



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Document de ședință

A7-0114/2010

30.3.2010

RAPORT

referitor la obiectivele strategice și la recomandările pentru politica UE în
domeniul transportului maritim până în 2018
(2009/2095(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Peter van Dalen

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN	Error! Bookmark not defined.
EXPUNERE DE MOTIVE	Error! Bookmark not defined.
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE.....	Error! Bookmark not defined.

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la obiectivele strategice și la recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018
(2009/2095(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Comunicarea Comisiei din 21 ianuarie 2009 intitulată „Obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului până în 2018” (COM(2009)0008) („comunicarea privind politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018”),
 - având în vedere Comunicarea Comisiei din 10 octombrie 2007 intitulată „O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană” (COM(2007)0575),
 - având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A7-0114/2010),
- A. întrucât proprietarii de nave europeni au o contribuție importantă la economia europeană, dar sunt nevoiți să concureze într-un mediu global;
- B. întrucât măsurile structurale și integrate de menținere și dezvoltare a sectorului maritim prosper din Europa sunt importante și ar trebui să consolideze competitivitatea transportului maritim și a sectoarelor conexe, integrând cerințele privind dezvoltarea durabilă și concurența loială;
- C. întrucât sunt absolut necesare atât atragerea tinerilor către profesiile din domeniul maritim, cât și menținerea lor în aceste profesii și întrucât nivelul de formare a specialiștilor din domeniul maritim din Europa trebuie îmbunătățit prin iminenta revizuire a Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW);
- D. întrucât schimbările climatice reprezintă cea mai mare provocare a secolului XXI în toate domeniile politicii europene;
- E. întrucât transportul maritim este un mod de transport relativ ecologic, care însă are un potențial crescut pentru a deveni chiar mai ecologic decât în prezent; întrucât acesta trebuie să participe la eforturile de combatere a schimbărilor climatice prin scăderea treptată a amprentei de carbon a navelor și a infrastructurilor portuare;
- F. întrucât siguranța este o premisă esențială pentru porturi, pentru proprietarii de nave și pentru personalul de bord și de la țărm; întrucât măsurile de siguranță trebuie să țină seama de mediul de coastă și de cel marin, precum și de condițiile de muncă în porturi și la bordul navelor;
- G. întrucât în Golful Aden, în largul coastei Somaliei și în apele internaționale continuă atacurile criminale asupra navelor europene de pescuit, comerciale și de pasageri;

- H. întrucât sectorul maritim european deține un rol important la nivel mondial și întrucât această poziție trebuie și poate fi păstrată pe termen lung doar prin inovare;
- I. întrucât este necesar ca deciziile să fie luate la nivelul administrativ adecvat, ceea ce înseamnă la nivel global acolo unde este posibil și la nivel european acolo unde este necesar,

Aspecte generale

- 1. salută comunicarea Comisiei privind politica în domeniul transportului maritim până în 2018;
- 2. subliniază importanța sectorului transportului maritim pentru economia europeană nu numai în ceea ce privește transportul pasagerilor, al materiilor prime, al mărfurilor și al produselor energetice, dar și ca punct central al unor largi ramificații de activități maritime, cum ar fi cele legate de industria navală, de logistică, de cercetare, de turism, de pescuit, de acvacultură și de educație;
- 3. subliniază că politica UE în domeniul transportului maritim ar trebui să aibă în vedere faptul că sectorul transportului maritim se confruntă cu o concurență mai ales la nivel global, și nu numai la nivel comunitar; subliniază, de asemenea, importanța dezvoltării transportului maritim ca parte a sectorului mai larg al transporturilor, atât în cadrul, cât și în afara UE;
- 4. își exprimă speranța ca politicile maritime ale UE să fie concepute de acum înainte având în vedere o „mare europeană unică” și, prin urmare, invită Comisia să elaboreze o politică europeană de transport maritim în cadrul unui spațiu maritim comun;

