

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Интегрирана морска политика за Европейския съюз““

COM(2007) 575 окончателен

(2008/C 211/07)

На 10 октомври 2007 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Интегрирана морска политика за Европейския съюз“.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури и информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 4 април 2008 г. (докладчик: д-р Vredima, съдокладчик: г-н Chagas).

На 444-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 април 2008 г. (заседание от 22 април), Европейският икономически и социален комитет прие следното становище със 152 гласа „за“ и 4 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 ЕИСК оценява уникалния процес на консултации във връзка със „Зелената книга за бъдеща морска политика на Съюза: европейско виждане по отношение на моретата и океаните“. Комитетът даде своя активен принос към този процес чрез становището си и участието си в две конференции ⁽¹⁾.

1.2 Съобщението подчертава значението на човешкия фактор в рамките на морския клъстер. ЕИСК е доволен от постигнатата между социалните партньори (ETF и ECSA ⁽²⁾) договореност за включване в законодателството на Общността на разпоредби от Морската трудова конвенция на МОТ ⁽³⁾ от 2006 г. ЕИСК изразява своето желание, във възможно най-кратък срок, да започне прилагането, в световен мащаб, на морските трудови стандарти, осигуряващи еднакви правила за всички морски лица, в съответствие с конвенцията. Също толкова важно е държавите-членки да ратифицират международните инструменти, които се отнасят до риболовния сектор (включително Конвенцията на МОТ за условията за труд на борда на риболовни кораби от 2007 г.).

1.3 ЕИСК подкрепя прегледа, в тясно сътрудничество със социалните партньори, на изключенията в трудовото законодателство на Европейския съюз за секторите на корабоплаването и риболова и настоява за разяснения относно сертификата за морска подготовка. Трябва да се помисли за приложимостта за морските лица на сертификат за морска подготовка, който да бъде задължителен за вътрешните фериботни услуги в ЕС и доброволен за останалите услуги.

1.4 Плаващият университет предоставя на борда си възможност за студентите да придобият практически опит по море. Идеята за плаващ в океана университет се вписва в по-широките тенденции, които следва да бъдат проучени по-задълбочено от Комисията в контекста на привличането на качествени студенти, които да изберат свързана с морското дело кариера ⁽⁴⁾. Въпросите, свързани с живота на екипажите, трябва да бъдат разгледани неотложно и да бъдат проучени от социалните партньори в ЕС.

⁽¹⁾ ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 50-56.

⁽²⁾ ETF — Европейска федерация на транспортните работници; ECSA — Сдружение на корабособствениците от Европейската общност).

⁽³⁾ МОТ — Международна организация по труда.

⁽⁴⁾ сп. „Икономист“, 1.9.2007 г.

1.5 По отношение на морските произшествия, бъдещата политика на ЕС следва да се ръководи от следните съображения:

— крайбрежните държави трябва да поемат своя дял от отговорността за морската безопасност и опазването на околната среда. За тази цел е необходимо да се приемат по-строги правила относно корабните регистри, както и да се изгради функционираща мрежа за наблюдение и помощ, обезпечена със средства за спътниково проследяване и с добре оборудвани морски и въздушни патрули;

— предотвратяването на сериозни морски произшествия не трябва да се поставя под въздействието на човешкия фактор чрез възлагане на несвойствени задължения на морските лица. То трябва да се основава на интегрирана система, намаляваща вероятността от човешка грешка (на капитана или екипажа), посредством съвременни електронни устройства за безопасност и усилия за подобряване на проектирането и оборудването на корабите. Освен това е необходима морска правна система за справедливо и ясно разпределяне на отговорностите между морските лица, службите за наблюдение на бреговата ивица, корабособствениците, корабните регистри и морските власти.

1.6 ЕИСК отбелязва, че в корабоплаването се използва като гориво по-нискокачествен петрол, тъй като рафинериите не произвеждат гориво с по-добро качество. Комитетът подкрепя инициативи в световен мащаб за разглеждане на въпроса за качеството на корабното гориво, с цел постигане на значителен напредък по отношение на атмосферното замърсяване, генерирано от корабите.

1.7 Съобщението и Планът за действие пренебрегват факта, че значителен дял от замърсяването на моретата и реките с нефт се дължи на плавателните съдове, използвани за отпочивка и почивка, особено като се има предвид чувствителността на крайбрежните държави, в които най-често оперират ⁽⁵⁾ тези съдове. Освен това проблемът със замърсяването на околната среда в моретата се задълбочава още повече от дейностите на военните кораби, които са извън обсега на правилата на ЕС.

⁽⁵⁾ Съвместна експертна група на ММО/ФАО/ЮНЕСКО-МОК/СМО/СЗО/ММАЕ/ООН/ПОСООН по научните аспекти на опазването на морската среда (GESAMP).

1.8 Замърсяването на реките и моретата (Балтийско море и Черно море) от наземни източници е въпрос, по който ЕС трябва да засили своите усилия. Политически е по-целесъобразно проблемите да се решават на многостранно, а не на двустранно равнище.

1.9 ЕС трябва да играе водеща роля в международен план по отношение решаването на екологични проблеми. Съществува възможност за засилено сътрудничество и координация на позициите на държавите-членки на ЕС в контекста на международните организации, без това да представлява заплаха за тяхното индивидуално участие. Експертният принос на държавите-членки на ЕС в международните организации се ползва с много добра репутация и тя не трябва да се подкопава, а да се засилва.

1.10 По отношение на „европейското пространство за морски транспорт без граници“, ЕИСК признава предимството, че то се е утвърдило като виртуална морска зона. В съответствие с възгледите на ЕИСК, в съобщението се подчертава, че концепцията има за цел единствено опростяване на административните и митническите формалности и улесняване на търговията в контекста на единния пазар на ЕС.

1.11 ЕИСК подкрепя символичното послание на съобщението, че Европа е и е била морска нация. Въпреки това, Комитетът все още очаква конкретни мерки за привеждането му в действие.

1.12 ЕИСК отново подчертава ролята, която може да изпълнява в разработването на морски политики, включително по отношение на териториалното устройство, във връзка с популяризирането на морската идентичност на ЕС и на морското културно наследство, както и с изострянето на чувствителността на европейската общественост по отношение на глобалното затопляне.

1.13 ЕИСК подкрепя предложенията за Европейска мрежа за морско наблюдение и подобряване на сътрудничеството между бреговете охранявани на държавите-членки. Подобни мерки ще подобрят морската безопасност и сигурност, контрола върху риболова и контрола на външните граници, и ще допринесат за опазването на морската среда.

ЕИСК още веднъж подчертава, че поради засилените мерки за сигурност е необходим координиран подход към двустранните споразумения с трети страни за проверки на борда на кораби. Комитетът призовава за действия на ЕС във връзка с нарасналият брой на случаите на въоръжени обира и пиратство срещу търговски съдове в Югоизточна Азия и Африка.

2. Въведение

2.1 Настоящото съобщение относно интегрираната морска политика за ЕС и приложеният към него План за действие, в

който се очертава разработването, в бъдеще, на 29 конкретни мерки, отчитат изразените от европейските институции и заинтересовани страни мнения относно съответната Зелена книга.

2.2 Безпрецедентният кръг от консултации по Зелената книга завърши с широк консенсус относно нуждата от холистичен, интегриран, междусекторен и стратегически подход към океаните. Мотивите за замяна на водещата понякога до нежелани последици фрагментация с широка визия, заслужават подкрепа.

2.3 ЕИСК подкрепя символичното послание на съобщението, че Европа е и е била морска нация. Комитетът подкрепя всички 29 мерки от Плана за действие (с конкретни бележки), но ги смята за недостатъчни.

3. Общи бележки

3.1 Екологични аспекти

3.1.1 ЕИСК придава голямо значение на поддържането на целостта на морската среда и гарантирането, че целият набор от човешки дейности, които я засягат, не води до нейното постепенно влошаване.

3.1.2 ЕИСК приветства плановете на Комисията да се концентрира върху по-ефективно международно сътрудничество, подобряване на интеграцията на политиките, прилагане на съществуващото законодателство и насърчаване на екологичните технологии (Шеста програма за действие на Общността за околната среда — 6 ПДООС). Необходимо е да се постави акцент върху изпълнението на Конвенцията за предотвратяване на морското замърсяване, причинявано от наземни източници ⁽⁶⁾.

3.1.3 Натрупването на CO₂ и на други парникови газове в атмосферата, дължащо се на твърде големите емисии, вече води до абсорбиране на по-големи количества CO₂ в океаните, като се очаква този процес да продължи. Произтичащата от това киселинност на океаните вероятно ще доведе до по-голямо напрежение за морската среда. Изследванията на тези въздействия върху морската среда трябва да бъдат разширени, заедно с изследванията за разработване на благоприятни за околната среда методи за реабсорбация на CO₂. Освен това морските енергийни ресурси ще имат значение за диверсифицирането на енергийните източници в Европа.

3.1.4 Съобщението пренебрегва факта, че значителен дял от замърсяването на моретата и реките с нефт се дължи на плавателните съдове, използвани за отпочивка и почивка, особено като се има предвид чувствителността на крайбрежните държави, в които най-често ⁽⁷⁾ оперират тези съдове. Освен това проблемът със замърсяването на околната среда в моретата се задълбочава още повече от дейностите на военните кораби — извън обсега на правилата на ЕС — които нанасят все по-големи вреди на околната среда и туризма.

⁽⁶⁾ Подписана в Париж на 4 юни 1974 г., изменена с Протокол от 26 март 1986 г. Тази конвенция е заменена от Конвенцията за защита на морската среда в Североизточния Атлантик (OSPAR), приета в Париж през м. септември 1992 г. и влязла в сила през м. март 1998 г.

⁽⁷⁾ Съвместна експертна група на ММО/ФАО/ЮНЕСКО-МОК/СМО/СЗО/МААЕ/ООН/ПОСООН по научните аспекти на опазването на морската среда (GESAMP).

3.1.5 ЕИСК отбелязва, че корабоплавателната индустрия използва като гориво по-нискокачествен петрол, тъй като рафинериите не произвеждат гориво от по-добро качество. Комитетът подкрепя инициативи в световен мащаб за разглеждане на въпроса за качеството на корабното гориво⁽⁸⁾, с цел постигане на значителен напредък по отношение на атмосферното замърсяване, генерирано от корабите.

3.1.6 Замърсяването на моретата и въздуха, независимо от източника, влошава морската околна среда, а това води до здравословни, социални и икономически последици. Съществуват достатъчно мерки за контрол и смекчаване на причиняваното от корабите замърсяване на морската среда — включително глоби за замърсителите — които следва да бъдат прилагани стриктно. Такава рамка обаче не съществува по отношение на замърсяването на моретата и реките от други източници (напр. промишлени, градски и селскостопански дейности, пестициди). ЕИСК изразява безпокойство, че ако не бъдат предприети всеобхватни и ефективни действия, ще бъде поставена под въпрос жизнеността на крайбрежния и морския туризъм — най-големият свързан с морето отрасъл в Европа. Подобни действия биха спомогнали и за поддържането на обема и разнообразието на живота в морската среда, включително на рибните запаси.

3.1.7 ЕИСК подчертава нуждата от сключване на двустранно споразумение между ЕС и някои южносредиземноморски държави по Годишните планове за действие в рамките на политиката на съседство. Споразумението ще гарантира, че засегнатите трети страни ще споделят с държавите-членки на ЕС отговорността за опазване чистотата на моретата чрез контролиране на атмосферните емисии и изхвърлянето на отпадъци в техните реки (напр. делтата на Нил). Крайната цел е опазването на общото наследство на Средиземно море.

3.2 Социални аспекти

3.2.1 В съобщението се подчертава значението на човешкия фактор в рамките на морския клъстер. При търсенето на подходящия баланс между икономическите, социалните и екологичните измерения на устойчива морска политика, в Плана за действие следва да бъде отделено подобаващо внимание на социалното измерение.

3.2.2 ЕИСК изразява задоволство от постигнатата договореност между социалните партньори (ETF и CSA) за включване в законодателството на Общността на определени разпоредби от Морската трудова конвенция на МОТ от 2006 г. Комитетът изразява своето желание, във възможно най-кратък срок, да започне прилагането, в световен мащаб, на морските трудови стандарти, осигуряващи еднакви правила за всички морски лица, в съответствие с конвенцията. Също толкова важно е държавите-членки да ратифицират приложимите международни инструменти, които се отнасят до риболовния сектор, включително Конвенцията на МОТ от 2007 г. за условията за труд на борда на риболовни кораби.

3.2.3 Във връзка с разработването на план за действие относно квалификацията на морските лица в ЕС, ЕИСК насочва вниманието към прегледа на Международната конвенция на ММО за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW)⁽⁹⁾, която установява световните

стандарты за обучение и сертифициране. Всяко предложение на ЕС следва да съответства на режима на ММО/МОТ.

3.2.4 ЕИСК подкрепя прегледа, в тясно сътрудничество със социалните партньори, на изключенията в трудовото законодателство на ЕС за секторите на корабоплаването и риболова и настоява Европейската комисия да представи разяснения във връзка със сертификата за морска подготовка. Трябва да се помисли за приложимостта за морските лица на сертификат за морска подготовка, който да бъде задължителен за вътрешните фериботни услуги в ЕС и доброволен за останалите услуги.

3.2.5 Насърчаването на кариерите в корабоплаването в ЕС може да бъде ефективно, само ако ресурсите се влагат в по-високи стандарти за качество, като по този начин конкурентните предимства на морските лица в ЕС се повишават на качествена, а не на разходна основа.

3.2.6 Растящият недостиг на квалифицирани морски лица в световен мащаб подсказва обезпокояващи последици за безопасността на морската инфраструктура на ЕС и този проблем ще продължи да се задълбочава, ако ЕС и държавите-членки не предприемат съгласувани усилия за решаването му. Без такова предложение, на Европа няма да ѝ достигат нужните познания и опит, необходими за провеждането на ключови по отношение на безопасността морски дейности (инспектиране на кораби, наблюдение, право, застраховане, услуги за морски трафик, спасителни действия, брегова охрана и пилотиране). Освен това, морските клъстери могат да се преместят в други региони. Сегашните действия не са достатъчни и ЕИСК изразява съжаление, че Комисията няма намерение да разгледа този въпрос преди края на 2009 г.

3.2.7 ЕИСК изразява тревогата си от високия процент на отпадналите от морските училища в някои държави-членки и от ранното напускане на кариерата в морското дело от морските лица, които вече са навлезли в професията. Морското призвание на ЕС може да бъде сериозно застрашено, ако предприемат незабавно мерки за справяне с настоящата криза; необходимо е да се намерят решения под формата на цялостна стратегия, насочена към повишаване на привлекателността на морските професии. Следва да бъдат доразвити действията във връзка с планирането на кариерата, предприети от социалните партньори (ЕССА и ETF). „Привличането“ към професиите на морските лица следва да бъде съчетано с мерки за „задръжане“.

3.2.8 Плаващият университет предоставя на борда си възможност за студентите да придобият практически опит по море. Идеята за плаващ в океана университет заслужава да бъде проучена от Европейската комисия в контекста на привличането на качествени студенти, които да изберат свързана с морското дело кариера. По същия начин, в големите европейски пристанища могат да се създадат училища от типа „Harbour school“ (пристанищни училища)⁽¹⁰⁾, разположени на сушата (което е по-лесно), но в близост до морето, в които да се преподават на деца от началните и средните класове всички дисциплини, запознавайки ги с морската среда, корабите и основите на навигацията.

⁽⁸⁾ Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Енергийният микс в транспорта“ (TEN 305), CESE 269/2008, 13.2.2008 г.

⁽⁹⁾ STCW — Норми за подготовка и освидетелстване на моряците.

⁽¹⁰⁾ Вж.: „New York Harbor School“, <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 ЕИСК изразява желанието си Комисията да разгледа съществуващите в средното образование в държавите-членки най-добри практики за привличане към кариера в морското дело.

3.2.10 По отношение на морските произшествия, бъдещата политика следва да се ръководи от следните съображения:

- крайбрежните държави трябва да поемат своя дял от отговорността за морската безопасност и опазването на околната среда. За тази цел е необходимо да се приемат по-строги правила относно корабните регистри, както и да се изгради функционираща мрежа за наблюдение и помощ, обезпечена със средства за спътниково проследяване и с добре оборудвани морски и въздушни патрули;
- предотвратяването на морските произшествия не трябва да се поставя под въздействието на човешкия фактор чрез възлагане на несвойствени задължения на морските лица. То трябва да се основава на интегрирана система, намаляваща вероятността от човешка грешка (на капитана или екипажа) посредством съвременни електронни устройства за безопасност и усилия за подобряване на проектирането и оборудването на корабите. Морската правна система следва справедливо и ясно да разпределя отговорностите между морските лица, службите за наблюдение на бреговата ивица, корабособствениците, корабните регистри и морските власти.

3.2.11 При изключително опасни метеорологични условия, морските лица могат да предприемат действия, далеч надхвърлящи обхвата на обичайните им задължения. Както казва генералният секретар на ММО: „Стихийната природа на работната среда понякога поставя професионалните морски лица в ситуации, за които са слабо подготвени или изобщо не са подготвени. Тяхната реакция е тест за истинска смелост, която заслужава да бъде призната“⁽¹⁾. Приканва се Комисията да вземе предвид тези съображения при предлагането на по-нататъшни мерки за справяне с морските произшествия.

3.3 Икономически въпроси

3.3.1 Бъдещото съобщение относно морската транспортна политика на ЕС за периода 2008-2018 г. следва да създаде подходяща рамка за привличане на инвестиции в корабоплаването и да допринесе за засилване на водещата роля на европейското корабоплаване в световен мащаб, както и да играе ролята на катализатор за морския клъстер.

3.3.2 ЕИСК приветства признаването от страна на Комисията на необходимостта от глобални правила за един глобален отрасъл, на важността на международните морски правила и подкрепата за намирането на решения на регулаторните предизвикателства, пред които са изправени международните органи (като ММО). Въсъщност, глобалният характер на корабоплаването, глобалният пазар на труда, на който действа корабоплаването, както и конкурентната позиция на европейското корабоплаване

на глобалния пазар, са теми, които трябва да бъдат взети предвид.

3.3.3 Отново трябва да бъде заявена нуждата от подобряване ефективността на съществуващия пристанищен капацитет и услуги, както и от увеличаване на пристанищния капацитет и подобряване на връзките с вътрешността.

3.3.4 ЕИСК отбелязва, че Комисията е приела предложенията му относно ускоряването на ратификацията на конвенциите на ММО от държавите-членки и от останалите държави по света, както и предложенията във връзка с развитието на пристанищата, намаляването на генерираното от корабите атмосферно замърсяване, създаването на многосекторни клъстери и на европейска мрежа на морски клъстери. Признава се и жизненоважната роля на европейското корабоплаване за европейската и международната търговия и за ежедневието на европейските граждани.

3.3.5 Относно понятието за „европейско пространство за морски транспорт без бариери“, в съответствие с възгледите на ЕИСК⁽¹²⁾, в съобщението се подчертава, че то се отнася само до създаването на виртуално морско пространство, в рамките на което ще има опростяване на административните и митническите формалности и улесняване на търговията в контекста на единния пазар на ЕС. ЕИСК отбелязва консултациите, започнати от Комисията, с цел определяне на възможни бъдещи предложения за ефикасно прилагане на концепцията.

3.3.6 ЕИСК вярва, че има възможност за засилено сътрудничество и координация между държавите-членки на ЕС в международните организации, без това да застрашава тяхното индивидуално участие. Експертният принос на държавите-членки на ЕС в международните организации се ползва с много добра репутация и тя не трябва да се подкопава, а да се засилва.

3.3.7 ЕИСК подкрепя целта ЕС да упражнява влиянието си спрямо трети страни, за да ги насърчава да прилагат и ратифицират важни международни морски конвенции. Държавният пристанищен контрол в държавите-членки на ЕС трябва да следи за спазването на международните екологични и социални стандарти както от съдове от ЕС, така и от съдове от трети страни.

4. Специфични бележки

4.1 Крайбрежните региони и островите

4.1.1 ЕИСК отбелязва с удовлетворение, че неговите предложения относно насърчаването на крайбрежния туризъм и базата данни за финансирането от ЕС за крайбрежните региони са били взети предвид. Островите трябва да бъдат поставени в центъра на вниманието на ЕС посредством следните мерки:

- подобряване инфраструктурата на островите за насърчаване на морския туризъм;

⁽¹⁾ Награда на ММО за изключителна смелост на море, 19.11.2007 г.

⁽¹²⁾ Становище относно Зелена книга „Към бъдеща морска политика на ЕС“, ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 50-56; становище относно „Обща пристанищна политика на ЕС“, ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 57-62; становище относно „Морски магистрали в логистичната верига“ TEN 297, CESE 1204/2007, 18.12.2007 г.

- удължаване продължителността на туристическия сезон на островите чрез културни и спортни дейности;
- подобряване на връзките между островите и континента чрез нови технологии с подкрепа от фондовете на ЕС;
- осигуряване на инсталации за обезсоляване, които не нарушават равновесието на природната среда, с цел преодоляване недостига на вода, който ще се превърне в едно от основните предизвикателства в Средиземноморието, породени от изменението на климата.

4.2 Северният ледовит океан и отношенията с трети страни

4.2.1 ЕИСК приветства предложенията относно засилването на сътрудничеството при управлението на Средиземно море и Черно море, разширяването и европейските политики на съседство и Северното измерение.

4.2.2 Приблизително 20 % до 30 % от неразкритите залежи на петрол в света се намират под дъното на Северния ледовит океан. Поради изменението на климата, към 2015 г. арктическите корабни пътища може да бъдат отворени през по-голямата част от годината. Отварянето на арктически маршрут е привлекателно поради съображения, свързани с разстоянията и сигурността: пътят от Шанхай до Ротердам през Северния ледовит океан, например, е с 1000 мили по-къс в сравнение с пътя през Суецкия канал. По-късите корабни маршрути биха могли значително да намалят потреблението на гориво и емисиите. ЕИСК отбелязва, че — с оглед на някои правни и екологични проблеми, засягащи няколко държави — изясняването на международното право относно морския лед ще стане наложително. В този смисъл Комитетът очаква с интерес обявения доклад за Северния ледовит океан, в който ще бъдат разгледани геополитическите последици от изменението на климата. Възможното екологично въздействие от използването на нови морски пътища през Северния ледовит океан трябва да бъде проучено предварително.

4.3 Морско наблюдение

4.3.1 ЕИСК подкрепя предложенията за Европейска мрежа за морско наблюдение и за подобряване на сътрудничеството между бреговете охрана на държавите-членки. Подобни мерки ще подобрят морската безопасност и сигурност, контрола върху риболова и контрола на външните граници и ще допринесат за опазването на морската среда.

4.4 Замърсяване на моретата и реките

4.4.1 Замърсяването на реките и моретата (Балтийско море и Черно море) от наземни източници е въпрос, по който ЕС трябва да засили своите усилия в Плана за действие. Политически е по-целесъобразно проблемите да се решават на многостранно, а не на двустранно равнище.

4.5 Рибарство

4.5.1 Предвид тревожното намаляване или изчезване на морски видове, ЕИСК подчертава необходимостта от рационално използване на рибните ресурси. Предложенията относно управлението на рибарството са насочени в правилната посока. Тъй като риболовът е една от най-опасните професии, трябва да бъдат положени по-големи усилия за повишаване културата на безопасността сред професионалните риболовци. В частност, съществува необходимост от приемане на мерки за безопасност за риболовни кораби с дължина под 24 метра (това е пропуск в съществува-

щите международни конвенции и в директивите на ЕС). ЕИСК припомня, че нужното опазване на видовете има социални последици, които трябва да бъдат третирани като такива: обвързването на рибарите с морето често е свързано с липсата им на ресурси и води до излагането на живота им на риск.

4.5.2 Физическите и финансови рискове, свързани с рибарската професия, са сериозни и обясняват защо толкова хора се отказват от професията. Съществува неотложна нужда от проекти и програми на ЕС за развитие на технологиите при риболовните кораби. Във връзка с обмена на най-добри практики относно привлекателността на рибарската професия, ЕИСК приветства широкото разпространение на публикувания наскоро от европейските социални партньори EuroRêche и ETF „Наръчник за предотвратяване на морски произшествия и за безопасност на рибарите“. Също така е важно държавите-членки да ускорят ратифицирането на Конвенцията на МОТ за условията на труд на борда на риболовни съдове от м. юни 2007 г. Крайната цел следва да бъде да се повиши устойчивостта на риболовните дейности и тяхната привлекателност.

4.6 Рециклиране на кораби

4.6.1 В неотдавнашното си становище относно „Зелената книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап“ ЕИСК изрази загриженост от наличието на „значителен недостиг на съвместими с принципите на екологичната и социалната устойчивост съоръжения за разглобяване за скрап“. Положението ще се влоши „поради рязкото нарастване на броя на корабите, които ще излязат от експлоатация през следващите няколко години, вследствие на преустановяването на използването на еднокорпусните нефтени танкери в световен мащаб“⁽¹³⁾. Подобряването на съоръженията и условията за работа в Южна Азия, където се извършва по-голямата част от рециклирането на кораби, трябва да отговаря на международно приемливи стандарти.

4.6.2 ЕИСК подкрепя напредъка в международен план по отношение на разглобяването на остарели кораби по ефикасен, безопасен и екологично устойчив начин. Приоритетната цел е до 2008-2009 г. да бъде приета задължителна конвенция, като едновременно се популяризира насоките на ММО. Тази международно договорена основа ще установи ясни задължения за корабособствениците да предоставят информация за потенциално опасни материали на техните кораби и ще създаде минимални стандарти за обектите за рециклиране на кораби по отношение опазването на здравето и безопасността и управлението на опасни материали.

4.7 Споразумения за проверки на борда на кораби и сигурност

4.7.1 От съображения за повишаване на сигурността няколко държави-членки на ЕС сключиха с трети страни двустранни споразумения за извършване на проверка на кораби. ЕИСК отново заявява, че при такива инициативи е желателно държавите-членки на ЕС да възприемат координиран подход и координирано разделение на труда помежду си, включително и между военните си флоти, във връзка с приложението на тези правила. Алтернативен вариант би било бързото ратифициране от държавите-членки на ЕС на Протоколите за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на морското корабоплаване, които включват гаранции за защита на законните търговски интереси на превозвачите и човешките права на морските лица.

⁽¹³⁾ Становище относно „Зелена книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап“, COM(2007) 269, CESE 1701/2007 окончателен — 13.12.2007 г.

4.7.2 ЕИСК изразява тревога от ескалиращите нападения срещу търговски кораби и нарастващия брой случаи на въоръжени обири и морско пиратство, по-конкретно в Югоизточна Азия и Африка. Комитетът настоява за действия от страна на ЕС за ескортиране на търговските кораби от военноморски сили при преминаване през опасни води.

4.8 Наземно електроснабдяване

4.8.1 Комисията предлага използването на наземно електричество (План за действие) като мярка за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби по време на престоя им на кей. При ползването на наземно електроснабдяване корабите няма да

изгарят гориво и съответно няма да емитират замърсители (SO_x , NO_x и твърди частици) и CO_2 .

4.8.2 ЕИСК подкрепя изложеното по-горе предложение, но насочва вниманието към следните аспекти: едно-единствено решение може да не се окаже подходящо за всички видове кораби; наземното електричество може да бъде произвеждано в електроцентрали, работещи на течно гориво и въглища, което ще доведе до допълнителни емисии на CO_2 , които може да неутрализират ползите. Затова ЕИСК приканва Комисията да вземе предвид горепосочените съображения, така че да предложи разумна политика в глобален план.

Брюксел, 22 април 2008 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Dimitris DIMITRIADIS

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1172/98 на Съвета относно статистическите справки при автомобилен превоз на товари по отношение на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията“

COM(2007) 778 окончателен — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

На 27 февруари 2008 г. Съветът реши, в съответствие с член 285, параграф 1 от Договора за създаването на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за регламент на Европейския парламент и Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1172/98 на Съвета относно статистическите справки при автомобилен превоз на товари по отношение на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията“.

След като прецени, че съдържанието на предложението е напълно задоволително и не изисква никакъв коментар от негова страна, на 444-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 април 2008 г. (заседание от 22 април), Европейският икономически и социален комитет реши с 145 гласа „за“ и 2 гласа „въздържал се“ да приеме положително становище ⁽¹⁾ по предложения текст.

Брюксел, 22 април 2008 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Становището на Комитета относно процедурата за регулиране с контрол е в процес на изготвяне [COM(2007) 741 окончателен, COM(2007) 822 окончателен, COM(2007) 824 окончателен и COM(2008) 71 окончателен].