, както се предвижда, наред с другото, в измененото законодателство относно класификационните дружества;
41. подкрепя промяната в курса на Парижкия меморандум за разбирателство (MP) относно държавния пристанищен контрол, която включва замяна на редовните инспекции с инспекции, основани на риска, така че да се решават ефективно проблемите именно на тези плавателни съдове, които показват множество недостатъци;
42. призовава държавите-членки и собствениците на кораби да се стремят да бъдат включени в „белия списък“ на Парижкия MP; приканва по-специално Словакия да положи особено голямо усилие в тази област;
43. призовава националните инспекторати и другите национални органи да си сътрудничат по-тясно при обмена на данни за плавателните съдове и техния товар, за да се намали регулаторният натиск и да се увеличи ефективността на инспекциите; изисква своевременно създаване на интегрирана система за управление на информацията чрез използване и подобряване на наличните ресурси, и по-специално SafeSeaNet; изисква от Комисията своевременно да приложи система за трансграничен и междусекторен надзор в целия ЕС;
44. запознат е с опасността от пиратство в открито море, и по-специално в района на Африканския рог и в крайбрежните води на Сомалия, и призовава собствениците на кораби да сътрудничат на правителствените инициативи, които могат да ги защитят от пиратството, в духа на успешната първа морска операция на ЕС - Аталанта; призовава Комисията и държавите-членки да засилят сътрудничеството помежду си и в рамките на ООН с цел да защитят моряците, рибарите и пътниците, както и флота;
45. припомня, че общият подход за борба срещу пиратството не може да се ограничи до международна военноморска сила, а следва да се включи в цялостен план, целящ насърчаване на мира и развитието в съответния район; наясно е също с необходимостта от цялостно и правилно прилагане от страна на корабите на мерките за самозащита, приети от организациите на морския транспорт чрез одобрените от ММО добри практики за управление;

Разни

46. подчертава, че морският транспорт е световна индустрия и че за предпочитане е споразумения да се сключват в световен мащаб; счита, че ММО е най-подходящият форум за това; призовава държавите-членки да положат повече усилия да ратифицират и да приложат бързо подписаните от тях конвенции на ММО;
47. напълно признава освен това ролята на Съюза за транспонирането на международните правила в правото на ЕС и за прилагането и подкрепата на морската политика, например ролята на Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ);
48. подчертава необходимостта да се ускори осъвременяването и увеличаването на капацитета на пристанищната инфраструктура във връзка с очакваното увеличаване на обема от стоки, транспортирани по море; припомня, че за тази цел трябва да се направят мащабни инвестиции, и че във връзка с тях следва да се спазват прозрачни и безпристрастни правила за финансиране с цел осигуряване на лоялна конкуренция между европейските пристанища; призовава Комисията да гарантира, че регулаторната рамка е последователна в тази насока;
49. приканва Комисията при предстоящото преразглеждане на Бялата книга за транспорта да се основава на своето съобщение относно политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г. и на настоящата резолюция;
50. призовава към политика в полза на свързването на пристанищата с вътрешността (вътрешни терминали и логистични платформи) в районите, които се сблъскват с проблеми по претоварване, и включването ѝ в преразглеждането на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
51. подчертава икономическото и стратегическото значение на корабостроенето, което позволява овладяване и използване на нови технологии, приложими за корабите, и запазване на незаменими европейски умения, необходими за построяването на нови поколения кораби; изисква мерки за подпомагане на иновациите, научните изследвания, развойната дейност и обучението, за да се разработи конкурентноспособно и иновативно европейско корабостроене;
52. призовава при проекти за осъвременяване и разширяване на пристанища да бъде задължително терминалите за пътници и новите пътнически кораби да се оборудват със съоръжения, предназначени за лицата с намалена подвижност;
53. приветства инициативата за провеждане на кампания за качество във връзка с най-добрите практики на оператори на пътнически и туристически кораби относно правата на пътниците;
54. призовава Комисията да вземе предвид, при настоящото преразглеждане на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), препоръките относно политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г., и по-специално по отношение на ефективното интегриране на морски автомагистралаи и вътрешен воден транспорт, както и мрежата от пристанища от европейски интерес като интеграционни възли;
55. призовава Комисията да разработи аналогична стратегия за европейския вътрешен