Piața

- 5. îndeamnă Comisia să continue să combată abuzurile privind utilizarea pavilioanelor de complezență;
- 6. îndeamnă, prin urmare, statele membre să încurajeze arborarea pavilionului propriu și să își susțină clusterelor maritime de pe țărm, de exemplu prin acordarea unor facilități fiscale pentru nave, cum ar fi impozitarea în funcție de tonaj, precum și a unor avantaje fiscale acordate personalului navigant și proprietarilor de nave;
- 7. consideră că, precum orice alt sector economic, sectorul maritim ar trebui, în principiu, să respecte legislația cu privire la acordarea ajutoarelor de stat, deși aceasta ar trebui permisă în mod excepțional pentru anumite cazuri, cu condiția ca ajutoarele respective să fie acordate temporar și de o manieră transparentă și clară;
- 8. consideră că orientările privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul maritim, care expiră în 2011, trebuie menținute și prelungite, având în vedere faptul că acestea au avut o contribuție importantă la menținerea concurenței internaționale în domeniul transportului maritim european, la creșterea capacității de a face față cu succes concurenței, adesea neloială, din partea unor țări terțe, la menținerea poziției de frunte la nivel mondial, precum și, prin urmare, la susținerea economiei statelor membre;

9. invită Comisia să prezinte noile reglementări promise privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul maritim în 2010 și consideră, de asemenea, că Comisia ar trebui să prezinte orientările privind acordarea ajutoarelor de stat pentru porturile maritime cât mai curând posibil;
10. subliniază, în acest context, că ajutoarele de stat ar trebui acordate exclusiv pentru a susține sectoarele maritime europene care se angajează să respecte criteriile sociale, de a promova crearea de locuri de muncă și de a forma personalul în Europa, și pentru a asigura competitivitatea la nivel global a transportului maritim european;
11. invită statele membre să semneze, să ratifice și să pună în aplicare, fără întârziere, Convenția ONU privind contractele pentru transportul internațional de mărfuri în întregime sau parțial pe mare, cunoscută ca „normele de la Rotterdam”, prin care se înființează noul sistem de răspundere maritimă;
12. invită Comisia să insiste mai mult, cu ocazia următoarei revizuirii a orientărilor comunitare cu privire la dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, asupra transportului maritim și a structurilor sale terestre, în special asupra conexiunii multinodale a porturilor maritime europene cu hinterlandul;
13. salută propunerea de directivă a Comisiei privind formalitățile de raportare pentru navele care sosesc în porturile statelor membre ale Comunității și pleacă din porturile statelor membre ale Comunității, care urmărește simplificarea, reducerea și eliminarea procedurilor administrative existente în transportul maritim european pe distanță scurtă; invită Comisia să continue să susțină transportul maritim pe distanță scurtă, în vederea creșterii semnificative a performanțelor transportului maritim din cadrul Uniunii;

Aspecte sociale

14. salută inițiativele statelor membre și ale Comisiei de a face mai atractive profesiile din domeniul maritim pentru tinerii din UE; insistă asupra necesității punerii în aplicare a unor formări continue și a unor proceduri de reconversie profesională având ca public țintă personalul de bord și de la țărm de la toate nivelurile, în vederea îmbunătățirii calificărilor profesionale și a competențelor forței de muncă; solicită, de asemenea, o mai bună informare în școli cu privire la acest sector și oferirea de stagii mai numeroase;
15. invită statele membre, în cadrul convențiilor internaționale, precum Convenția STCW și Convenția OIM privind munca maritimă din 2006, să îmbunătățească și să modernizeze programele de formare deja existente în vederea creșterii calității școlilor de marină;
16. subliniază că personalul navigant din țări terțe trebuie să respecte cerințele de pregătire profesională suficientă, în conformitate cu Convenția STCW, și solicită proprietarilor de nave și inspectoratelor naționale să garanteze și să vegheze la respectarea acestor dispoziții, asistați, după caz, de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA); solicită din nou statelor membre să ratifice, fără întârziere, Convenția OIM privind munca maritimă din 2006 și să adopte rapid propunerea Comisiei bazată pe acordul industrial, în vederea integrării elementelor-cheie ale convenției respective în dreptul Uniunii Europene;

17. invită statele membre să sprijine folosirea personalului navigant din UE în flotele acestora și să creeze suficient de multe facilități pentru a evita migrarea acestora în afara Uniunii;
18. salută propunerea Comisiei adresată statelor membre de a promova cooperarea între instituțiile maritime europene și încurajează uniformizarea programului de curs și a sistemelor de formare în vederea promovării și dezvoltării unor calificări și competențe de nivel înalt ale personalului navigant din UE;
19. subliniază că dimensiunea socială și condițiile de muncă de care se bucură personalul navigant din UE sunt strâns legate de competitivitatea flotei europene și că este necesar să se faciliteze mobilitatea în muncă în sectoarele maritime din toată Europa și să se asigure deplina funcționare a pieței interne, fără bariere și restricții nejustificate în prestarea de servicii;
20. încurajează schimbul de bune practici în materie de condiții de muncă și norme sociale, precum și ameliorarea calității vieții la bordul navelor, în special prin dezvoltarea tehnologiilor informației și comunicării, prin facilitarea accesului la servicii medicale, prin consolidarea normelor de siguranță și prin formarea profesională a personalului navigant pentru a putea face față riscurilor inerente profesiilor acestora;
21. subliniază că inspecțiile trebuie să fie specifice și bazate pe risc și nu trebuie să genereze presiuni de reglementare inutile asupra sectorului;
22. își exprimă speranța că se va analiza capacitatea dezvoltărilor tehnologice de a compensa scăderea înregistrată cu privire la personalul navigant disponibil, dar avertizează că nu trebuie introduse prea rapid tehnologii netestate;
23. invită autoritățile portuare să îmbunătățească facilitățile destinate personalului navigant de pe navele ancorate în radă, inclusiv să pună la dispoziția acestuia mijloace de transport mai bune, care să îi permită deplasarea de la vapor la țarm și invers;

Protecția mediului

24. recunoaște că trebuie făcute progrese considerabile în ceea ce privește reducerea emisiilor de oxizi de sulf și de azot, de particule (PM10) și de CO₂, necesare în vederea realizării obiectivelor UE de protecție a mediului; subliniază faptul că acest sector poate contribui la combaterea emisiilor nocive și a schimbărilor climatice și că investițiile publice și private în domeniul cercetării și al dezvoltării vor avea un rol deosebit în acest sens;
25. subliniază că reducerea emisiilor trebuie convenită rapid și pusă în aplicare cu caracter obligatoriu prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (OMI) pentru a limita disparitățile în materie de condiții competitive, dar că acest lucru nu trebuie să constituie un impediment pentru Uniune în luarea de inițiative pentru ca flotele statelor membre să efectueze și alte reduceri, încurajând astfel celelalte continente să devină competitive în acest domeniu; subliniază, în acest sens, diferențele mari existente între transportul maritim pe distanță scurtă și cel pe distanță lungă care trebuie luate în considerare în încheierea acordurilor în cadrul OMI;
26. invită statele membre să utilizeze mai mult, acolo unde este posibil împreună cu statele

învecinate, opțiunea de desemnare a unor zone maritime de control al emisiilor, îndeosebi pentru oxizii de azot; subliniază faptul că înființarea unor noi zone maritime de control al emisiilor nu poate duce la crearea de disparități concurențiale în Europa;

27. susține măsurile prin care sunt încurajate transferurile modale către transportul maritim cu scopul de a decongestiona căile rutiere importante; invită Uniunea și statele membre să creeze platforme logistice portuare, acestea fiind extrem de importante pentru dezvoltarea intermodalității și pentru consolidarea coeziunii teritoriale; subliniază faptul că normele internaționale și cele ale UE nu trebuie să îngreuneze eforturile depuse în acest scop de către autoritățile naționale; își exprimă speranța că, în cadrul Uniunii pentru Mediterana, se vor înființa rapid și la scară largă „magistrale maritime”, care vor permite atât reducerea poluării, cât și a congestiei rețelelor terestre;
28. se declară, în principiu, de acord cu modificările aduse anexei VI din Convenția MARPOL pentru reducerea emisiilor de oxid de sulf și de oxid de azot ale navelor adoptate de OMI în octombrie 2008; își exprimă totuși îngrijorarea cu privire la o posibilă reducere a transportului maritim pe distanță scurtă în favoarea transportului rutier ca urmare a introducerii limitei de 0,1% a emisiilor de sulf prevăzute începând cu 2015 în zonele de control al emisiilor de sulf din Marea Nordului și din Marea Baltică; invită, deci, Comisia să prezinte cât mai curând Parlamentului European un studiu de impact referitor la acest subiect, cel târziu până la sfârșitul lui 2010;
29. consideră că toate modurile de transport, inclusiv transportul maritim, trebuie să își internalizeze treptat costurile externe; consideră că introducerea acestui principiu va duce la crearea de fonduri care ulterior vor putea fi utilizate, cu precădere, pentru demersuri de încurajare a inovării;
30. invită Comisia și statele membre să elaboreze și instrumente alternative, cum ar fi introducerea unei taxe asupra combustibilului de consum, de preferință în funcție de calitatea și valențele ecologice ale combustibilului, sau conceptul de „porturi ecologice”, unde navele ecologice sunt tratate cu prioritate și/sau plătesc taxe portuare reduse;
31. invită statele membre să stabilească și să pună în aplicare, în cadrul OMI, norme de mediu corespunzătoare și cu aplicabilitate globală;
32. observă, în acest sens, progresul realizat în tehnologia utilizată în transportul fluvial, care a făcut posibilă reducerea substanțială a emisiilor de la motoarele navelor existente și, eventual, utilizarea gazelor naturale lichefiate drept combustibil; invită Comisia să cerceteze dacă aceste tehnologii pot fi utilizate și în cazul navelor maritime și să găsească metode pentru accelerarea punerii în aplicare a acestora;
33. regretă faptul că summitul de la Copenhaga privind schimbările climatice nu a produs rezultate cu privire la reducerea emisiilor navelor maritime, dar subliniază că trebuie continuate eforturile intensive atât în procesul post-Kyoto, cât și în cadrul OMI, pentru a se conveni asupra unor măsuri globale de realizare a unor astfel de reduceri; invită statele membre să ia toate măsurile necesare pentru ca OMI să primească, în cadrul următoarelor negocieri internaționale asupra climei, un mandat cu obiective cuantificabile de reducere a emisiilor pentru transportul maritim;

34. invită Uniunea să conducă acest proces la nivel global, în special în cadrul OMI, cu scopul de a reduce emisiile în sectorul maritim;
35. subliniază importanța facilităților tehnice interoperabile pentru furnizarea de electricitate de la țărm la nave în porturile europene, facilități care pot reduce în mod considerabil poluarea; invită Comisia să identifice porturile în care aceste facilități pot fi utilizate în mod eficient;
36. subliniază că, în cadrul politicii sale de cercetare și dezvoltare, Comisia trebuie să acorde prioritate inovării în domeniul tehnologiilor regenerabile, precum cea solară și eoliană, destinate utilizării pe nave;
37. invită Comisia să analizeze care este potențialul de reducere și de monitorizare a poluării pe care îl au tehnologiile inteligente în sectorul transporturilor, în special în cadrul programului Galileo;
38. subliniază necesitatea de a elimina utilizarea hârtiei în operațiunilor portuare și vamale și de a facilita cooperarea între diferiții prestatori de servicii și consumatori în port, prin utilizarea unor sisteme și rețele de transport inteligente, precum sistemele SafeSeaNet și e-Custom, care să permită astfel accelerarea operațiunilor portuare și reducerea poluării;

Siguranța

39. salută adoptarea celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă și invită statele membre să transpună fără întârziere acest pachet;
40. solicită verificarea riguroasă a construcțiilor de nave, inclusiv a calității oțelului utilizat, și a proiectării și întreținerii navelor, astfel cum se prevede, printre altele, în legislația modificată cu privire la societățile de clasificare;
41. este în favoarea modificărilor intervenite în Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului asupra porturilor, care prevede înlocuirea inspecțiilor periodice cu inspecții bazate pe risc, astfel încât tocmai acele nave cu numeroase deficiențe să fie inspectate în mod eficient;
42. invită statele membre și proprietarii de nave să se străduiască să fie introduși pe „lista albă” a Memorandumului de înțelegere de la Paris; invită Slovacia, îndeosebi, să facă un efort suplimentar în acest sens;
43. invită inspectoratele naționale și celelalte autorități să coopereze mai strâns în schimbul de date cu privire la nave și la încărcătura acestora, pentru a reduce astfel presiunile de reglementare și să îmbunătățească eficiența inspecțiilor; solicită crearea rapidă a unei platforme integrate de gestionare a informațiilor, utilizând și îmbunătățind resursele disponibile în prezent, în special SafeSeaNet; invită Comisia să creeze rapid un sistem de supraveghere transfrontalieră și transsectorială pentru întreg teritoriul UE;
44. este conștient de pericolul reprezentat de actele de piraterie în apele internaționale, cu precădere în regiunea Cornului Africii și în apele din largul coastei Somaliei, și invită toți proprietarii de nave să coopereze cu inițiativele guvernamentale pentru a oferi protecție

împotriva unor astfel de acte de piraterie, așa cum s-a procedat în cazul operațiunii Atalanta, prima operațiune navală a UE, care s-a desfășurat cu succes; invită Comisia și statele membre să-și intensifice cooperarea, inclusiv pe cea din cadrul Națiunilor Unite, în vederea protejării personalului navigant, a pescarilor, a pasagerilor, precum și a flotelor;

45. observă că acțiunile globale de combatere a actelor de piraterie nu se pot limita la forța navală internațională, ci ar trebui să se înscrie într-un plan global destinat promovării păcii și dezvoltării în zona respectivă; este, de asemenea, conștient de faptul că este necesar ca navele să aplice pe deplin toate măsurile de autoprotecție adoptate de către organizațiile de transport maritim prin intermediul bunelor practici de gestiune aprobate de OMI;

Diverse

46. subliniază că transportul maritim este un sector global și că acordurile ar trebui convenite, de preferință, la nivel global; consideră că OMI este cel mai adecvat forum în acest scop; invită statele membre să depună mai multe eforturi în vederea ratificării și implementării rapide ale convențiilor OMI pe care le-au semnat;
47. totodată, recunoaște întru totul rolul Uniunii în transpunerea normelor internaționale în dreptul Uniunii Europene și în implementarea și susținerea politicii maritime, de exemplu prin intermediul EMSA;
48. subliniază necesitatea de a accelera procesul de modernizare și dezvoltare a capacităților infrastructurilor portuare pentru a face față creșterii preconizate a volumului de mărfuri transportate pe cale maritimă; subliniază că, în acest sens, va fi nevoie de realizarea de investiții masive în conformitate cu principiile finanțării transparente și echitabile în vederea asigurării concurenței loiale între porturile europene; invită, în acest sens, Comisia să garanteze coerența cadrului de reglementare în această privință;
49. invită Comisia ca, la următoarea revizuire a Cărții albe privind transporturile, să utilizeze ca bază comunicarea sa privind politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 și prezenta rezoluție;
50. solicită lansarea unei politici de îmbunătățire a legăturilor dintre porturi și rețelele din interior (docuri uscate și platforme logistice) în regiunile care se confruntă cu probleme de congestie și includerea acestora în activitatea de revizuire a rețelelor transeuropene de transport (TEN-T);
51. subliniază importanța economică și strategică a construcției de nave, care permite dezvoltarea și utilizarea noilor tehnologii în domeniul navelor maritime și păstrarea unor tehnici europene esențiale și necesare pentru construirea de modele de nave de ultimă generație; solicită luarea de măsuri care să sprijine inovația, cercetarea și dezvoltarea, precum și formarea profesională, cu scopul de a dezvolta un sector european al construcțiilor navale competitiv și inovator;
52. solicită ca, în cadrul proiectelor de modernizare și extindere ale porturilor, terminalele pentru pasageri și noile nave de pasageri să fie prevăzute în mod obligatoriu cu dispozitive destinate persoanelor cu mobilitate redusă;

53. salută inițiativa demarării unei campanii de promovare a celor mai bune practici ale operatorilor de transport de pasageri și de nave de croazieră privind drepturile pasagerilor;
54. invită Comisia să ia în considerare, în cadrul revizuirii actuale a TEN-T, recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018, în special pe cele referitoare la integrarea eficientă a „magistralelor maritime”, a transportului fluvial, precum și a rețelelor de porturi europene importante ca noduri de integrare;
55. invită Comisia să elaboreze o strategie analogă pentru navigația fluvială europeană pe care să o coordoneze cu strategia actuală, cu scopul de a susține crearea unui lanț optim de transport care să facă legătura între transportul de mărfuri maritim și cel fluvial;
56. invită Comisia să prezinte fără întârziere calendarul promis, furnizând detalii esențiale care să vină în completarea comunicării sale;
57. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

Contextul propunerii

Comunicarea Comisiei intitulată „Obiective strategice și recomandări pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018” reprezintă urmarea la Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru” și la Cartea albastră intitulată „O politică maritimă integrată” și se bazează, parțial, pe puncte de vedere ale unor specialiști independenți, pe studii și pe dialogul întreținut cu sectorul în cauză, precum și pe reacția Parlamentului la Cartea albastră.

Rezumatul propunerii Comisiei

Comunicarea Comisiei cuprinde o gamă largă de subiecte privind politica UE în domeniul transportului maritim. Totodată, documentul nu are în mod deosebit un caracter obligatoriu și oferă actorilor din domeniul transportului maritim un spațiu larg de manevră și inițiativă în realizarea obiectivelor strategice și a recomandărilor.

Pe scurt, comunicarea acoperă șase mari subiecte:

1. Valoarea și poziția competitivă ale sectorului transportului maritim european pe piața globală: sectorul transportului maritim european operează pe o piață globală, unde joacă un rol foarte important: 41% din flota mondială aparține unor întreprinderi europene. Cu toate acestea, poziția competitivă a flotei europene cunoaște presiuni din ce în ce mai mari, în condițiile creșterii și dezvoltării sistemului de acordare de ajutoare de stat pentru sectoarele transportului maritim din state terțe. Din acest motiv, Comisia este în favoarea dezvoltării unor condiții de comerț internațional maritim echitabil în cadrul OMC, precum și a menținerii și îmbunătățirii actualului cadru UE de reglementare a impunerii în funcție de tonaj, a impozitului pe venit și a acordării ajutoarelor de stat.
2. Ocuparea forței de muncă în sectorul maritim: sectorul maritim european se confruntă cu un deficit din ce în ce mai mare de personal navigant calificat. Astfel se pierde o experiență importantă acumulată în domeniu și cunoștințe relevante. Această situație nu este benefică poziției competitive a sectorului transportului maritim european. Prin urmare, Comisia propune promovarea navigării printr-o mai bună informare la o vârstă timpurie și prin crearea de perspective de carieră mai bune. Sarcinile administrative ar trebui, de asemenea, reduse, iar condițiile de lucru și de angajare îmbunătățite.
3. Calitatea transportului maritim european: în ultimii ani, sectorul transportului maritim european și autoritățile de supraveghere au adus o contribuție substanțială la sporirea siguranței și a caracterului ecologic ale acestui sector. Cu toate acestea, sunt necesare eforturi suplimentare: sectorul ar trebui, prin urmare, să contribuie mai mult la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Comisia va încerca să dezvolte, în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), standarde privind emisiile, în vederea protejării poziției competitive a Europei. De o deosebită importanță este reducerea emisiilor de oxizi de sulf și de azot și ar trebui cercetat ce zone maritime europene ar trebui avute în vedere pentru transformarea lor în zone de control al emisiilor. În plus, în contextul creșterii anticipate a

numărului de nave, care totodată cresc în permanență și în dimensiuni, siguranța va deveni un aspect de o importanță și mai mare. De aceea, Comisia va asigura o implementare rapidă și corectă a celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă și și-a fixat drept obiectiv, până în 2012, asigurarea prezenței tuturor statelor membre UE pe „lista albă” a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului asupra porturilor. În plus, în contextul persistenței actelor teroriste, securitatea transportului maritim este o prioritate. Comisia propune un răspuns ferm la actele de piraterie și creșterea protecției personalului navigant, inclusiv prin introducerea unor sisteme de alertă timpurie.

4. Cooperare internațională: întrucât sectorul transportului maritim european trebuie să opereze pe o piață globală, Uniunea Europeană a solicitat îndelung sprijinirea activității organizațiilor internaționale precum UNCLOS¹, OMC și OMI. În special în cadrul OMI, Comisia dorește ca statele membre să îmbunătățească recunoașterea și vizibilitatea UE, prin formalizarea mecanismului de coordonare UE și prin acordarea UE a statului oficial de observator în cadrul organizației. În plus, Comisia propune îndeosebi asigurarea unei ratificări rapide a convențiilor OMI la nivel mondial și instituirea unui sistem pentru aplicarea efectivă a normelor convenite la nivel internațional de către toate statele de pavilion sau riverane din lume.
5. Transportul maritim european ca parte din economia europeană și ca forță motrice a integrării economice: se prevede o creștere a transportului maritim în statele membre de la 3,8 miliarde de tone în 2006 la 5,3 miliarde de tone în 2018. Aceasta înseamnă că infrastructura europeană și capacitatea portuară vor trebui să fie pregătite pentru a face față acestei creșteri în mai puțin de 10 ani. În orice caz, productivitatea portuară va trebui să crească în mod substanțial. UE ar trebui să contribuie la acest efort prin instituirea unui „spațiu al transportului maritim european fără bariere” și prin accelerarea strategiei UE privind „magistralele maritime”. Sarcinile administrative trebuie, de asemenea, reduse și trebuie create condiții adecvate pentru atragerea investițiilor în sectorul portuar. Comisia va elabora și orientări privind aplicarea legislației UE în domeniul mediului în cazul amenajărilor portuare. În plus, proiectele pentru rețeaua transeuropeană de transport și proiectul Marco Polo vor fi utilizate în contextul reacției la dezvoltarea transportului maritim și, totodată, vor contribui la durabilitatea acestuia.
6. Europa ca lider mondial în ceea ce privește cercetarea și inovarea în domeniul maritim: în prezent, Europa este lider mondial în ceea ce privește cercetarea și inovarea în domeniul maritim. Această poziție trebuie conservată, întrucât oferă oportunități de creștere și eficiență pentru industria europeană (îndeosebi pentru sectorul transportului maritim). Îndeosebi în ceea ce privește performanța ecologică, există numeroase oportunități și avantaje potențiale, dat fiind că „ecologizarea” industriei devine progresiv o sursă de avantaje competitive. UE trebuie, prin urmare, să continue procesul de creștere a siguranței navelor și de îmbunătățire a performanțelor ecologice ale acestora. Mobilitatea durabilă ce ar rezulta de aici ar trebui să contribuie la sporirea eficienței întregului lanț de transport.

Rezumat al punctului de vedere al raportorului

¹ Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării.

Raportorul este impresionat în mod pozitiv de comunicarea Comisiei. Întrucât documentul tratează numeroase subiecte, raportul se rezumă la câteva puncte prioritare.

Raportorul consideră îndeosebi că importanța sectorului maritim nu poate fi subliniată îndeajuns. Sectorul maritim european are o contribuție evidentă și esențială atât la economia internă a Comunității, cât și la sistemul european de transporturi. Interesele sectorului transportului maritim european trebuie, prin urmare, să fie considerate ca prioritare în elaborarea politicii generale de transport european. Trebuie să se țină seama de faptul că sectorul maritim european operează și concurează pe o piață globală.

Această piață globală presupune ca și politicile să fie adaptate în funcție de necesitățile transportului maritim. Riscul arborării unui alt pavilion, cu toate consecințele sale nefaste pentru mediu, pentru calitatea transportului și a activităților maritime, nu trebuie subestimat. Ca atare, raportorul consideră că statele membre ar trebui să facă tot posibilul să încurajeze arborarea (actuală) a pavilionului propriu, de exemplu prin acordarea de stimulente fiscale pentru impunerea în funcție de tonaj și de facilități fiscale pentru personalul navigant și proprietarii de vase. Raportorul așteaptă cu interes noile reglementări privind ajutoarele de stat, după cum a promis Comisia. Raportorul invită Comisia să le prezinte în 2010.

În ceea ce privește condițiile de angajare și de muncă, raportorul consideră că profesiile maritime ar trebui să devină mai atractive pentru tinerii din UE. Îndeosebi în cazul în care sectorul transportului maritim se va dezvolta conform așteptărilor, cererea de personal navigant va crește și ea. Este, prin urmare, important ca tinerii de toate vârstele să primească informații despre acest sector. Este, de asemenea, necesară oferirea de perspective atractive de carieră pentru personalul navigant, atât pe mare, cât și la țărm. Totodată, nu trebuie să devină imposibil pentru proprietarii de vase să angajeze personal din țări terțe în operațiunile lor de transport maritim, cu toate că este, desigur, important ca aceștia să satisfacă cerințele de pregătire profesională și să aibă calificările profesionale necesare. Raportorul consideră, de asemenea, că legislația adoptată în cadrul OIM trebuie sprijinită, ratificată și aplicată în mod adecvat la nivel mondial, pentru a asigura respectarea standardelor condițiilor de muncă în cazul întregului personal navigant.

Sectorul transportului maritim se confruntă cu provocări ecologice majore. Obiectivul fundamental îl reprezintă îmbunătățirea substanțială a performanțelor ecologice ale navelor și reducerea emisiilor de SO_x, NO_x, de particule (PM₁₀) și de CO₂. În acest sens, este foarte important ca acordurile asupra acestor aspecte să fie convenite la nivel mondial, pentru a combate astfel riscul de trecere sub alt pavilion al țărilor neparticipante. Raportorul este în favoarea dezvoltării unor zone de control al emisiilor în apele europene. În acest scop, raportorul invită statele membre să desemneze, acolo unde este posibil împreună cu statele învecinate, astfel de zone maritime de control al emisiilor, îndeosebi pentru limitarea emisiilor de NO_x. Comisia și statele membre trebuie să elaboreze și măsuri alternative de îmbunătățire a performanțelor ecologice. Aceasta ar putea include introducerea unei taxe asupra combustibilului de consum, în funcție de calitatea și valențele ecologice ale combustibilului, sau conceptul de „porturi ecologice”. În cadrul unui astfel de sistem cu stimulente și penalizări, vasele ecologice ar beneficia în porturi de un tratament mai rapid față de navele poluante și/sau ar beneficia de o reducere a taxelor portuare. Raportorul are, de asemenea, mari așteptări din partea dezvoltărilor tehnologice privind navele maritime. În ultimii ani,

vasele de transport fluviale au realizat progrese importante în performanțele ecologice, grație dezvoltării de noi combustibili și a motoarelor mai eficiente. Comisia ar trebui să cerceteze în ce măsură aceste dezvoltări tehnologice sunt aplicabile și transportului maritim. În final, raportorul consideră că ar trebui instalate facilități de alimentare cu energie electrică în porturile maritime, pentru a reduce emisiile în porturi.

În domeniul siguranței, raportorul așteaptă cu deosebit interes detaliile practice ale celui de-al treilea pachet de măsuri privind siguranța maritimă. Ca atare, statele membre sunt îndemnate să implementeze pachetul rapid și corect. Raportorul este în favoarea deciziei din Memorandumul de înțelegere de la Paris cu privire la trecerea la inspecții bazate pe risc. Aceasta va preveni inspecțiile inutile, va crește eficiența supravegherii și va reduce birocrăția în cazul navelor supuse inspecției. În ultimul rând, cu privire la securitate, subiect strâns legat de cele de mai sus, raportorul dorește să-și exprime sprijinul necondiționat pentru misiunea Atalanta, care protejează navele împotriva actelor de piraterie în regiunea Cornului Africii. Proprietarii de nave ar trebui, de asemenea, să adopte opțiunile de securitate disponibile prin operațiunea Atalanta și alte organisme de cooperare internațională împotriva pirateriei. Cât de curând posibil, trebuie convenite aranjamente pentru aducerea în fața justiției a piraților prinși. Este greu de acceptat faptul că, în anumite cazuri, pirații sunt în prezent eliberați, întrucât nu pot fi judecați nicăieri.

În final, trebuie menționat că, întrucât transportul maritim operează pe o piață globală, responsabilitatea legislativă primară revine OMI. În cadrul OMI, Uniunea Europeană ar trebui să joace un rol proactiv pentru a asigura elaborarea și ratificarea noilor reglementări. UE are, de asemenea, un rol foarte important în transpunerea reglementărilor OMI în acquis-ul comunitar și în punerea în aplicare a acestora. Îndeosebi în stadiul de punere în aplicare, EMSA ar trebui să-și îndeplinească rolul ce-i revine. Inspecțiile și supravegherea ar trebui realizate la nivelul statelor membre, consultând îndeaproape Memorandumul de înțelegere de la Paris. Raportorul așteaptă cu interes și calendarul pentru politica în domeniul maritim până în 2018, pe care Comisia a promis să îl prezinte.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	23.3.2010
Rezultatul votului final	+: 34 -: 1 0: 3
Membri titulari prezenți la votul final	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
Membri supleanți prezenți la votul final	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke