

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui — Integruota jūrų politika Europos Sąjungai**

COM(2007) 575 galutinis

(2008/C 211/07)

2007 m. spalio 10 d., vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, Europos Komisija nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui — Integruota jūrų politika Europos Sąjungai.*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2008 m. balandžio 4 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja dr. Anna Bredima-Savopoulou, bendrapranešėjis Eduardo Manuel Chagas.

444-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. balandžio 22–23 d. (2008 m. balandžio 22 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 152 nariams balsavus už ir 4 susilaikius.

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas teigiama tvarka išskirtinai konsultacijų dėl Žaliosios knygos *Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija* procesą, prie kurio jis aktyviai prisidėjo pateikdamas atitinkamą nuomonę ir dalyvaudamas dviejose konferencijose <sup>(1)</sup>.

1.2 Komunikate pabrėžiama žmogiškojo veiksnio svarba jūrų sektoriaus branduoliuose. EESRK džiaugiasi, kad socialiniai partneriai (ETF ir ECSA <sup>(2)</sup>) susitarė kai kurias 2006 m. TDO Darbo jūroje konvencijos <sup>(3)</sup> nuostatas įtraukti į Bendrijos teisę. Jis nori, kad visame pasaulyje būtų įgyvendinami darbo jūroje reikalavimai, kuriais pagal konvenciją visiems jūrininkams būtų kaip įmanoma greičiau užtikrinamos vienodos sąlygos. Taip pat svarbu, kad valstybės narės ratifikuotų atitinkamas tarptautines su žuvininkystės sektoriumi susijusias priemones, įskaitant TDO 2007 m. darbo žvejybos sektoriuje konvenciją.

1.3 EESRK, glaudžiai bendradarbiaudamas su socialiniais partneriais, pritaria išimčių, dėl kurių jūrininkams ir (arba) žvejams netaikomi ES darbo teisės aktai, peržiūrai ir prašo paaiškinimo dėl Darbo jūroje meistriskumo sertifikato. Reikėtų aptarti ES vidaus keltų paslaugų sektoriuje privalomo, o kitų paslaugų sektoriuje — savanoriško jūrininkų darbo jūroje meistriskumo sertifikato galimybę.

1.4 „Plaukiojantis universitetas“ kelionėje dalyvaujantiems studentams suteikia galimybę įgyti praktinės darbo jūroje patirties. Vandenyne plaukiojančio universiteto idėja atitinka platesnes tendencijas ir Komisija turėtų ją toliau svarstyti, turėdama omenyje gerų rezultatų pasiekusių studentų skatinimą rinktis jūrininko profesiją <sup>(4)</sup>. ES socialiniai partneriai turėtų nedelsdami aptarti ir tirti jūrininkų gyvenimą.

<sup>(1)</sup> OLC 168, 2007 7 20, p. 50–56.

<sup>(2)</sup> ETF: Europos transporto darbuotojų federacija, ECSA: Europos bendrijos laivų savininkų asociacija.

<sup>(3)</sup> TDO: Tarptautinė darbo organizacija.

<sup>(4)</sup> The Economist, 2007 9 1.

1.5 Kalbant apie avarijas jūroje, būsima ES politika turėtų remtis šiais klausimais:

— Pakrančių valstybės turėtų vykdyti savo įsipareigojimus užtikrinti jūrų saugą bei aplinkos apsaugą. Tam reikia griežtesnių laivų registravimo taisyklių, veiksmingo stebėsenos bei pagalbos tinklo, pasitelkiant palydovinių laivų sekimą, ir gerai aprūpintus jūrų ir oro patrulius.

— Sunkių jūrinių avarių prevencija neturėtų būti nukreipta prieš žmogiškąjį veiksnių jūrininkams užkraunant pernelyg didelę atsakomybę. Ji turėtų būti grindžiama integruota sistema, kuri padėtų sumažinti žmogiškųjų klaidų (kapitono ir įgulos) tikimybę pasitelkiant modernius elektroninius saugos įrenginius ir ieškant geresnių laivų projektavimo sprendimų bei geresnės įrangos. Be to, jūrų teisės sistema turėtų sąžiningai ir aiškiai paskirstyti atsakomybę jūrininkams, pakrančių apsaugai, laivų savininkams, laivų registrams ir jūrų valdymo institucijoms.

1.6 EESRK dar kartą kartoja, kad laivybos sektoriaus laivuose deginamas prastos kokybės kuras, nes naftos perdirbimo įmonės netiekia geresnės kokybės kuro. Jis remia pasaulinio masto iniciatyvas spręsti bunkerinio kuro kokybės klausimą siekiant esminių teigiamų pokyčių laivų išmetamų teršalų atžvilgiu.

1.7 Komunikate ir veiksmų plane neatsižvelgiama į didelę jūrų taršą nafta dėl pramoginių laivų veiklos, ypač turint omenyje pakrančių valstybių, prie kurių šie laivai dažniausiai plaukioja, pažeidžiamumą <sup>(5)</sup>. Be to, jūrų aplinkos taršos problema didėja dėl karinių laivų veiklos, kuriai netaikomos ES taisyklės

<sup>(5)</sup> IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP mokslinė jūrų aplinkosaugos ekspertų grupė (GESAMP).

1.8 Kitas klausimas, kur ES turėtų dėti daugiau pastangų, yra upių ir jūrų (ypač Baltijos ir Juodosios) tarša iš sausumoje esančių šaltinių. Politiniais sumetimais būtų tikslinga, šias problemas spręsti ne dvišaliuose, bet daugiašaliuose susitikimuose.

1.9 Sprendžiant aplinkos klausimus, ES turėtų imtis vadovaujančio vaidmens tarptautiniu mastu. ES valstybės narės gali glaudžiau bendradarbiauti ir koordinuoti savo pozicijas tarptautinėse organizacijose, nekenkdamos sau kaip atskiroms dalyvėms. ES valstybių narių patirties indėlis į tarptautines organizacijas yra labai vertinamas ir jis turėtų būti ne menkinamas, o didinamas.

1.10 EESRK pripažįsta pranašumą, pasiektą patvirtinant „Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių“ kaip virtualią jūrų zoną. Atsižvelgiant į EESRK nuomonę, komunikate pabrėžiama, kad ši koncepcija susijusi tik su administracinių ir muitinės formalumų supaprastinimu bei prekybos palengvinimu ES bendrojoje rinkoje.

1.11 EESRK pritaria simbolinei komunikato minčiai, kad Europa visuomet buvo ir liks jūrinė valstybė. Vis dėlto jis tebe-  
laikia, kad būtų įgyvendinamos konkrečios priemonės.

1.12 EESRK dar kartą užsimena apie savo galimą vaidmenį įgyvendinant jūrų politiką, įskaitant erdvinį planavimą, propaguojant ES jūrinę identitetą, jūrinės kultūros paveldą ir atkreipiant Europos visuomenės dėmesį į visuotinę atsilimą.

1.13 EESRK pritaria pasiūlymams dėl Europos jūrų priežiūros tinklo ir aktyvesnio valstybių narių pakrančių apsaugos tarnybų bendradarbiavimo. Tokiomis priemonėmis būtų skatinama jūrų sauga ir saugumas, žvejybos ir išorės sienų kontrolė bei saugoma jūrų aplinka.

EESRK kartoja, kad siekiant didesnio saugumo pageidautina koordinuoti veiksmus sudarant su trečiosiomis šalimis dvišalius susitarimus dėl įlaipinimo į laivą. Jis taip pat ragina ES imtis veiksmų, kadangi Pietryčių Azijoje ir Afrikoje daugėja ginkluoto prekybinių laivų apiplėšimo ir piratavimo jūroje atvejų.

## 2. Įvadas

2.1 Dabartiniame Komunikate dėl integruotos jūrų politikos Europos Sąjungai ir pridedamame veiksmų plane, kuriame toliau plėtojami 29 konkretūs veiksmai, atsižvelgiama į ES institucijų

bei suinteresuotų subjektų pareikštą nuomonę dėl atitinkamos žaliosios knygos.

2.2 Beprecedentis dėl žaliosios knygos pradėtas konsultacijų ciklas buvo baigtas plačiu sutarimu, kad reikia holistinio, integruoto, tarpsektorinio, strateginio požiūrio į vandenynus. Remtinai siekis pakeisti susiskaldymą, keliantį nenumatytų padarinių, plačia vizija.

2.3 EESRK pritaria simbolinei Komunikato minčiai, kad Europa visuomet buvo ir yra jūrinė valstybė. Visoms 29 veiksmų plano priemonėms pritaria (pateikiant konkrečias pastabas), tačiau jų nepakanka.

## 3. Bendros pastabos

### 3.1 Aplinkos aspektai

3.1.1 EESRK nuomone, labai svarbu išlaikyti jūrų aplinkos vientisumą ir užtikrinti, kad dėl įvairios žmogaus veiklos poveikio jūrų aplinkai, ji nepradėtų pamažu nykti.

3.1.2 EESRK teigiamai vertina Komisijos planus sutelkti dėmesį į tai, kad tarptautinis bendradarbiavimas taptų veiksmingesnis, politika — labiau integruota, būtų įgyvendinami esami teisės aktai ir skatinamos aplinkosaugos technologijos (Šeštoji Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programa — 6-oji AVP). Reikėtų pabrėžti Jūros apsaugos nuo taršos iš sausumoje esančių šaltinių <sup>(6)</sup> konvencijos įgyvendinimą.

3.1.3 Vandenynai jau dabar sugeria vis daugiau dėl pernelyg didelės oro taršos atmosferoje besikaupiančių CO<sub>2</sub> ir kitų šiltnamio dujų ir manoma, kad šis procesas tęsis. Dėl to kylantis vandenynų rūgštingumas gali vis labiau kenkti jūrų aplinkai. Būtina toliau plėsti šių padarinių jūrai tyrimus, taip pat vystyti aplinkai palankius CO<sub>2</sub> sugėrimo metodus. Be to, jūros energijos išteklių bus svarbūs siekiant įvairinti Europos energijos tiekimą.

3.1.4 Komunikate neatsižvelgiama į didelę jūrų ir upių taršą nafta dėl pramoginių laivų veiklos, ypač turint omenyje pakrančių valstybių, prie kurių šie laivai dažniausiai plaukioja, pažeidžiamumą <sup>(7)</sup>. Be to, jūrų aplinkos taršos problema didėja dėl karinių laivų veiklos, kuriai netaikomos ES taisyklės ir kuri vis labiau kenkia aplinkai ir turizmui.

<sup>(6)</sup> 1974 6 4, Paryžius, su pakeitimais, padarytais 1986 3 26 protokolu. Šią konvenciją pakeitė Šiaurės Rytų Atlanto jūros aplinkos apsaugos konvencija (OSPAR), priimta 1992 m. rugsėjo mėn. Paryžiuje ir įsigaliojusi 1998 m. kovo mėn.

<sup>(7)</sup> IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP jungtinė mokslinė jūrų aplinkosaugos ekspertų grupė (GESAMP).

3.1.5 EESRK dar kartą kartoja, kad laivybos sektoriuje deginamas prastos kokybės kuras, nes naftos perdirbimo įmonės netiekia geresnės kokybės kuro. Jis remia pasaulinio masto iniciatyvas spręsti bunkerinio kuro kokybės klausimą<sup>(9)</sup>, siekiant esminių teigiamų pokyčių laivų išmetamų teršalų atžvilgiu.

3.1.6 Jūrų ir oro tarša iš visų šaltinių kenkia jūrų aplinkai ir žmonių sveikatai bei turi socialinių ir ekonominių padarinių. Esama pakankamai priemonių jūrų taršai iš laivų kontroliuoti ir mažinti, įskaitant baudas teršėjams, ir šios priemonės turėtų būti griežtai vykdomos. Vis dėlto nėra panašios sistemos jūrų ir upių taršos iš kitų šaltinių problemai spręsti (pvz., pramonės, urbanistinė ir žemės ūkio veikla, pesticidai). EESRK nuogaštuoja, kad nesimant plataus masto veiksmingų priemonių, pakrančių ir jūrų turizmui — didžiausiai Europos su jūromis susijusiai pramonei — kils pavojus. Tokios priemonės padėtų išsaugoti jūrų aplinkoje esančios gyvybės, įskaitant žuvų išteklius, gausą ir įvairovę.

3.1.7 EESRK pabrėžia būtinybę susitarti dėl ES ir pietinių Viduržemio jūros šalių dvišalio susitarimo pagal kaimynystės politikos kasmetinius veiksmų planus. Susitarimas užtikrintų, kad atitinkamos trečiosios šalys su ES valstybėmis narėmis dalyvis atsakomybe už švarias jūras kontroliuodamos išmetamus į orą teršalus ir į upes ištekančias skystas atliekas (pvz. Nilo delta). Pagrindinis tikslas būtų išsaugoti bendrą Viduržemio jūros paveldą.

## 3.2 Socialiniai aspektai

3.2.1 Komunikate pabrėžiama žmogiškojo veiksnio svarba jūrų sektoriaus branduoliuose. Siekiant veiksmų plane išdėstytos tvarios jūrų politikos ekonominių, socialinių ir aplinkos aspektų pusiausvyros, reikėtų tinkamai atsižvelgti į socialinę dimensiją.

3.2.2 EESRK džiaugiasi, kad socialiniai partneriai (ETF ir ECSA) susitarė tam tikras 2006 m. TDO Darbo jūroje konvencijos nuostatas įtraukti į Bendrijos teisę. Jis nori, kad visame pasaulyje būtų įgyvendinami darbo jūroje reikalavimai, kuriais pagal konvenciją visiems jūrininkams būtų kaip įmanoma greičiau užtikrinamos vienodos sąlygos. Taip pat svarbu, kad valstybės narės ratifikuotų atitinkamas tarptautines su žuvininkystės sektoriumi susijusias priemones, įskaitant TDO 2007 m. darbo žvejybos sektoriuje konvenciją.

3.2.3 Kalbant apie veiksmų planą dėl ES jūrininkų kvalifikacijos kėlimo, EESRK atkreipia dėmesį į TJO JRAB<sup>(9)</sup> konvencijos, kurioje nustatyti visuotiniai rengimo ir atestavimo reikalavimai, peržiūrą. Bet kuris ES pasiūlymas turėtų atitikti TJO ir TDO normas.

<sup>(9)</sup> 2008 2 13 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Energijos rūšių derinimo transporto srityje, TEN 305, CESE 269/2008, 2008 2 13.

<sup>(9)</sup> TJO: Tarptautinė jūrų organizacija, JRAB: Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvai.

3.2.4 EESRK, glaudžiai bendradarbiaudamas su socialiniais partneriais, pritaria išimčių, dėl kurių jūrininkams ir žvejams netaikomi ES darbo teisės aktai, peržiūrai ir prašo paaikškinimo dėl Darbo jūroje meistriškumo sertifikato. Reikėtų aptarti ES vidaus keltų paslaugų sektoriuje privalomo, o kitų paslaugų sektoriuje — savanoriško jūrininkų darbo jūroje meistriškumo sertifikato galimybę.

3.2.5 Skatinimas rinktis jūrininko profesiją gali būti veiksmingas tik tada, jei ištekliai bus skiriami aukštesnės kokybės standartams, siekiant didinti ES jūrininkų konkurencinius pranašumus kokybės, o ne kainos atžvilgiu.

3.2.6 Didėjantis kvalifikuotų jūrininkų trūkumas turi nerimą keliančių pasekmių ES jūrų saugos infrastruktūrai ir, jei ES ir valstybės narės nespės šios problemos bendromis pastangomis, tokių pasekmių tikimybė didės. Jei nebus jūrininkų, Europai trūks žmonių, turinčių būtinų žinių ir patirties pagrindinei laivybos veiklai, kuriai ypač svarbi sauga, (laivų apžiūra, tikrinimas, teisės aktai, draudimas, laivų eismo reguliavimo paslaugos, gelbėjimas, pakrantės apsauga ir laivavedyba) vykdyti. Be to, jūrų sektoriaus branduoliai gali persikelti į kitus regionus. Vykdomi veiksmai pasirodė nepakankami ir EESRK apgailestauja, kad iki 2009 m. pabaigos Komisija neketina šio klausimo nagrinėti.

3.2.7 EESRK kelia nerimą, kad kai kuriose valstybėse narėse daugelis meta jūreivystės mokyklas arba jau dirbantys jūrininkai anksti apsisprendžia palikti jūreivio profesiją. ES jūrininko profesijai gali kilti rimtas pavojus, jei nebus skubiai atkreiptas dėmesys į dabartinę krizę; holistinės strategijos sprendimai turėtų būti skirti jūrininko profesijos patrauklumui didinti. Socialinių partnerių (ESCA ir ETF) taikomas karjeros planavimo galimybių klasifikatorius turėtų būti toliau vystomas. Priemonės jūrininko profesijos patrauklumui didinti turėtų būti siejamos su priemonėmis šiai profesijai išlaikyti.

3.2.8 „Plaukiojantis universitetas“ kelionėje dalyvaujantiems studentams suteikia galimybę įgyti praktinės darbo jūroje patirties. Europos Komisija turėtų svarstyti vandenyne plaukiojančio universiteto idėją, turėdama omenyje gerų rezultatų pasiekusių studentų skatinimą rinktis jūrininko profesiją. Panašiai didžiuosiuose Europos uostuose būtų galima steigti „Harbour school“<sup>(10)</sup> pobūdžio mokyklas, kuriose pradinių (galbūt ir vidurinių) klasių vaikams vietoje, kadangi tai yra paprasčiau ir arčiau jūros, visi dėstomi dalykai būtų siejami su žiniomis apie jūrinę aplinką ir laivus ir teikiami laivybos pagrindai.

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

3.2.9 EESRK prašo Komisijos išnagrinėti dabartinę gerąją valstybių narių vidurinio mokslo patirtį, susijusią su jūrininko profesijos pasirinkimo patrauklumu.

3.2.10 Kalbant apie avarijas jūroje, būsima ES politika turėtų remtis šiais klausimais:

- Pakrančių valstybės turėtų vykdyti savo išsipareigojimus užtikrinti jūrų saugą bei aplinkos apsaugą. Tam reikia griežtesnių laivų registravimo taisyklių, veiksmingo stebėsenos bei pagalbos tinklo, pasitelkiant palydovinių laivų stebėjimą ir gerai aprūpintus jūrų ir oro patrulius.
- Sunkių jūrinių avarių prevencija neturėtų būti nukreipta prieš žmogiškąjį veiksni jūrininkams užkraunant pernelyg didelę atsakomybę. Ji turėtų būti grindžiama integruota sistema, kuri padėtų sumažinti žmogiškųjų klaidų (kapitono ir įgulos) tikimybę pasitelkiant modernius elektroninius saugos įrenginius ir ieškant geresnio laivų projektavimo sprendimų bei geresnės įrangos. Jūrų teisės sistema turėtų sąžiningai ir aiškiai paskirstyti atsakomybę jūrininkams, pakrančių apsaugai, laivų savininkams, laivų registrams ir jūrų valdymo institucijoms.

3.2.11 Jūrininkams ypač pavojingomis oro sąlygomis gali tekti imtis veiksmų, gerokai pranokstančių jų įprastines pareigas. TJO generalinis sekretorius yra pasakęs, kad dėl gamtos įtakos darbo aplinkai jūrininkai kartais patenka į įvairias situacijas, kurioms tik iš dalies galima arba visiškai neįmanoma pasirėngti. Tai, kaip jie reaguoja, yra tikras jų drąsos išbandymas ir ši drąsa turi būti pripažinta<sup>(1)</sup>. Komisija, siūlydama būsimo kovos su avarijomis jūroje priemonės, turėtų atsižvelgti į šias pastabas.

### 3.3 Ekonominiai klausimai

3.3.1 Būsimo Komunikatu dėl ES jūrų transporto politikos (2008–2018 m.) reikėtų sukurti tinkamą sistemą, kuri skatintų investuoti į laivybą ir sustiprintų Europos laivybos pirmaujančias pozicijas pasaulio mastu bei jos kaip katalizatoriaus vaidmenį jūrų sektoriaus branduolyje.

3.3.2 EESRK palankiai vertina tai, kad Komisija pripažįsta pasaulio pramonės visuotinių taisyklių būtinybę, tarptautinio jūrų sektoriaus reglamentavimo svarbą ir paramą ieškant reglamentavimo problemų sprendimų tarptautinėse organizacijose (pvz., TJO). Iš tiesų, visuotinis laivybos pobūdis,

<sup>(1)</sup> TJO apdovanojimas už išskirtinę drąsą, 2007 11 19.

pasaulinė laivybos darbo rinka ir Europos laivybos konkurencinumas pasaulio rinkoje yra temos, į kurias turėtų būti atsižvelgta.

3.3.3 Dar kartą pakartotina, kad reikia didinti esamo uostų pajėgumo ir paslaugų veiksmingumą, sudaryti sąlygas uostų pajėgumui didinti ir gerinti susisiekimą su nuo pakrantės nutolusiomis teritorijomis.

3.3.4 EESRK pažymi, kad atsižvelgta į daugelį jo pasiūlymų, pvz., kad ES valstybės narės ir kitos valstybės pagreitintų TJO konvencijų ratifikavimą, taip pat į pasiūlymus dėl uostų vystymo, oro taršos iš laivų mažinimo, daugiasektoriinių branduolių ir Europos jūrų sektoriaus branduolių tinklo kūrimo. Taip pat pripažinta, kad Europos laivyba vaidina svarbų vaidmenį Europos ir tarptautinėje prekyboje bei Europos piliečių kasdieniame gyvenime.

3.3.5 Kalbant apie „Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių“, EESRK nuomone<sup>(12)</sup>, komunikate pabrėžiama, kad ši koncepcija susijusi tik su virtualios jūrų zonos, kurioje bus supaprastinti administraciniai ir muitinės formalumai bei palengvinta prekyba bendrojoje ES rinkoje, kūrimu. EESRK pažymi, kad Komisija pradėjo konsultaciją, siekdama priimti tolesnius pasiūlymus dėl veiksmingo koncepcijos įgyvendinimo.

3.3.6 EESRK mano, kad ES valstybės narės gali glaudžiau bendradarbiauti ir (arba) koordinuoti savo veiklą tarptautinėse organizacijose, nekenkdamas sau kaip atskiroms dalyvėms. ES valstybių narių patirties indėlis į tarptautines organizacijas yra labai vertinamas ir turėtų būti ne menkinamas, bet didinamas.

3.3.7 EESRK pritaria siekiui panaudoti ES politinį spaudimą trečiosioms šalims, kad jos ratifikuotų ir vykdytų pagrindines tarptautines jūrų konvencijas. Europos uostų valstybės kontrolė turėtų tikrinti, ar ES ir trečiųjų šalių laivai laikosi tarptautinių aplinkos ir socialinių standartų.

## 4. Konkrečios pastabos

### 4.1 Pakrančių regionai ir salos

4.1.1 Džiugina tai, kad atsižvelgta į EESRK pasiūlymus dėl pakrančių turizmo skatinimo ir ES pakrančių regionų finansavimo duomenų bazės. Salos turėtų tapti vienu pagrindinių ES rūpimų klausimų taikant šias priemones:

- gerinti salų infrastruktūrą, kad būtų skatinamas jūrų turizmas;

<sup>(12)</sup> Nuomonė dėl Žaliosios knygos *Link Europos Sąjungos būsimo jūrų politikos* COM(2006) 275, OL C 168, 2007 7 20, p. 50–56; Nuomonė dėl *Bendros ES uostų politikos*, OL C 168, 2007 7 20, p. 57–62; Nuomonė dėl *Jūros greitkelių logistikos grandinėje*, TEN 297, CESE 1204/2007, 2007 12 18.

- įvairia veikla (kultūrine ir sportu) pratęsti turizmo salose laikotarpį;
- gerinti salų ir žemyno komunikaciją ES lėšomis remiamomis naujomis technologijomis;
- parūpinti natūralią aplinką tausojančių vandens gėlinimo įrenginių spręsti vandens stygiaus problemai, kuri taps vienu pagrindinių Viduržemio jūros regiono iššūkių.

#### 4.2 Arkties vandenynas ir santykiai su trečiosiomis šalimis

4.2.1 EESRK palankiai vertina pasiūlymus dėl glaudesnio bendradarbiavimo valdant Viduržemio ir Juodąją jūras, dėl plėtros ir Europos kaimynystės politikos sričių bei dėl Šiaurės dimensijos.

4.2.2 Maždaug 20–30 proc. pasaulio neatrastų naftos išteklių glūdi Arkties vandenyno gelmėse. Dėl klimato kaitos nuo 2015 m. Arkties vandenyno keliai bus didžiąją metų dalį atviri laivybai. Atverti Arkties vandenyno kelius patrauklu atstumo ir saugos sumetimais, pvz., kelias iš Šanchajaus į Roterdamą yra 1000 mylių trumpesnis nei per Sueco kanalą. Dėl trumpesnių kelių žymiai sumažėtų laivų suvartojamo kuro ir išmetamų teršalų kiekis. EESRK pažymi, kad atsižvelgiant į teisinių ir aplinkos problemų grėsmę keletui šalių bus būtina paaiškinti tarptautinę teisę dėl jūros ledo Arkties vandenyne. Šiomis aplinkybėmis Komitetas susidomėjęs laukia žadėto pranešimo dėl Arkties vandenyno, kuris apims klimato kaitos geopolitines pasekmes. Reikėtų iš anksto ištirti ir šių naujų Arktikos laivų kelių naudojimo galimą poveikį aplinkai.

#### 4.3 Jūrų priežiūra

4.3.1 EESRK pritaria pasiūlymams dėl Europos jūrų priežiūros tinklo ir aktyvesnio valstybių narių pakrančių apsaugos tarnybų bendradarbiavimo. Tokiomis priemonėmis būtų skatinama jūrų sauga ir saugumas, žvejybos ir išorės sienų kontrolė bei saugoma jūrų aplinka.

#### 4.4 Jūrų ir upių tarša

4.4.1 Kitas klausimas, kur ES turėtų dėti daugiau pastangų Veiksmų plane, yra upių ir jūrų (ypač Baltijos ir Juodosios) tarša iš sausumoje esančių šaltinių. Politiniais sumetimais būtų tikslinga šias problemas spręsti ne dvišaliu, bet daugiašaliu lygiu.

#### 4.5 Žuvininkystė

4.5.1 Atsižvelgdamas į grėsmingą jūros rūšių sumažėjimą ar išnykimą EESRK pabrėžia būtinybę racionaliai naudoti žuvų išteklius. Pasiūlymai dėl žuvininkystės valdymo — teisingas kelias. Žvejyba yra viena pavojingiausių profesijų, todėl reikia labiau stengtis, kad būtų stiprinama profesionalių žvejų saugos kultūra. Visų pirma būtina apsvaistyti saugos priemones, skirtas mažesniems kaip 24 metrų ilgio žvejybos laivams (šios priemonės

nereglamentuojamos nei tarptautinėse konvencijose, nei ES direktyvose). EESRK pažymi, kad būtinos rūšių apsaugos priemonės turi ir socialinių pasekmių, kurias būtina apsvaistyti: žvejai rizikuoja gyvybe ir plaukia į jūrą dažnai todėl, kad neturi iš ko gyventi.

4.5.2 Žvejo profesija kelia didelių fizinių ir finansinių pavojų, todėl vis daugiau žmonių jos atsisako. Skubiai reikalingi ES projektai ir programos žvejybos laivuose naudojamoms technologijoms vystyti. Kalbant apie keitimąsi gerąja žvejo profesijos patrauklumo skatinimo patirtimi, EESRK rekomenduoja platinti neseniai Europos socialinių partnerių „Europêche“ ir Europos mokymo fondo (EMF) bendrai išleistą „Avarijų jūroje prevencijos ir žvejų saugos vadovą“. Taip pat svarbu, kad valstybės narės pagreitintų 2007 m. birželio mėnesį priimtos TDO darbo žuvininkystės sektoriuje konvencijos ratifikavimo procesą. Pagaliau reikėtų siekti, kad žuvininkystė būtų tvari ir dėl to patrauklesnė.

#### 4.6 Laivų perdirbimas

4.6.1 Neseniai pareikštoje nuomonėje dėl *Žaliosios knygos dėl geresnio laivų išmontavimo* COM(2007) 269 EESRK išreiškė susirūpinimą dėl to, kad „pasaulyje labai trūksta aplinkos ir socialinio tvarumo principus atitinkančios išmontavimo įrangos“. „Ši padėtis pablogės dėl didelio laivų, kurie baigiami eksploatuoti, skaičiaus (visame pasaulyje palaipsniui mažinant viengubo korpuso naftos tanklaivių eksploatavimą)“<sup>(13)</sup> Įranga ir darbo sąlygos Pietų Azijoje, kur perdirbama daugiausia laivų, turėtų būti gerinamos, kad atitiktų tarptautiniu mastu priimtus standartus.

4.6.2 EESRK remia tarptautiniu lygiu pasiektą pažangą dėl veiksmingo, saugaus ir aplinkos požiūriu tvaraus susidėvėjusių laivų išmontavimo. Prioritetas yra priimti privalomą Konvenciją iki 2008–2009 m., o iki to laiko remti TJO gaires. Pagal šį tarptautiniu mastu sutartą lyginamąjį standartą būtų nustatomi aiškūs laivų savininkų įsipareigojimai teikti informaciją apie jų laivuose gabenamas potencialiai pavojingas medžiagas ir būtiniausi reikalavimai perdirbimo aikštelėms, atsižvelgiant į sveikatos ir saugos nuostatas bei pavojingų medžiagų tvarkymą.

#### 4.7 Įlaipinimo į laivus susitarimai ir saugumas

4.7.1 Keletas ES valstybių narių, siekdamas didesnio saugumo, nusprendė su trečiosiomis šalimis sudaryti dvišalius įlaipinimo į laivus susitarimus. EESRK dar kartą kartoja, kad ES valstybių narių koordinuotas požiūris į tokias iniciatyvas yra pageidautinas, taip pat kaip ir koordinuotas darbo pasiskirstymas tarp valstybių narių, įskaitant jų karines jūrų pajėgas, taikant šias taisykles. Kita galimybė — ES valstybės narės galėtų nedelsdamos ratifikuoti Kovos su neteisėtais veiksmais (SUA) protokolus, kurie apima priemones laivybos operatorių teisėms komerciniams interesams ir jūrininkų žmogaus teisėms apsaugoti.

<sup>(13)</sup> Nuomonė dėl *Žaliosios knygos dėl geresnio laivų išmontavimo* COM(2007) 269, CESE 1117/2007 (2007 12 13).

4.7.2 EESRK nerimauja dėl paplitusių prekybinių laivų užpuolimų ir gausėjančių ginkluotų plėšimų ir piratavimo jūroje atvejų, visų pirma pietryčių Azijoje ir Afrikoje. Jis ragina ES imtis veiksmų, kad prekybinius laivus pavojinguose vandenyse lydėtų karinės jūrų pajėgos.

#### 4.8 Krante naudojama elektros energija

4.8.1 Kaip priemonę iš prisišvartavusių laivų išmetamoms šiltnamio dujoms mažinti Europos Komisija siūlo naudoti kranto elektros energiją (Veiksmų planas). Naudojant šią elektros

energiją, laivuose nebus deginamas kuras ir šitaip nebus išmetami oro teršalai (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> ir PM) ir CO<sub>2</sub>.

4.8.2 EESRK šį pasiūlymą remia; tačiau atkreipia dėmesį į šias pastabas: gali nebūti vienintelio sprendimo, tinkančio visiems laivų tipams; krante elektros energija gali būti gaunama elektrinėse, deginančiose kurą ir anglį, taigi, gaminančiose papildomą CO<sub>2</sub> kiekį, o tai sumažintų pasiūlymo naudą. Todėl Komitetas skatina Komisiją atsižvelgti į pirmiau minėtas pastabas siekiant pasiūlyti visuotinę tikslingą politiką.

2008 m. balandžio 22 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, iš dalies keičiantį Tarybos reglamento (EB) Nr. 1172/98 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų nuostatas, susijusias su Komisijai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais**

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

(2008/C 211/08)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 285 straipsnio 1 dalimi, 2008 m. vasario 27 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, iš dalies keičiantį Tarybos reglamento (EB) Nr. 1172/98 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų nuostatas, susijusias su Komisijai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais.*

Komitetas, remdamasis tuo, kad pasiūlymas yra visiškai priimtinas ir kad dėl jo Komitetas neturi pastabų, savo 444-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. balandžio 22–23 d. (2008 m. balandžio 22 d. posėdis), 145 nariams balsavus už ir 2 susilaikius, nusprendė pateikti palankią nuomonę <sup>(1)</sup> dėl siūlomo dokumento.

2008 m. balandžio 22 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(1)</sup> Šiuo metu rengiama Komiteto nuomonė dėl reguliavimo procedūros su tikrinimu [COM(2007) 741 galutinis, COM(2007) 822 galutinis, COM(2007) 824 galutinis ir COM(2008) 71 galutinis].