воден транспорт и да я съгласува с настоящата стратегия, за да се насърчи развитието на оптимизирана транспортна верига, свързваща морския транспорт и вътрешния воден транспорт на стоки;

56. призовава Комисията да внесе без забавяне обещаната пътна карта, предоставяща съществени детайли за допълване на съобщението ѝ;

57. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Исторически преглед на предложението

Съобщението на Комисията, озаглавено „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“, е продължение на съобщенията на Комисията, озаглавени „Нека Европа продължава да се движи - Устойчива мобилност за нашия континент“ и „Интегрирана морска политика за Европейския съюз“ (Синя книга) и отчасти се базира на независими становища, проучвания и диалог с отрасъла, както и на реакцията на Парламента на Синята книга.

Обобщение на предложението на Комисията

Съобщението на Комисията обхваща множество теми, свързани с европейската политика в областта на морския транспорт. В същото време документът не е прескриптивен и дава широка възможност за инициатива на заинтересованите лица в областта на морския транспорт да осъществят стратегическите цели и препоръки.

Накратко, Съобщението засяга шест теми:

1. Ценността и конкурентното място на европейския морски транспорт на един световен пазар: европейският морски транспорт оперира на един световен пазар, където играе много важна роля: 41% от целия световен флот са европейско притежание. При все това конкурентното място на европейския флот все повече е подложено на натиск поради увеличаването и развитието на държавната помощ за секторите на морския транспорт на трети държави. Поради това Комисията поддържа разработването на справедливи условия за международна морска търговия в СТО и подкрепя запазването и подобряването на съществуващата рамка на ЕС за облагането на тонажа, облагането на приходите и държавната помощ.
2. Трудова заетост в сектора на морския транспорт: европейският морски транспорт страда от все по-голям недостиг на квалифицирана работна ръка. Поради това се губи много от експертния опит и знания в тази област. Това не допринася за конкурентното място на европейския морски транспорт. Затова Комисията предлага да се насърчават морските професии чрез предоставяне на по-добра информация в ранна възраст и по-добри възможности за професионално развитие. Също така следва да се намали административната тежест и условията на труд и на наемане да се подобрят.
3. Качеството на европейския морски транспорт: в последните години европейският морски транспорт и надзорните органи допринесоха съществено за по-безопасен и по-чист морски транспорт. Въпреки това е необходимо повече: секторът следва да допринесе повече за намаляването на емисиите от парникови газове. Комисията ще се стреми да разработи норми за емисиите в рамките на Международната морска организация (ММО), за да гарантира конкурентното място на Европа. От особена важност е да се намалят емисиите на серни и азотни окиси и следва да се проучи кои европейски морски зони евентуално да се определят като зони за контрол на

емисиите. Освен това, предвид очакваното увеличение на броя на плавателните съдове, които също така стават и все по-големи, безопасността ще се превърне в още по-важен въпрос. Затова Комисията ще обезпечи бързо и правилно прилагане на Третия пакет за морска безопасност, а една от целите ѝ е да гарантира, че до края на 2012 г. всички държави-членки са в „Белия списък“ на Парижкия меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол. Нещо повече, предвид постоянната заплаха от тероризъм сигурността на морския транспорт става приоритет. Комисията предлага твърд отговор на пиратството и засилване на защитата на членовете на екипажите, наред с другото, чрез въвеждане на системи за ранно предупреждение.

