

## I

(Резолюции, препоръки и становища)

## СТАНОВИЩА

## ЕВРОПЕЙСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ

487-А ПЛЕНАРНА СЕСИЯ, ПРОВЕДЕНА НА 13 И 14 ФЕВРУАРИ 2013 Г.

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Отрасли, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности — реструктуриране, ускорено от кризата“ (становище по собствена инициатива)**

(2013/С 133/01)

Докладчик: г-н **Edgardo Maria IOZIA**

Съдокладчик: г-н **Patrizio PESCI**

На 12 юли 2012 г. Европейският икономически и социален комитет реши, в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността, да изготви становище по собствена инициатива относно

*„Отрасли, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности – реструктуриране, ускорено от кризата“.*

Консултативната комисия по индустриални промени, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 22 януари 2013 г.

На 487-ата си пленарна сесия, проведена на 13 и 14 февруари 2013 г. (заседание от 13 февруари 2013 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 70 гласа „за“ и 2 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Рекреационното плаване, т.е. придвижването по вода за собствено удоволствие, било използвайки плавателен съд (платноходка или моторна лодка, кану, каяк или др.), било в рамките на множество водни дейности (уиндсърфинг, кайтсърфинг, подводно гмуркане, рекреационен риболов и др.) от много години се практикува в Европа от всички социални категории. В този смисъл корабоплаването и водните развлекателни дейности в Европа не се смятат единствено за летни развлечения през свободното време, а допринасят за развитието и популяризирането на спортни, културни, екологични и социални ценности. В този смисъл корабоплаването и водните развлекателни дейности в Европа играят важна социална роля и утвърждават ценностите на Европейския съюз.

1.2 Чрез корабоплаването и водните развлекателни дейности младите поколения могат да се научат да опазват природата, да

ценят работа в екип, да бъдат отговорни; могат да общуват, да се забавляват чрез спортни дейности на разумна цена, да опознават нови територии чрез водния туризъм, да достигнат до особено ценни морски зони. Корабоплаването и водните развлекателни дейности наскоро придобиха терапевтична функция, насочена към лицата с увреждания, хората, изгубили вяра в себе си, като допринасят за тяхната реинтеграция и възвръщане на изгубеното самочувствие.

1.3 Настоящото становище се основава върху констатацията на Европейския икономически и социален комитет (ЕИСК), че по отношение на корабоплаването и водните развлекателни дейности единният европейски пазар все още е несъвършен. Публичното изслушване, което се проведе през октомври 2012 г. по време на международното яхтено изложение в Генуа (Италия) с участието на представители на Комисията и на Европейския парламент, работниците, потребителите и

ползвателите, университетите и екологичните сдружения, подчерта многобройните трудности, които все още съществуват на европейския пазар за този сектор. По този причина ЕИСК призовава Европейската комисия да обмисли действията, предложени в настоящото становище, които са необходими за доизграждане на единния пазар и за борба с все още съществуващите препятствия и други ограничения на национално и международно равнище.

1.4 Според страните, през последните години на криза европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, регистрира драстичен спад в производството от порядъка на 40-60 %, със загуба на 46 000 работни места и свиване на общия оборот на производството в сектора с около 3 до 4,5 млрд. евро. Въпреки това той продължава да бъде най-голямата индустрия, свързана с корабоплаването и водните развлекателни дейности в света, докато американската конкуренция отслабва и нараства ролята на страни с нововъзникващи икономики като Бразилия, Китай и Турция.

1.5 ЕИСК счита за изключително важно да не се губи това богатство от експертни знания и капацитет за иновации, което позволи на предприятията да устоят чрез увеличаване на тенденцията към износ, но почти изцяло, на висок клас продукти.

1.6 Средиземно море е районът, в който се концентрира повече от 70 % от световния корабен туризъм, което създава много важен стимул за крайбрежните държави. Този туризъм е възпрепятстван от различаващи национални законодателства, сред които най-важни са например различията в областта на регистрацията на плавателни съдове за отдых, разрешенията за корабоплаване, мерките за сигурност и данъчното облагане.

1.7 Въпреки че е наясно с различните деликатни проблеми, съществуващи в страните с дългогодишни традиции в мореплаването, ЕИСК препоръчва на Комисията да се намерят съвместни решения и вярва, че за сектора е от особен интерес да започне да се прилага принципът на недискриминацията (пряка или косвена) на движението на услуги и хора, който регулира вътрешния пазар.

1.8 Докато изискванията за безопасност и по отношение на околната среда за строенето на плавателните съдове за отдых са хармонизирани на европейско ниво, в Европа регулаторната рамка относно дейностите за отдых по отношение на същите съдове варира значително в различните страни що се отнася до условията за ползване (навигационни лицензи, регистрации, регламенти и оборудване за безопасност, данъци и т.н.). Тези национални различия разпокъсват единния европейски пазар, създавайки объркване за икономически оператори и потребители, но също така и определена форма на нечестна конкуренция. Най-ярък пример със сигурност е Средиземно море, в което от Испания до Гърция, през Франция, Италия, Словения и Хърватия, корабоплаването и водните развлекателни дейности се регулират по различен начин във всяка страна. Такива разлики в третирането не съществуват за други транспортни средства, като автомобила, влака или самолета.

1.9 На интересно изслушване, което се проведе по време на международното яхтено изложение в Генуа, представители на промишлеността в отделните ѝ компоненти, представители на работниците в сектора и екологичните сдружения поискаха категорично и единодушно от Европейския съюз да предприеме подходящи инициативи за подпомагане на дейностите на отрасъла, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности.

1.10 Освен че представлява сектор, в който иновациите и развитието са от съществено значение за неговото оцеляване, за разлика от много други отрасли, този, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, не изисква извънредни мерки и икономическа помощ, а единствено инициативи и действия, с цел единният европейски пазар в тази област да се превърне в реалност.

1.11 ЕИСК споделя загрижеността на заинтересованите страни в сектора на корабоплаването и водните развлекателни дейности и отправя искане към Комисията заедно с преразглеждането на Директива 94/25/ЕО относно плавателни съдове за отдых до 24 метра да предприеме допълнителни инициативи, които да бъдат включени в конкретен план за действие. Би било от голяма полза изготвянето на зелена книга относно мерките, които трябва да бъдат предприети за отрасъла, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, в която да участват всички заинтересовани страни, и постепенно да се определи план за действие, който да е в съответствие с общите принципи на новата европейска индустриална политика <sup>(1)</sup> и с тези на европейската политика за устойчив туризъм <sup>(2)</sup>.

1.12 ЕИСК подчертава по-специално някои въпроси, които трябва да бъдат разгледани и решени:

— преговори с трети държави, по-специално САЩ, Китай и Бразилия, относно нови правила на реципрочност за достъпа на европейски продукти до техните пазари;

— засилване на надзора на пазара, за да се избегне вносът от трети държави на плавателни съдове за отдых, които не съответстват на европейските параметри относно шума и емисиите и по този начин създават нечестна конкуренция;

— насърчване на хомогенно и продължаващо обучение, което дава възможност за признаване на придобитата професионална квалификация, улеснявайки мобилността на работната сила. Социалните партньори изискват създаване на Европейски паспорт за обучението в тази област;

<sup>(1)</sup> Съобщение на Европейската комисия „По-силна европейската промишленост за растеж и възстановяване на икономиката“ COM(2012) 582 final.

<sup>(2)</sup> Съобщение на Комисията „Европа — водеща световна туристическа дестинация — нова политическа рамка за европейския туризъм“ (COM(2010) 352).

- създаване на европейска база данни за произшествията, свързани с плавателните съдове за отдиш и с корабоплаването и водните развлекателни дейности, така че да може да се разбере какви са рисковете, свързани с тези дейности и да се приемат по-подходящи правила за безопасност и стандарти;
- приемане на единни правила за безопасност за територията на ЕС и по-специално за морски басейни като Средиземно море, Балтийско море и други европейски морета;
- възлагане на техническо проучване, за да се преразгледа настоящата система на проектните категории на съдовете, искане което е отправил и Европейският парламент в рамките на преразглеждането на Директива 94/25/ЕО;
- улесняване на достъпа на отраслите, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности, до европейските фондове за научни изследвания, развитие и иновации, както това се прави по отношение на отраслите, свързани с други транспортни средства;
- насърчаване на приемането на международни стандарти, които да бъдат ефективно спазвани. САЩ, например, участват в разработването на стандартите ISO, но не ги признават, нито ги използват на национално равнище, защото предпочитат американските стандарти;
- хармонизиране на данъчното третиране на единния пазар в областта на корабния туризъм. Някои държави членки приравняват размера на ДДС, прилаган за пристанища и чартърни товарни превози, с преференциалния размер, който се прилага в хотелиерството, а други прилагат стандартната ставка, очевидно поставяйки без основание националните оператори в неблагоприятно положение;
- увеличаване на привлекателността на корабоплаването за помладото поколение, както като професионална дейност, така и като развлечение и спорт.

## 2. Европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности

2.1 Европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, днес включва над 37 000 предприятия, в които работят пряко 234 000 души, и през 2011 г. създаде годишен оборот 20 милиарда евро. 97 % от предприятията са малки и средни; по-добре структурираните големи групи са около десет на брой. През 2008-2009 г. икономическата и финансовата криза доведе до спад в продажбите и промишленото производство със средно 40-60 %, който засегна всички видове продукти. От 2009 г. насам икономическата криза предизвика загуба на над 46 000 работни места и свиване на общия оборот на производството в сектора с около 3 до 4,5 милиарда евро. Загубата на работни места засегна в еднаква степен (в процентно изражение) големите предприятия и

МСП. Както загубата на работни места, така и намаляването на оборота станаха главно в промишления сектор на отрасъла (корабостроенето и изработването на аксесоари и части). Секторът на услугите (отдаване/наемане на плавателни съдове за отдиш и развлечения, ремонт и поддръжка на плавателни съдове, яхтени пристанища), който досега се справяше много успешно, от тази година започна да усеща кризата. Въпреки че кризата внесе радикални промени в международното разпределение на позициите, Европа все още заема водещо място в световен мащаб, изправена пред отслабващата конкурентоспособност на Америка и растежа на страните с нововъзникващи икономики като Бразилия, Китай и Турция<sup>(3)</sup>.

2.2 Промислената дейност на сектора обхваща целия производствен сектор на корабостроенето, от малки съдове до суперяхти с дължина над 100 м; най-често обаче отрасълът, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, е съсредоточен в производството на плавателни съдове с дължина до 24 м (чието строителство е регламентирано от Директива 94/25/ЕО). Използването на тези съдове е разнообразно: съдове за отдиш и развлечения; малки професионални съдове за бреговата охрана, морската полиция и митниците; малки пътнически кораби, използвани по-специално в туристическите региони и на островите, и специализирани съдове. Индустрията произвежда оборудване и части (двигатели и системи за задвижване, оборудване на палубата, електроника и навигационни системи, платна, бои, вътрешно оборудване) и аксесоари за плаване (оборудване за гарантиране на безопасността, текстилни продукти и др.) и оборудване за водни развлекателни дейности (гмуркане, уиндсърфинг, кайтсърфинг, кану-кайак и др.).

2.3 Дейностите, свързани с предоставянето на услуги, са многобройни и разнообразни, тъй като включват управлението и развитието на 4 500 европейски яхтени пристанища и яхтени съоръжения (1,75 млн. котвени стоянки за общо 6,3 млн. плавателни съда в Европа), както и търговски дейности и дейности по поддръжката, наемане и отдаване под наем на речни и морски съдове (със или без екипаж), морски училища, морски агенции, морски експерти, специализирани финансови и застрахователни услуги в областта на отдиша и развлеченията и др.

2.4 Днес в Европа 48 млн. души практикуват някаква дейност, свързана с плаване или воден спорт, като 36 млн. от тях плават с лодки (с двигател или платна)<sup>(4)</sup>. Профилът на ползвателите на плавателен съд за отдиш и развлечение действително отразява различните социални категории на всяка държава: въпреки че медиите често незаслужено създават представа, че водните развлекателни дейности са свързани само с лукса, те не са привилегия на някакъв социален елит. Спокойно може да се говори най-вече за „масово“ корабоплаване и водни развлекателни дейности.

<sup>(3)</sup> Статистическите данни са от годишните статистики за сектора на корабоплаването и водните развлекателни дейности, публикувани в Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007-2012 г.).

<sup>(4)</sup> Източник: Асоциация „European Boating Industry“, European Boating Association, Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book.

2.5 Освен това от десетина години насам се наблюдава увеличаване на средната възраст на ползвателите на плавателни съдове за отход и развлечение, което отразява европейската демографска тенденция и застрашава бъдещето на корабоплаването и водните развлекателни дейности.

2.6 В различни европейски страни предприятията от сектора на корабоплаването и водните развлекателни дейности и спортните федерации, чрез своите сдружения, от много години развиват инициативи за предлагане на младото поколение на дейности, свързани с корабоплаването. Тези различни инициативи имат за цел опознаване на корабоплаването и водните развлекателни дейности както като спортни, така и като професионални туристически дейности, и това се прави като на стажанти и студенти се предлага професионален опит и стажове в предприятия. Тези национални инициативи биха могли да бъдат възпроизведени и на европейско равнище, например като се организират колективни действия за популяризиране на корабоплаването и водните развлекателни дейности по време на прояви, като например Европейския морски ден на 20 май <sup>(5)</sup>.

2.7 С брегова ивица с дължина 66 000 км Европа е предпочитана световна дестинация за плавания за развлечение. Дейностите, свързани с плаване или воден спорт, които обикновено са морски, се практикуват също така и във вътрешността на континента и са много силно развити в някои държави, където се извършват по протежение на 27 000 км вътрешни водни пътища и езера (в Европа има 128 езера с площ над 100 км<sup>2</sup>). Само в Средиземно море са съсредоточени 70 % от световните чартърни морски превози с плавателни съдове от всякаква дължина.

2.8 Европейската индустрия е открита и конкурентоспособна, продава близо две трети от производството си на вътрешния пазар и изнася на традиционните пазари, като САЩ, Канада и Австралия/Нова Зеландия. В следствие на срива на търсенето в тези държави, в европейската индустрия е налице все по-голямо нарастване на износа към азиатските нововъзникващи пазари (главно Китай) и Латинска Америка (главно Бразилия), където търсенето е силно, но местните власти се стремят да защитават и развиват националната си промишленост. В Азия административните трудности и формалностите, свързани с вноса, обезкуражават в особена степен европейските МСП. Маркировката „СЕ“ на европейските продукти обикновено не се признава и корабостроителниците трябва да представят своята техническа документация, за да получат одобрение на местно равнище, което създава сериозни проблеми при защитата на интелектуалната собственост за европейския отрасъл, свързан с корабопла-

ването и водните развлекателни дейности, както и прекомерни разходи за МСП, и тласка големите предприятия да преместват навън дейността си.

### 3. Въздействие на европейското законодателство върху отрасъла, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности

3.1 През 1994 г. беше приета европейската директива за плавателните съдове с развлекателна цел (Директива 94/25/ЕО), която даде възможност за хармонизиране на европейско равнище на изискванията за безопасност за плавателните съдове с развлекателна цел с минимална дължина на корпуса 2,5 м и максимална дължина 24 м. Тази директива беше изменена през 2003 г. (Директива 2003/44/ЕО) с добавяне на нови изисквания по отношение на околната среда (например намаляване на пределно допустимите стойности за емисиите на отработени газове и на нивата на шума от морски двигатели) и включването на „personal watercraft“ (плавателни съдове за индивидуално използване или джетове) в приложното поле на директивата.

3.2 В рамките на 15 години приложението на тази директива за плавателните съдове с развлекателна цел доведе до изготвянето на международно равнище на 60 хармонизирани стандарта EN-ISO, които се прилагат за плавателните съдове и за плавателните съдове за индивидуално използване. Тези европейски стандарти днес се използват като техническа отправна точка на международно равнище. Директива 94/25/ЕО също така даде възможност да се създаде единен европейски пазар за плавателните съдове с развлекателна цел, като по този начин улесни условията за търговията, конкуренцията и обмена в рамките на ЕС. ЕИСК отправя искане към Комисията за последователни предложения, за да се даде възможност за създаване на единен европейски пазар на услугите, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности, като се гарантира сближаване на условията за използване и корабоплаване в Европа.

3.3 Директива 94/25/ЕО понастоящем е в процес на преразглеждане и обсъждане между Европейския парламент и Съвета (предложение за директива COM(2011) 456 final). Основните промени се отнасят за ново намаляване на равнищата на отработени газове на морските двигатели, задължението на борда да бъдат инсталирани резервоари или системи за пречистване на използваната вода и привеждане в съответствие с изискванията на новата европейска законодателна рамка за търговията на хармонизираните продукти (Решение № 768/2008 и Регламент (ЕО) № 765/2008). ЕИСК изрази положително становище относно това предложение за преразглеждане <sup>(6)</sup>.

<sup>(5)</sup> Европейският морски ден през 2013 г. ще се проведе на 21 и 22 май в Малта с подкрепата на Европейската комисия (ГД „Морско дело и рибарство“) и ще бъде посветен на темата за развитието на крайбрежните региони и устойчивия морски туризъм.

<sup>(6)</sup> Становище на ЕИСК относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно плавателните съдове за отход и плавателните съдове за индивидуално използване“ COM(2011) 456 final - 2011/0197 (COD), ОВ С 43 от 15.2.2012 г., стр. 30.

3.4 Според ЕИСК новата директива дава възможност за преразглеждане на настоящата система за категоризация на плавателните съдове за отдиш. В действителност директивата предвижда плавателните съдове да бъдат подразделени на четири проектни категории в зависимост от способността им да устояват на някои метеорологични условия в морето (сила на вятъра и височина на вълните). Европейският парламент поиска Европейската комисия да извърши проучване от техническо естество относно целесъобразността и възможността да се преразгледа настоящата система за проектните категории, така че тя да отразява голямото разнообразие от плавателни съдове за отдиш на пазара, като в същото време предостави на ползвателите точни указания относно характеристиките на плавателния съд. Както европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, така и Европейската федерация на ползвателите, подкрепиха инициативата на Европейския парламент (7). ЕИСК призовава Комисията да направи нужното за извършване на проучването.

3.5 По отношение на морския транспорт Европейската комисия предприе преразглеждане на Директива 2009/45/ЕО за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби с дължина над 24 м, построени от метал и предназначени за вътрешни пътувания. Днес, обаче, повечето от тези кораби се строят от материали, различни от стоманата (по-специално от фибростъкло и композитни материали) и следователно попадат в обхвата на националното законодателство. Според ЕИСК подготовяното от Европейската комисия предложение за опростяване на тази директива може да доведе до разширяване на нейното приложно поле, като се включат и пасажерските кораби с дължина под 24 м и/или построени от материали, различни от метал. Важно е да се гарантира, че разширяването на приложното поле няма да навреди на европейските корабостроителници, които строят малки плавателни съдове за превоз на пътници.

#### 4. Европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности е изправен пред проблема с търсенето

4.1 В условията на дълбока финансова криза с тежки икономически последици, европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, реагира бързо, като предприе необходимите мерки, за да намери нови пазари извън традиционните (Европа, Северна Америка, Австралия/Нова Зеландия), да инвестира в нови модели и нови технологии, така че да предложи новаторски продукти, да намали производствените разходи и по този начин да защити водещото си място в световен мащаб. Освен това настоящите цени на новите плавателни съдове се оказват по-конкурентоспособни за потребителите отколкото в миналото.

4.2 Трябва да се обърне внимание на проблема с финансирането както на промишленото производство, така и на

закупуването на плавателни съдове, като се вземат предвид трудностите, които създава европейската банкова система. Една от последиците на финансовата криза за отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности е изместването на търсенето – обичайно явление за продуктите, които не са от първа необходимост. Освен това банковата система вече не гарантира финансирането въз основа на стойността на плавателни съдове за отдиш, поради опасения за значителен срив на тази стойност. Последица от кризата е и стагнацията на пазара на плавателни съдове втора употреба с обявяване за продажба на много ниска цена на плавателни съдове за отдиш, собственост на банките. Лизингът, който е много популярен в отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности, също изпадна в криза. Изправени сме пред ситуация, подобна на наблюдаваната в други отрасли, като например сектора на недвижимите имоти в Испания.

4.3 Преди кризата традиционните пазари представляваха близо 80 % от продажбите на европейския отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, като останалите 20 % бяха предназначени за нововъзникващите пазари. Спадът на продажбите с 40 до 60 % на традиционните пазари, засилен от настоящата им стагнация, беше компенсирал в малка степен от растежа на дела на нововъзникващите пазари. Освен това голям брой корабостроителници, произвеждащи плавателни съдове за отдиш „начално ниво“ (например плавателни и надуваеми съдове) не успяват да намерят нови ниши в нововъзникващите пазари, където този вид продукти не се търси (както поради цената, така и поради все още несъществуваща култура сред групите с ниски и средни доходи в тези страни по отношение на корабоплаването и водните развлекателни дейности). Ето защо на тези пазари европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, трябва да се справи по-скоро с проблемите на търсенето, отколкото с тези на конкурентоспособността.

4.4 В Европа законодателната рамка относно плавателните съдове за отдиш до голяма степен продължава да се регламентира на национално равнище. Докато строителството на плавателни съдове за отдиш е хармонизирано на европейско равнище, при условията за използване (например разрешения за управление на плавателен съд, удостоверение за регистрация, оборудване за гарантиране на безопасността, данъчно облагане в сектора и др.) в отделните държави има огромни различия. ЕИСК смята, че в този случай принципът на субсидиарност вреди на създаването на единен европейски пазар.

4.5 Надзорът на пазара на европейско равнище днес далеч не е задоволителен. Много плавателни съдове за отдиш, които не съответстват на европейските параметри по отношение на шума от двигателите и емисиите от отработени газове, се внасят и продават в Европа без съответните вносители да бъдат контролирани от органите за надзор на пазара, като се създава нежелана конкуренция.

(7) Европейски парламент, ГД „Вътрешни работи“, тематичен отдел А: Икономическа и научноизследователска политика: „Проектни категории плавателни съдове“ резюме, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (юни 2012 г.)  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>

4.6 В хода на работата си Комисията би следвало да обърне специално внимание на начина, по който се развиват промишлената дейност и услугите в развлекателния сектор. Подобно развитие би следвало да е съвместимо с принципите за опазване и съхраняване на околната среда, особено във връзка с опазването на природните ресурси и екосистемите, борбата с шумовото замърсяване по вътрешните водни пътища и замърсяването на водните басейни с общински и промишлени отпадъци, безопасността на лицата, участващи в разнообразни форми на развлекателни дейности, основаващи се или свързани с водата и т.н.

## 5. Какво може да направи Европа?

5.1 ЕИСК организира публично изслушване в рамките на международното яхтено изложение в Генуа (октомври 2012 г.) по време на което, благодарение на участието на голям брой специалисти, успя да обобщи мнения, проблеми и желания на различните европейски оператори от отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности.

5.2 Европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, понастоящем е световен лидер, въпреки сегашната икономическа криза, благодарение на иновациите, които предприятията винаги са правили. Настоящите трудности, свързани с достъпа до финансиране чрез банковата система, застрашават способността на европейските предприятия да инвестират в научни изследвания, развитие и иновации. Иновациите остават най-съществените елементи за запазване на водещата позиция на европейския отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности. Необходимо е да се улесни достъпът до европейските фондове за научни изследвания, развитие и иновации за предприятията от отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности, които вече са достъпни за другите видове транспорт, но са с ограничен достъп за отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности. На национално равнище освобождаването от данъчно облагане на инвестициите в научни изследвания, развитие и иновации представлява още един инструмент за насърчване. Иновациите в отрасъла, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности не са само технологични, но също и иновации по отношение на използването, поддръжката и услугите, като даване под наем или финансирането на корабоплаването и водните развлекателни дейности.

5.3 Ситуацията в Европа е много разнородна по отношение на държавните концесии за предприятията от отрасъла на корабоплаването и водните развлекателни дейности; в някои държави инвестициите в туристически пристанища са ограничени от условията, при които се предоставят концесиите (както поради твърде кратката им продължителност, така и поради несигурността по отношение на подновяването на концесията). Комитетът препоръчва разработването на насоки от страна на ЕС за улесняване на инвестициите в тази област за европейските предприятия.

5.4 С приемането на Договора от Лисабон туризмът се превърна с компетенция на ЕС и поради това ЕС може да предлага инициативи в тази област. Европейската комисия съобщи, че през 2013 г. ще публикува своята стратегия за крайбрежния и морския туризъм. Тази стратегия би следвало да даде възможност още повече да се популяризира практикуването на

плаването за отдих в Европа и да се решат някои проблеми, които ще бъдат подчертани в този бъдещ документ, като например регулаторните различия по отношение на разрешителните, регистрацията или изискванията за безопасност, което би следвало да доведе до приемането на мерки, които улесняват сближаването на действащите в Европа разпоредби в областта на плаването за отдих.

5.5 ЕИСК одобрява създаването на морски защитени зони, които стават все повече в Европа, особено в Средиземно море, но предизвикват несигурност относно правилата за корабоплаване. ЕИСК препоръчва хармонизиране на европейско равнище на правилата за достъп на плавателни съдове за отдих в защитените морски територии, така че ползвателите им да са наясно от самото начало дали съдът им е оборудван за плаване в такава зона или не.

5.6 За да се повиши безопасността, би било полезно на европейско равнище да се съберат данни относно произшествията в единна обща база данни, което би дало възможност да се направи съвместно и сравнително проучване и по-добре да се разберат рисковете, свързани с упражняването на плавателните дейности, така че да бъдат приети най-подходящите правила за съществуващите рискове. ЕИСК призовава Комисията да изготви модел за събиране на данни, съгласуван с държавите членки, за да разполага с еднотипни и съпоставими данни.

5.7 Освен това от основно значение е въпросът за професионалното обучение и за признаването на съответните квалификации на европейско равнище. Не навсякъде в Европа се предлага обучение по професиите в отраслите, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности (най-вече в промишления сектор за стажантите, както и по професиите за предоставяне на услуги, свързани с ремонта и поддръжката). Необходимо е да се помисли за разработване на признати на европейско равнище програми, осигуряващи качествено обучение и улесняващи по-голяма мобилност на работниците в Европа, привличайки младите хора към професиите в отрасъла, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности. Желателно е да се въведе европейски „паспорт за обучение“, като този, приет за минните инженери. Социалните партньори би трябвало да допринесат за разработването на система за признаване на квалификациите на европейско равнище чрез предлагане, например, на пилотен проект в рамките на Европейската система за трансфер на кредити в професионалното образование и обучение (ECVET)<sup>(8)</sup>. Обучението на екипажите и морският експертен опит също са две области, които също могат да извлекат полза от един европейски подход, което би дало възможност да се отвори пазарът на труда на равнище на ЕС. В миналото европейският отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности страдаше от слабо видимо присъствие и познаване на професиите в неговата сфера от страна на училищата и университетите, като по този начин беше ограничено познаването на възможностите за професионални кариери в тази област. В различни европейски страни дори не съществуват социални споразумения конкретно в областта на корабоплаването и водните развлекателни дейности, което ограничава и привлекателността на отрасъла.

<sup>(8)</sup> Европейската система за трансфер на кредити в професионалното образование и обучение (European Credit system for Vocational Education and Training – ECVET) е нов европейски инструмент за насърчване на взаимното доверие и мобилност в професионалното образование и обучение.

5.8 В европейския отрасъл, свързан с корабоплаването и водните развлекателни дейности, от 15 години се използват международните стандарти ISO, хармонизирани с Директива 94/25/ЕО. От съществено значение е да се повиши използването на международните стандарти от типа на ISO като единствени технически правила на международно равнище за плавателните съдове за отпих с цел предотвратяване на разпространението на национални стандарти (бразилски, китайски, и т.н.), което ще доведе до допълнително раздробяване на техническите изисквания, създавайки истински бариери.

5.9 ЕС може и трябва да защитава своите отрасли, свързани с корабоплаването и водните развлекателни дейности, като подобрява и прави ефективни преките и непреките мерки за контрол и наблюдение на пазара и подкрепя достъпа за своя износ на пазарите в държави извън Европа. Търговските преговори между ЕС и Меркосур, например, би трябвало да дадат възможност да се води борба срещу протекционистките мерки и прекомерно високите мита, наложени от някои държави от Южна Америка, с цел да ограничат достъпа до своите пазари.

Брюксел, 13 февруари 2013 г.

*Председател*  
*на Европейския икономически и социален комитет*  
Staffan NILSSON

---