

P7_TA(2010)0128

Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.

2010 m. gegužės 5 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. (2009/2095(INI))

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos 2009 m. sausio 21 d. komunikatą dėl Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. (COM(2009)0008) (komunikatas dėl ES jūrų transporto politikos iki 2010 m.),
- atsižvelgdamas į 2007 m. spalio 10 d. Komisijos komunikatą dėl integruotos jūrų politikos Europos Sąjungai (COM(2007)0575),
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 48 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A7-0114/2010),
- A. kadangi Europos laivų savininkų indėlis į Europos ekonomiką didelis, tačiau jie privalo konkuruoti pasaulio mastu,
- B. kadangi struktūrinės ir integruotos priemonės kuriomis siekiama išsaugoti ir skatinti klestintį jūrų sektorių Europoje yra labai svarbios ir jomis būtina siekti stiprinti jūrų transporto bei susijusių sektorių konkurencingumą, integruojant patvarios plėtros ir sąžiningos konkurencijos reikalavimus,
- C. kadangi gyvybiškai svarbu paskatinti jaunimą rinktis jūrininko profesiją ir toliau ja verstis ir kadangi jūrininkų profesinio rengimo Europoje lygis turėtų pakilti artimiausiu metu persvarsčius Tarptautinę konvenciją dėl jūrininkų mokymo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (JRAB);
- D. kadangi klimato kaita yra didžiausias XXI a. visų Europos Sąjungos politikos sričių uždavinys,
- E. kadangi jūrų transportas yra palyginti mažai žalos aplinkai daranti transporto priemonė ir yra daug galimybių užtikrinti, kad jis būtų dar ekologiškesnis, kadangi, palapsniui mažinant laivų bei uosto infrastruktūrų išmetamo CO₂ kiekį, jūrų transportą būtina įtraukti į kovą su klimato kaita,
- F. kadangi saugumas yra esminė sąlyga uostų įmonėms, laivų savininkams ir sausumoje bei jūroje dirbantiems asmenims; kadangi įgyvendinant saugumo priemones būtina atsižvelgti į pakrančių bei jūrų aplinkos apsaugą ir darbo sąlygas uostuose bei laivuose,
- G. kadangi Europos žvejybos, prekybos ir kruizinius laivus Adeno įlankoje, prieš Somalio krantus ir tarptautiniuose vandenyse nuolatos puldinėja nusikalstamos grupuotės,
- H. kadangi Europos jūrų pramonė yra pasaulinė jūrų pramonės lyderė, o šią poziciją ilgą

laiką privaloma užsitikrinti ir tai įmanoma tik diegiant inovacijas,

- I. kadangi reikia priimti sprendimus atitinkamu administraciniu lygmeniu, t. y. jei įmanoma – pasaulio lygmeniu, jei būtina – Europos lygmeniu,

Bendrosios pastabos

1. pritaria Komisijos komunikato dėl jūrų transporto politikos iki 2018 m. nuostatomis;
2. pabrėžia jūrų sektoriaus svarbą Europos ekonomikai, ne tik tokiose srityse kaip keleivių, žaliavų, prekių ir energetikos gaminių vežimas, bet ir sujungiant įvairias jūrų veiklos sritis, kaip antai, laivų pramonę, logistiką, mokslinius tyrimus, turizmą, žuvininkystę ir akvakultūrą bei švietimą;
3. pabrėžia, kad ES jūrų politikoje turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad jūrų sektoriaus įmonės susiduria su konkurencija ne tik Bendrijos teritorijoje, bet visų pirma visame pasaulyje; pabrėžia jūrų transporto kaip platesnės transporto veiklos ašies svarbą tiek Bendrijos, tiek ir pasaulio mastu;
4. tikisi, kad ES jūrų politika nuo šiol bus kuriama „vienos Europos jūros“ mastu ir dėl šios priežasties ragina Komisiją kurti Europos jūrų transporto politiką bendroje jūrų erdvėje;

Rinka

5. ragina Komisiją kovoti su registravimu „po palankesne vėliava“;
6. todėl ragina ES valstybes nares skatinti naudoti savo vėliavas ir remti krante esančius jūrų sektoriaus subjektus pvz. suteikiant laivams tokias fiskalines paslaugas, kaip apmokestinimą pagal tonažą ir fiskalines paslaugas jūrininkams bei laivų savininkams;
7. mano, kad, kaip ir bet kuriame ekonomikos sektoriuje, jūrų sektoriuje iš esmės turėtų būti taikomos valstybės pagalbos taisyklės, nors gali būti leidžiama suteikti laikiną valstybės pagalbą konkrečiais atvejais, jeigu tai daroma aiškiu ir skaidriu būdu;
8. mano, kad Bendrijos krypčių dėl valstybių paramos jūrų transporto sektoriui (kuri baigia galioti 2011 m.) turi būti laikomasi, be to, jos turi būti tęsiamos toliau, atsižvelgiant į tai, kad jos labai padėjo išlaikyti Europos jūrų transporto konkurencingumą ir jo gebėjimą sėkmingai įveikti dažnai nesąžiningą trečiųjų šalių konkurenciją, išlaikyti lyderio vietą tarptautiniu mastu, ir taip padėjo palaikyti valstybių narių ekonomiką;
9. ragina Komisiją, kaip žadėta, iki 2010 m. rugpjūčio mėn. pateikti naujas valstybės pagalbos jūrų transportui taisykles; taip pat mano, kad Komisija turi kuo skubiau pateikti valstybės pagalbos jūrų uostams gaires;
10. šiuo atžvilgiu pabrėžia, kad valstybės pagalba turi būti teikiama tik Europos jūrų pramonės šakų subjektams, kurie atitinka socialinius standartus, gali užtikrinti darbo vietas ir personalo rengimą Europoje;
11. ragina valstybes nares nedelsiant pasirašyti, ratifikuoti ir įgyvendinti JT konvenciją dėl tarptautinio prekių vežimo jūra sutarčių, kuri dar vadinama „Roterdamo taisyklėmis“ ir kurioje nustatoma nauja jūrų sektoriaus atsakomybės sistema;

12. ragina Komisiją persvarstant Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros labiau nei iki šiol atsižvelgti į jūrų transportą ir jo sausumos struktūras, visų pirma maršrutus iš įvairių rūšių Europos uostų į atokius regionus;
13. palankiai vertina tai, kad Komisija, siekdama palengvinti dabartinę Europos trumpųjų nuotolių laivybos administracinę tvarką, priėmė pasiūlymą dėl direktyvos dėl į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų (COM(2009)0011); ragina Komisiją ir toliau remti trumpųjų nuotolių laivybą, kad būtų žymiai padidintas Europos vidaus laivybos pajėgumas;

Socialiniai aspektai

14. pritaria valstybių narių ir Komisijos iniciatyvoms, kurias įgyvendinant siekiama užtikrinti, kad su jūrininkyste susijusios profesijos būtų patrauklesnės ES jaunimui; pabrėžia poreikį sudaryti galimybes mokytis visą gyvenimą, taip pat priemones perkvalifikuoti jūroje ir sausumoje dirbančius asmenis, siekiant kelti darbo jėgos profesinę kvalifikaciją; taip pat ragina mokyklose skleisti daugiau informacijos apie šį sektorių ir organizuoti daugiau stažuoočių;
15. ragina valstybes nares, atsižvelgiant į tarptautines sutartis, tokias kaip JRAB konvencija ir Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) 2006 m. darbo jūroje konvencijos, patobulinti ir atnaujinti jau esamas mokymo programas, siekiant užtikrinti aukštesnę jūrininkų mokyklų kokybę;
16. pabrėžia, kad remiantis JRAB konvencija trečiųjų šalių jūrininkai turi atitikti atitinkamus mokymo reikalavimus, ir ragina laivų savininkus bei nacionalines inspekcijas tai užtikrinti ir įgyvendinti, jeigu reikia, padedant Europos jūrų saugumo agentūrai; Pakartoja savo reikalavimą, kad valstybės narės greitai ratifikuotų TDO 2006 m. Jūrų darbo konvenciją ir kad nedelsiant būtų priimtas Komisijos pasiūlymas, pagrįstas pramonės susitarimu įtraukti svarbiausius jos pagrindus į Bendrijos teisę;
17. ragina valstybes nares skatinti įdarbinti ES jūrininkus savo laivynuose ir užtikrinti jiems pakankamai galimybių, siekiant išvengti jūrininkų migracijos už ES ribų;
18. pritaria Komisijos siūlymui skatinti valstybių narių Europos jūrų institucijų bendradarbiavimą ir skatina valstybes nares suderinti atitinkamas mokymo programas ir rengimą, didinant ES jūrininkų kvalifikaciją ir tobulinant jų įgūdžius;
19. pabrėžia, kad Europos jūrininkų socialinis aspektas ir darbo sąlygos glaudžiai susijusios su Europos laivyno konkurencingumu, ir būtina palengvinti jūrų pramonės darbo jėgos judumą visoje Europoje ir užtikrinti visapusiškai veikiančią vidaus rinką, kurioje nebūtų kliūčių ir nepagrįstų paslaugų teikimo apribojimų;
20. remia gerosios patirties mainus darbo sąlygų ir socialinių normų srityje ir skatina gerinti gyvenimo sąlygas laivuose, ypač plėtojant informacines ir ryšių technologijas, didinant galimybes gauti sveikatos priežiūrą, griežtinant saugos normas ir vykdant mokymus, kad būtų tinkamai tvarkomasi su jūrininkų profesijomis susijusiais pavojais;
21. Pabrėžia, kad patikrinimai turi būti konkretūs ir pagrįsti rizika ir juos atliekant jūrų pramonės bendrovėms neturėtų būti daromas papildomas reguliavimo spaudimas;

22. tikisi, kad bus atlikti tyrimai ir nustatyta, kokias atvejais ir koku mastu vystant technologijas gali būti kompensuojamas mažėjantis jūrininkų skaičius, tačiau įspėja, kad neišbandytos technologijos neturėtų būti pradėtos taikyti skubotai;
23. ragina jūrų uostų institucijas tobulinti pajėgumus, skirtus jūrininkams laivuose, laukiančiuose uosto prieigose, prisišvartuoti, tarp jų lengvesnes vežimo galimybes iš laivo į krantą ir atvirkščiai;

Aplinka

24. pripažįsta, kad turi būti padaryta didelė pažanga siekiant laivyboje sumažinti išmetamų SO_x, NO_x, CO₂ dujų ir kietųjų dalelių (PM10) kiekį ir tai yra būtina siekiant ES kovos su klimato kaita tikslų; primygtinai pabrėžia, kad laivybos sektorius prisidėti prie kovos su kenksmingais teršalais ir klimato kaita galės tik sutelkus dideles finansines pastangas, skirtas paremti viešojo ir privačiojo sektorių investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą;
25. pabrėžia, kad siekiant sumažinti konkurencijos sąlygų skirtumus dėl minėtojo teršalų sumažinimo privaloma nedelsiant susitarti Tarptautinėje jūrų organizacijoje ir jas privaloma tvarka įgyvendinti, tačiau tai neturėtų Sąjungai kliudyti imtis teršalų mažinimo iniciatyvų, skirtų valstybių narių laivynams, taip paskatinant ir kitus žemynus sekti jos pavyzdžiu; šiuo atžvilgiu atkreipia dėmesį į didelius ilgųjų ir trumpųjų nuotolių maršrutus jūrų transporte, į kuriuos Tarptautinė jūrų organizacija privalo atsižvelgti;
26. ragina valstybes nares, jeigu įmanoma, kartu su kaimyninėmis šalimis, pasinaudoti galimybe ir jūrose nustatyti išmetamųjų teršalų, ypač NO_x, kontrolės teritorijas; pabrėžia, kad jūrose nustatčius išmetamųjų teršalų kontrolės teritorijas neturi būti iškraipyta konkurencija Europoje;
27. remia priemones, sudarančias galimybes keisti transporto rūšį į jūrų transportą, siekiant mažinti kelių eismo intensyvumą; ragina Europos Sąjungą ir valstybes nares kurti uostų logistikos platformas, būtinas plėtojant intermodalumą ir teritorinę sanglaudą; pabrėžia, kad tarptautinės sutartys ir Bendrijos nustatytos taisyklės neturi kliudyti nacionalinių valdžios institucijų pastangoms šioje srityje; tikisi, kad greitai ir plačiai Viduržemio jūros šalių sąjungos kontekste bus nutiesti jūrų greitkeliai, leisiantys iš karto sumažinti ir taršą, ir žemės transporto tinklų perkrovą;
28. iš esmės pritaria 2008 m. spalio mėn. priimtos MARPOL konvencijos VI priedo pataisoms, kuriomis siekiama sumažinti laivų išmetamą sieros oksidų ir azoto oksidų kiekį; tačiau yra susirūpinęs dėl to, kad, nuo 2015 m. įsigaliojus reikalavimui išmetamųjų teršalų kontrolės teritorijose Šiaurės ir Baltijos jūrose riboti sieros teršalų kiekį iki 0,1 %, vėl gali būti pradėta vietoje vežimo jūra trumpais atstumais naudoti sausumos transportą; ragina Komisiją kuo greičiau, vėliausiai iki 2010 m. pabaigos, pateikti Europos Parlamentui šią padėtį nagrinėjančią poveikio vertinimo ataskaitą;
29. mano, kad visų rūšių transportas, tarp jų ir jūrų, turi pamažu internalizuoti savo išorės sąnaudas; laikosi nuomonės, kad nustatčius šį principą bus sukurtos lėšos, kurios pirmenybine tvarka galės būti pasitelktos įgyvendinant naujoves;
30. ragina Komisiją ir valstybes nares taip pat kurti alternatyvias priemones, pvz., pradėti taikyti bunkerinio kuro mokestį, kurio dydis visų pirma priklausytų nuo kuro kokybės ir daromo poveikio aplinkai, arba įtvirtinti sąvoką „ekologiškas uostas“ – tai būtų uostas,

kuriame ekologiškiems laivams paslaugos suteikiamos greičiau ir (arba) jie mokėtų mažesnes uosto įmokas;

31. ragina valstybes nares dalyvauti TJO darbe, kad būtų nustatyti ir įgyvendinami atitinkami ir visuotiniai aplinkos standartai;
32. atsižvelgdamas į tai pažymi, kad pasiekta pažangos vidaus vandenu laivybos technologijų srityje, todėl sudarytos galimybės iš esmės sumažinti esamų laivų variklių išmetamų teršalų kiekį ir galimą suskystintų gamtinių dujų, kaip kuro naudojimą; ragina Komisiją ištirti, ar šios technologijos galėtų būti pritaikytos jūrų laivuose ir kaip galėtų būti paspartintas šių techninių priemonių įgyvendinimas;
33. apgailestauja dėl to, kad Kopenhagos aukščiausiojo lygio susitikime klimato klausimais nepavyko pasiekti susitarimo dėl jūrų laivų išmetamo teršalų kiekio, tačiau pabrėžia, kad reikia toliau dėti daug pastangų Tarptautinėje jūrų organizacijoje (TJO) ir po Kioto vykstančiame procese siekiant susitarti dėl visuotinių šių išmetamų teršalų mažinimo priemonių; ragina Komisiją imtis priemonių, kad per artimiausias pasaulinio lygio derybas klimato klausimais TJO gautų įgaliojimus ir turėtų skaičiais išreikštus teršalų mažinimo tikslus jūrų transportui;
34. ragina Europos Sąjungą vadovauti šiam procesui tarptautiniu lygmeniu, ypač TJO, siekiant sumažinti išmetamų teršalų kiekį jūrų sektoriuje;
35. primygtinai pabrėžia, kad svarbu numatyti suderintus techninius įrenginius, kuriais Europos uostuose nuo kranto iki laivo būtų tiekama elektros energija, nes tai žymiai sumažintų taršą; ragina Komisiją ištirti, kuriuose uostuose yra galimybių veiksmingai naudoti techninius įrenginius;
36. primygtinai ragina Komisiją, kad ji vykdydama savo mokslinių tyrimų ir plėtros politiką pirmenybę teiktų atsinaujinančiųjų technologijų, pvz., saulės ir vėjo, naujovėms, skirtoms laivų įrangai;
37. ragina Europos Komisiją ištirti visas galimybes sumažinti ir kontroliuoti taršą išmaniosiomis technologijomis transporto srityje, visų pirma naudojant „Galileo“ sistemą;
38. pabrėžia būtinybę skatinti uosto ir muitinės operacijoms naudoti elektronines formas ir supaprastinti įvairių uosto paslaugų teikėjų ir vartotojų bendradarbiavimą, naudojant įvairias sumanias transporto sistemas ir tinklus, kaip, pavyzdžiui, SafeSeaNet ir e-Custom, spartinant operacijas ir mažinant taršą;

Saugumas

39. pritaria tam, kad buvo patvirtintas trečiasis saugumo jūroje dokumentų paketas, ir ragina valstybes nares kuo skubiau jį įgyvendinti;
40. ragina vykdyti griežtus laivų statybos, įskaitant naudojamo plieno kokybę, taip pat dizaino ir laivų remonto patikrinimus, kaip nurodoma, be kita ko, iš dalies pakeistuose teisės aktuose dėl klasifikacinių bendrovių;
41. pritaria Paryžiaus susitarimo memorandumo (SM) pakeitimams (dėl uosto valstybės kontrolės), pagal kuriuos reguliarūs patikrinimai keičiami rizika grindžiamais

patikrinimais, taigi veiksmingai sprendžiamos su tais laivais, kuriuose pastebima daug trūkumų, susijusios problemos;

42. ragina valstybes nares ir laivų savininkus siekti, kad jie būtų įrašyti į Paryžiaus susitarimo memorandumo „baltojo“ sąrašo pradžią; ypač ragina Slovakiją dėti daugiau pastangų siekiant minėtojo tikslo;
43. ragina nacionalines inspekcijas ir kitas nacionalines valdžios institucijas glaudžiau bendradarbiauti ir keistis informacija apie laivus ir jų krovinius, kad būtų daroma mažiau reguliavimo spaudimo, bet veiksmingiau atliekami patikrinimai; reikalauja skubiai įdiegti integruotą informacijos valdymo sistemą, naudojant jau turimus išteklius, ypač SafeSeaNet, ir juos plečiant; ragina Komisiją kuo greičiau įdiegti pasienių ir sektorių pakraščių stebėsenos visoje Bendrijoje sistemą;
44. pripažįsta piratų grėsmę atviroje jūroje, ypač Afrikos Kyšulyje ir vandenyse prie Somalio krantų, ir ragina laivų savininkus bendradarbiauti su vyriausybėmis įgyvendinat tokias iniciatyvas kaip „Atalanta“, nes tai galėtų apsaugoti juos nuo piratų; ragina Komisiją ir valstybes nares stiprinti tarpusavio bendradarbiavimą ir bendradarbiavimą su Jungtinėmis Tautomis siekiant apsaugoti jūrininkus, žvejus, keleivius bei pačius laivus;
45. primena, galimybės visuotinės kovos su piratavimu prieiga negali ribotis tik tarptautinėmis jūrų karinio laivyno pajėgomis, o turi būti visuminio plano, skirto skatinti taiką ir plėtrą žemėje, dalis; taip pat pažymi būtinybę, kad laivai visiškai ir tiksliai taikytų jūrų transporto organizacijų priimtas savisaugos priemones, laikydamiesi Tarptautinės jūrų organizacijos patvirtintos gerosios valdymo patirties;

Įvairūs

46. pabrėžia, kad laivyba – pasaulinis verslas, todėl visi susitarimai, jeigu įmanoma, turėtų būti sudaromi pasauliniu mastu; mano, kad TJO – šiuo tikslu tinkamiausia organizacija; ragina valstybes nares dėti daugiau pastangų ir nedelsiant ratifikuoti bei įgyvendinti TJO konvencijas, kurias jos pasirašė;
47. be to, visapusiškai pripažįsta Europos Sąjungos vaidmenį, pvz., Europos jūrų agentūros veiklą, siekiant perkelti tarptautines taisykles į ES teisę ir įgyvendinant bei remiant jūrų politiką;
48. ypač pabrėžia būtinybę pagreitinti uostų infrastruktūrų pajėgumų modernizavimą ir augimą, numatant tikėtiną jūrų keliu pervežamų prekių masto didėjimą; primena, jog siekiant šio tikslo reikalingos plataus masto investicijos, o jas vykdant bus būtina laikytis skaidraus ir sąžiningo finansavimo taisyklių, kad būtų užtikrinta sąžininga Europos uostų konkurencija; ragina Komisiją šiam tikslui užtikrinti nuoseklią reguliavimo sistemą;
49. ragina Komisiją atsižvelgti į komunikatą „Europos Sąjungos jūrų transporto politikos strateginiai tikslai ir rekomendacijos iki 2018 m.“ ir šią rezoliuciją rengiant Transporto baltąją knygą;
50. ragina sukurti politiką, kuri skatintų uostų ir vidaus ryšius (sausieji uostai ir logistikos platformos) tose vietovėse, kur yra perkrovos problemų, ir kad ji prisidėtų prie TEN-T gairių peržiūros;

51. pabrėžia laivų statybos, leidžiančios įvaldyti ir laivuose panaudoti naujas technologijas bei išsaugoti Europos turimas žinias, būtinas naujos kartos laivų statyboms, ekonominę ir strateginę svarbą; ragina priimti priemones teikti paramą naujovėms, moksliniams tyrimams, plėtrai ir profesiniam rengimui, siekiant, kad būtų sukurta konkurencinga ir naujovėms imli Europos laivų statybos sistema;
52. ragina, kad uostų modernizavimo ir plėtros projektuose būtų privaloma keleivių terminalus bei naujus keleivinius laivus pritaikyti riboto judrumo asmenims;
53. palankiai vertina iniciatyvą plėtoti keleivių vežėjų ir kruizų gerosios patirties kokybės kampaniją keleivių teisių srityje;
54. prašo Komisijos atsižvelgti, šiuo metu persvarstant TEN-T gaires, į ES jūrų transporto politikos iki 2018 m. rekomendacijas, ypač veiksmingos jūrų greitkelių ir upių transporto integracijos aspektu, taip pat Europai svarbių uostų tinklo integracijos aspektu;
55. ragina Komisiją parengti atitinkamą Europos vidaus vandenu laivybos strategiją ir suderinti ją su dabartine strategija, kad būtų skatinama optimali prekių vežimo grandinė tarp jūrų ir vidaus vandenu;
56. ragina Komisiją nedelsiant pateikti veiksmų planą, kurį ji pažadėjo parengti siekdama papildyti komunikatą ir į jį įtraukti būtinus patikslinimus;

o

o o

57. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.