4. Международно сътрудничество: тъй като секторът на европейския морски транспорт трябва да оперира в рамките на световния пазар, Европейският съюз отдавна е привърженик на работата на международните организации, като например КМПООН¹, СТО и ММО. По-конкретно, в рамките на ММО, Комисията желае държавите-членки да подобрят признаването и видимостта на ЕС посредством официализиране на координационния механизъм на ЕС и получаване на статут на официален наблюдател за ЕС в рамките на тази организация. Освен това Комисията предлага по-конкретно да се гарантира бързо ратифициране на конвенциите на ММО на световно равнище и да се създаде система за действително прилагане на международно одобрените правила от страна на всички държави с флаг и крайбрежни държави по света.
5. Европейският морски транспорт като част от европейската икономика и като движеща сила на икономическата интеграция: очаква се морският транспорт в държавите-членки да нарасне от 3,8 милиарда тона през 2006 г. на около 5,3 милиарда тона през 2018 г. Това означава, че европейската инфраструктура и пристанищен капацитет ще трябва да бъдат подготвени за това нарастване в рамките на 10 години. При всички случаи, производителността на пристанищата ще трябва да се увеличи значително. ЕС ще трябва да допринесе за това, като създаде „Европейско пространство за морски транспорт без бариери“ и като изведе напред стратегията на ЕС за „морски магистрали“. Трябва също така да се намали административната тежест и да се създадат подходящи условия за привличане на инвестиции в пристанищния сектор. Комисията също така ще изготви насоки за прилагането на екологичното законодателство на ЕС за развитието на пристанищата. Също така проектите за трансевропейска транспортна мрежа и проектът Марко Поло ще се използват, за да се отговори на нарастването на морския транспорт, като в същото време го правят устойчив.
6. Европа като световен лидер в морските изследвания и нововъведения: понастоящем Европа е световен лидер в областта на морските изследвания и иновации. Тази позиция трябва да се запази, защото дава възможности за растеж и ефективност от страна на европейската индустрия (по-конкретно на сектора на морския транспорт). По-специално, по отношение на екологичните показатели, съществуват много потенциални възможности, тъй като „екологичността“ на промишлеността става във все по-голяма степен извор на предимства за конкурентоспособността. Във връзка с

¹ Конвенция на ООН по морско право

това Европейският съюз трябва да продължава да се стреми да подобрява безопасността на плавателните съдове и техните екологични показатели. Произтичащата от това устойчива мобилност би следвало да допринесе за по-голяма ефективност на цялата транспортна верига.

Обобщение на гледната точка на докладчика

Съобщението на Комисията впечатли положително докладчика. Тъй като документът се отнася до многобройни теми, докладът се ограничава до няколко въпроса с приоритетно значение.

Докладчикът основно счита, че колкото и да се подчертава значението на морския сектор, това пак няма да е достатъчно. Европейският морски сектор допринася ясно и жизненоважно както за вътрешната икономика на Общността, така и за транспортната система на Европа. Във връзка с това интересите на европейския морски транспорт трябва да получат приоритет при установяването на общата европейска транспортна политика. Трябва да си дадем сметка, че европейският морски сектор основно функционира и се конкурира на световния пазар.

Този световен пазар означава също така, че е необходима политика за измерване на морския транспорт. Не трябва да се подценява риска от смяна на флага, с всичките му отрицателни последици за околната среда, качеството на превоза и морската администрация. Във връзка с това докладчикът счита, че държавите-членки следва да положат всички усилия за насърчаване на съществуващото ползване на техните флагове, например като предоставят данъчни облекчения при облагането на тонажа и данъчни улеснения за моряците и собствениците на кораби. Докладчикът очаква с нетърпение обещаните от Комисията нови правила относно държавната помощ. Той призовава Комисията да ги представи през 2010 г.

По отношение на заетостта и условията на труд докладчикът счита, че морските професии следва да станат по-привлекателни за младите граждани на ЕС. По-специално, ако морският транспорт нарасне според очакванията, търсенето на членове на екипажи само ще нарасне. Във връзка с това е важно младите хора от всички възрастови групи да получат информация относно сектора. Също така е важно да се предлагат привлекателни възможности за кариера на моряците както в морето, така и на брега. В същото време за собствениците на кораби не трябва да е невъзможно да наемат на работа граждани на трети държави за морски транспортни операции, въпреки че, разбира се, е важно тези работници да отговарят на изискванията за обучение и да притежават необходимите професионални квалификации. Докладчикът също така счита, че приетото от МОТ законодателство трябва да бъде подкрепено, ратифицирано и съответно прилагано по целия свят, за да се поддържат условията на труд на всички моряци на добро равнище.

Секторът на морския транспорт е изправен пред големи предизвикателства по отношение на околната среда. Основната задача е екологичните показатели на морските кораби да се подобрят значително, а емисиите на SO_x, NO_x, прахови частици (PM10) и CO₂ трябва да намалеят. Във връзка с това от голямо значение е споразуменията по този въпрос да бъдат постигнати на глобално равнище с цел

справяне с риска от смяна на флага с флага на страни, които не участват в споразуменията. Докладчикът подкрепя развитието на области за контрол на емисиите в европейските води. За тази цел, докладчикът призовава държавите-членки, а когато е възможно и съседните страни, да посочат такива области, по-конкретно с цел ограничаване на емисиите на NO_x. Комисията и държавите-членки също така трябва да изработят алтернативни мерки за подобряване на екологичните показатели. Те биха могли да включват такса за гориво в трюма, обвързана с качеството и екологичните показатели на използваното гориво, и понятието „зелени пристанища“. При подобна система на бонуси и санкции, по-чистите плавателни съдове ще бъдат обслужвани в пристанищата по-бързо, отколкото по-замърсяващите, и/или ще получават отстъпка от пристанищните такси. Докладчикът също има големи надежди за технологичното развитие на морските кораби. През последните години плавателните съдове по вътрешните водни пътища постигнаха голям напредък по отношение на екологичните показатели благодарение на новите горива и по-добрите двигатели. Комисията следва да проучи дали тези технологични постижения могат да се приложат също така за морския транспорт. На последно място, докладчикът счита, че следва да се създаде оборудване за доставка на електричество на морските пристанища с цел намаляване на емисиите в пристанищата.

В областта на безопасността, докладчикът проявява голямо любопитство относно практическите подробности на Третия пакет за морска безопасност. Във връзка с това призовава държавите-членки да въведат пакета бързо и правилно. Докладчикът също така оценява положително решението на Парижкия меморандум за преминаване към основани на риска инспекции. Това ще предотврати ненужните инспекции, ще подобри ефективността на наблюдението и ще намали бюрокрацията за този вид инспекции. На последно място, по пряко свързания с това въпрос за сигурността, докладчикът желае да изрази своята безусловна подкрепа за мисията Аталанта, която защитава морските плавателни съдове от пиратството край бреговете на Африканския рог. Собствениците на кораби трябва допълнително да се възползват от възможностите за сигурност, предоставяни от Аталанта и от други международни органи за сътрудничество срещу пиратството. Възможно най-скоро трябва да се договорят споразумения за подходящи съдебни процеси срещу заловените пирати. Трудно е да се приеме фактът, че в някои случаи признати пирати понастоящем се освобождават, тъй като няма къде да бъдат съдени.

Накрая, тъй като морският транспорт оперира на световния пазар, основната законодателна отговорност се поема от ММО. В рамките на ММО, Европейският съюз следва да играе активна роля с цел гарантиране на изготвянето и ратифицирането на нови правила. Разбира се, ЕС също така играе много важна роля за транспонирането на правилата на ММО в достиженията на правото на ЕС и за тяхното прилагане. По-конкретно по време на етапа на прилагане, Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) следва да играе съответната роля. Инспекциите и надзорът следва да се извършват на равнище на държавите-членки в тясно съгласуване с Парижкия МР. Докладчикът също така очаква с нетърпение Пътната карта за морската политика до 2018 г., която Комисията обеща да представи.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	23.3.2010
Резултат от окончателното гласуване	+: 34 -: 1 0: 3
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ādám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke