

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika””

COM(2007) 575 galīgā redakcija

(2008/C 211/07)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 10. oktobrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2008. gada 4. aprīlī. Ziņotāja — *Bredima* kdze, līdzziņotājs — *Chagas* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 444. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 22. un 23. aprīlī (22. aprīļa sēdē), ar 152 balsīm par un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 EESK atzinīgi vērtē īpašo konsultāciju procesu attiecībā uz Zaļo grāmatu par tematu “Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām”, COM(2006) 275, un ir sniegusi savu ieguldījumu, izstrādājot attiecīgu atzinumu un piedaloties divās konferencēs Vācijas un Portugāles prezidentūru laikā ⁽¹⁾.

1.2 Paziņojumā uzsvērts cilvēciskā faktora nozīmīgums jūras klasteros. EESK ir gandarīta, ka panākta sociālo partneru (ETF un ECSA asociācijas ⁽²⁾) vienošanās iekļaut ILO ⁽³⁾ Jūras darba konvencijas noteikumus Kopienas tiesību aktos. EESK vēlas, lai iespējami ātrāk pasaules līmenī tiktu īstenoti jūras darbaspēka nodarbinātības standarti atbilstoši konvencijai, nodrošinot godīgus noteikumus visiem jūrniekiem. Vienlīdz svarīgi ir arī tas, ka dalībvalstis ratificē attiecīgos starptautiskos dokumentus saistībā ar zvejniecības nozari, ieskaitot ILO 2007. gada Konvenciju par darba apstākļiem uz zvejas kuģiem.

1.3 EESK ciešā sadarbībā ar sociālajiem partneriem atbalsta nepieciešamību pārskatīt atkāpes ES darba tiesību aktos, kas ietekmē jūrniekus un zvejniekus, un pieprasa paskaidrojumu saistībā ar jūrniecības izcilības sertifikātu. Jāapsver jūrniecības izcilības sertifikāta izsniegšanas iespējas jūrniekiem, kuri nodrošina prāmju pārvadājumus ES iekšienē (obligāti) un citu pakalpojumu sniegšanas gadījumos (pēc izvēles).

1.4 “Peldošā universitāte” sniedz jūras pieredzi studentiem, kuri piedalās šajā braucienā. Ideja par okeānā peldošu universitātes pilsētiņu atbilst plašākam tendencēm un papildus pasākumiem, ko turpmāk jāpēta Eiropas Komisijai, lai labus studentus mudinātu izvēlēties karjeru jūrniecības jomā ⁽⁴⁾. ES sociālajiem partneriem steidzami jārisina un jāpēta jautājumi saistībā ar jūrnieku dzīves apstākļiem.

1.5 Risinot jautājumus par jūras negadījumiem, ES turpmākajā politikā jāiekļauj šādi apsvērumi:

— piekrastes valstīm jāuzņemas daļa atbildības par kuģošanas drošību un vides aizsardzību. Šim nolūkam būs nepieciešami stingrāki kuģu reģistrācijas noteikumi, kā arī funkcionāls trauksmes un palīdzības sniegšanas tīkls, ko papildina novērošanas iekārta pavadonī, kā arī jūras un gaisa patruļas, kurām ir viss nepieciešamais aprīkojums;

— nopietnu jūras negadījumu novēršanu nedrīkst subjektīvi saistīt ar cilvēka faktoru, liekot jūrniekiem uzņemties pārmērīgu atbildību. Tā jābalsta uz integrētu sistēmu, ar kuras palīdzību, izmantojot modernas elektroniskās drošības ierīces un uzlabojot konstrukcijas un iekārtas uz kuģiem, samazinās cilvēku radīto kļūdu iespējas (kapteiņa un komandas kļūdas). Turklāt jūrlietu tiesību sistēmā godīgi un skaidri jāsadala atbildības jomas, kas attiecas uz jūrniecības profesijām, krasta uzraudzības dienestiem, kuģu īpašniekiem, kuģu reģistriem un jūras administrācijas iestādēm.

1.6 EESK uzsver, ka kuģniecības nozare izmanto zemākās kvalitātes degvielu, jo naftas pārstrādes rūpnīcas nepiedāvā labākas kvalitātes degvielu. Komiteja aicina vispārējā līmenī pievērsties jautājumam par degvielas kvalitāti, lai samazinātu kuģu radītās emisijas.

1.7 Paziņojumā un rīcības plānā vēl aizvien nav ņemts vērā ievērojama naftas radītais piesārņojums jūrās, kura liela daļa attiecināma uz izklaides kuģu braucieniem, jo īpaši ņemot vērā īpašo situāciju piekrastes valstīs, kur šādi kuģi parasti veic reisu ⁽⁵⁾. Turklāt jūras vides piesārņojuma problēmu saasina karakuģu darbība, kas izvairās no ES noteikumu ievērošanas.

⁽¹⁾ OVC 168, 2007. gada 20. jūlijā, 50.-56. lpp.

⁽²⁾ ECSA: Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācijas.

⁽³⁾ ILO: Starptautiskā darba organizācija.

⁽⁴⁾ *The Economist*, 2007. gada 1. septembris.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP: Kopīga ekspertu grupa par jūras vides aizsardzības zinātniskajiem aspektiem-GESAMP.

1.8 ES darbība jāpaplašina, iekļaujot jautājumu par upju un jūru piesārņošanu (Baltijas jūra un Melnā jūra) no sauszemes avotiem. Politiskā izdevīguma dēļ problēmas jārisina daudzpusējā, nevis divpusējā līmenī.

1.9 ES jāuzņemas vadoša loma vides jautājumu risināšanā starptautiskā mērogā. ES dalībvalstīm jāīsteno paplašināta sadarbība un koordinācija starptautisko organizāciju ietvaros, neapdraudot dalībvalstu atsevišķo līdzdalību. ES dalībvalstu kompetentajam ieguldījumam starptautisko organizāciju darbībā ir augsta reputācija, un to vajadzētu nevis mazināt, bet gan veicināt.

1.10 EESK atzīst priekšrocības, kas gūtas, apstiprinot "Eiropas jūras satiksmes telpu bez šķēršļiem" kā virtuālu jūrniecības telpu. Atbilstoši EESK viedoklim paziņojumā ir uzsvērts, ka minētā koncepcija saistīta vienīgi ar administratīvo un muitas formalitāšu vienkāršošanu un tirdzniecības atvieglošanu ES vienotā tirgus ietvaros.

1.11 EESK atbalsta paziņojumā pausto simbolisko vēstījumu, ka Eiropa vienmēr ir bijusi un ir saistīta ar jūrniecību. Tomēr joprojām aktuāla ir nepieciešamība īstenot konkrētus pasākumus.

1.12 EESK atkārtoti uzsver savu iespējamo lomu jūrniecības politikas izstrādē un īstenošanā, ieskaitot teritorijas plānošanu, ES jūrniecības identitātes stiprināšanu un ar jūru saistītā kultūras mantojuma apzināšanu, kā arī, saasinot Eiropas sabiedrības uzmanību attiecībā uz globālo sasilšanu.

1.13 EESK atbalsta priekšlikumus saistībā ar kuģošanas uzraudzības Eiropas tīklu un dalībvalstu krasta patruļu uzlaboto sadarbību. Šādi pasākumi veicinās kuģošanas drošību un drošumu, zivsaimniecības kontroli, ārējo robežu kontroli un aizsargās jūras vidi.

EESK atkārtoti uzsver, ka saskaņotajā pieejā attiecībā uz divpusējiem nolīgumiem ar trešām valstīm par kuģu pārmeklēšanu ir ieteicams iekļaut pastiprinātus drošības apsvērumus. EESK arī aicina ES veikt attiecīgus pasākumus, lai novērstu aizvien biežākos uzbrukumus tirdzniecības kuģiem un bruņotas laupīšanas un jūras pirātisma gadījumus Dienvidaustrumāzijā un Āfrikā.

2. Ievads

2.1 Paziņojumā par integrētu ES jūrniecības politiku un tam pievienotajā rīcības plānā, saskaņā ar kuru turpmāk paredzēts izstrādāt 29 īpašus pasākumus, ir ņemts vērā attiecīgo ES

iestāžu, kā arī ieinteresēto pušu viedoklis par attiecīgo Zaļo grāmatu.

2.2 Nepieredzēti plašās konsultācijas, kas tika uzsāktas saistībā ar Zaļo grāmatu beidzās ar plašu vienprātību jautājumā par to, ka nepieciešama visaptveroša, integrēta, starpnozaru struktūriskā pieeja jūrlietām. Sadrumstalotības, kas dažreiz rada neparedzētas sekas, aizstāšana ar plašu skatījumu ir visnotaļ atbalstāma.

2.3 EESK atbalsta paziņojumā pausto simbolisko vēstījumu, ka Eiropa vienmēr ir bijusi un ir saistīta ar jūrniecību. Rīcības plānā paredzētie 29 pasākumi visi ir atbalstāmi (jāpapildina ar īpašām piezīmēm), bet tie nav pietiekami.

3. Vispārējās piezīmes

3.1 Vides aspekti

3.1.1 EESK uzskata, ka liela nozīme ir jūras vides integritātes saglabāšanai, un uzskata, ka ir jānodrošina, lai plaša mēroga cilvēka darbība un iejaukšanās, kas ietekmē jūras vidi, neradītu tās pakāpenisku degradāciju.

3.1.2 EESK atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas plānus pievērst uzmanību centieniem, lai padarītu starptautisko sadarbību efektīvāku, uzlabotu politikas integrāciju, īstenotu spēkā esošos tiesību aktus un veicinātu vides tehnoloģiju izstrādi (Sestā Kopienas vides rīcības programma (6EAP)). Jāpievērš īpaša uzmanība tam, kā īsteno Konvenciju par jūras piesārņojuma novēršanu no sauszemes avotiem⁽⁶⁾.

3.1.3 Pārāk lielā emisiju daudzuma radītā CO₂ un citu siltumnīcefekta gāzu uzkrāšanās atmosfērā jau izraisījusi CO₂ lielāku absorbciju okeānos, un paredzams, ka minētais process turpināsies. Tā rezultātā jūras ūdens skābums aizvien vairāk negatīvi ietekmēs jūras vidi. Jāpaplašina zinātniskā izpēte saistībā ar minēto ietekmi uz jūras vidi, kā arī jāveic izpēte par videi draudzīgu metožu izstrādi, lai veicinātu CO₂ atkārtotu absorbciju. Turklāt jūras energoresursi būs nozīmīgi Eiropas energoresursu diversifikācijā.

3.1.4 Paziņojumā nav ņemts vērā ievērojams naftas radītais piesārņojums jūrās un upēs, kura liela daļa attiecināma uz izklaides kuģu braucieniem, jo īpaši ņemot vērā īpašo situāciju piekrastes valstīs, kur šādi kuģi parasti veic reisus⁽⁷⁾. Turklāt jūras vides piesārņojuma problēmu saasina karkuģu darbība, kas izvairās no ES noteikumu ievērošanas, radot aizvien lielāku kaitējumu videi un tūrismam.

⁽⁶⁾ Parīze, 1974. gada 4. jūnijs, grozīta saskaņā ar 1986. gada 26. marta protokolu. Minēto konvenciju aizstāj ar Konvenciju par Ziemeļaustrumu Atlantijas reģiona jūras vides aizsardzību (OSPAR Konvencija), kas tika pieņemta Parīzē 1992. gada septembrī un stājās spēkā 1998. gada martā.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP: Kopīga ekspertu grupa par jūras vides aizsardzības zinātniskajiem aspektiem - GESAMP.

3.1.5 EESK atkārtoti uzsver, ka kuģniecības nozare izmanto zemākās kvalitātes degvielu, jo naftas pārstrādes rūpnīcas nenodrošina labākas kvalitātes degvielu. Komiteja atbalsta iniciatīvas vispārējā līmenī pievērsties jautājumam par degvielas kvalitāti⁽⁸⁾, lai radikāli samazinātu emisijas no kuģiem.

3.1.6 Jūras un gaisa piesārņojums no visiem avotiem degradē jūras vidi, negatīvi ietekmējot veselības, sociālo un ekonomisko jomu. Izstrādāti pietiekami pasākumi, lai kontrolētu un mazinātu kuģu radīto jūras piesārņojumu, tostarp arī soda sankcijas piesārņotājiem, un tie ir stingri jāīsteno. Tomēr nav izstrādāti līdzīgi pasākumi, lai risinātu jautājumu par jūru un upju piesārņojumu no citiem avotiem (piemēram, rūpniecības uzņēmumu darbības rezultātā, pilsētu radītais piesārņojums, lauksaimniecības darbības un pesticīdi). EESK izsaka bažas par to, ka gadījumā, ja netiks īstenoti visaptveroši un efektīvi pasākumi, tiks apdraudēts piekrastes un jūras tūrisms, kas ir Eiropas vislielākā ar jūru saistītā nozare. Šādi pasākumi arī palīdzētu saglabāt jūras vides apjomu un dažādību, ieskaitot zivju krājumus.

3.1.7 EESK uzsver nepieciešamību apspriest iespējas noslēgt ES un Vidusjūras dienvidu reģiona valstu divpusēju līgumu kaimiņattiecību politikas gadskārtējo rīcības plānu ietvaros. Minētais līgums nodrošinās to, ka attiecīgās trešās valstis kopā ar ES dalībvalstīm uzņemsies daļu atbildības par jūras ūdens tīrības saglabāšanu, kontrolējot emisijas gaisā un atkritumu izmešanu upēs (piemēram, Nīlas deltā). Galīgais mērķis būtu saglabāt Vidusjūru kā kopīgo mantojumu.

3.2 Sociālie aspekti

3.2.1 Paziņojumā uzsvērts cilvēciskā faktora nozīmīgums jūras klasteros. Tomēr, cenšoties atrast ekonomisko, sociālo un vides aspektu atbilstošu līdzsvaru ilgtspējīgā jūrniecības politikā, rīcības plānā jāpievērš nopietna uzmanība sociālajai dimensijai.

3.2.2 EESK ir gandarīta par sociālo partneru (*ETF* un *ECSA* asociāciju) vienošanos iekļaut atsevišķus *ILO* Jūras darba konvencijas noteikumus (2006) Kopienas tiesību aktos. EESK vēlas, lai iespējami ātrāk pasaules līmenī tiktu īstenoti jūras darbaspēka nodarbinātības standarti atbilstoši Konvencijai, tādējādi nodrošinot līdzvērtīgus noteikumus visiem jūrniekiem. Vienlīdz svarīgi ir arī tas, lai dalībvalstis ratificētu attiecīgos starptautiskos dokumentus saistībā ar zvejniecības nozari, ieskaitot *ILO* 2007. gada Konvenciju par darba apstākļiem uz zvejas kuģiem.

3.2.3 Saistībā ar rīcības plāna izstrādi par ES jūrnieku kvalifikāciju EESK pievērš uzmanību nepieciešamībai pārskatīt *IMO* *STCW*⁽⁹⁾ Konvenciju par vispārēju apmācību un sertifikācijas

standartiem. Jebkuram ES priekšlikumam jābūt atbilstošam *SJO* un *ILO* režīmam.

3.2.4 EESK ciešā atbalsta nepieciešamību sadarbībā ar sociālajiem partneriem pārskatīt atkāpes ES darba tiesību aktos, kas ietekmē jūrniekus un zvejniekus, un pieprasa paskaidrojumus saistībā ar jūrniecības izcilības sertifikātu. Jāapsver jūrniecības izcilības sertifikāta izsniegšanas iespējas jūrniekiem, kuri nodrošina prāmju pārvadājumus ES iekšienē (obligāti) un citu pakalpojumu sniegšanas gadījumos (pēc izvēles).

3.2.5 ES jūrnieku karjeras veicināšana var būt efektīva vienīgi tad, ja resursus izmanto kvalitatīvāku standartu sasniegšanai, tādējādi veicinot ES jūrnieku priekšrocības konkurences ziņā, pamatojoties nevis uz izmaksām, bet gan kvalitāti.

3.2.6 Pieaugošais kvalificētu jūrnieku trūkums rada satraucošas sekas attiecībā uz ES jūrniecības drošības infrastruktūru, un bez ES un dalībvalstu saskaņotiem centieniem situācija tikai pasliktināsies. Bez pietiekama speciālistu skaita Eiropai pietrūks zināšanu un pieredzes, kas nepieciešama svarīgākajiem un drošībai būtiskajiem ar jūrniecību saistītajiem pasākumiem (kuģu pārbaude, apskate, tiesību akti, apdrošināšana, kuģu satiksmes pakalpojumi, glābšana, krasta apsardze un loču vadības pakalpojumi). Turklāt veseli jūrniecības klasteri var pārcelties uz citiem reģioniem. Pašreizējie pasākumi ir izrādījušies nepietiekami, un EESK izsaka nožēlu, ka Komisija neplāno minētā jautājuma risināšanu ātrāk kā 2009. gada beigās.

3.2.7 EESK izsaka bažas par to audzēkņu lielo skaitu, kuri atskaitīti no jūrskolām dažās dalībvalstīs un jūrniekiem, kuri drīz vien pamet šo profesiju. Ja vien pašreizējai kritiskajai situācijai netiks velāta pienācīga uzmanība, jūrnieka profesija ES varētu būt nopietni apdraudēta; visaptverošas stratēģijas ietvaros jāizstrādā risinājumi, lai celtu jūrnieka profesijas prestižu. Plašāk jāattīsta sociālo partneru (*ECSA* un *ETF*) jau organizētās karjeras veidošanas iespēju nodarbības. Jūrnieka profesijas pozitīvo aspektu uzsvēršana jāapvieno ar pasākumiem, lai mudinātu cilvēkus turpināt darbu minētajā profesijā.

3.2.8 "Peldošā universitāte" sniedz jūras pieredzi studentiem, kuri piedalās šajā braucienā. Ideja par okeānā peldošu universitātes pilsētiņu turpmāk jāpēta Eiropas Komisijai, lai labus studentus mudinātu izvēlēties karjeru jūrniecības jomā. jomā. Eiropas lielajās ostas pilsētās varētu izveidot skolas, kuras līdzinātos Ņujorkas "*Harbour School*"⁽¹⁰⁾ un kurās pamatskolas un varbūt arī vidusskolas skolēniem uz sauszemes (vienkāršības nolūkos), bet tomēr jūras tuvumā, mācītu visus priekšmetus, lai iepazīstinātu viņus ar jūras vidi, kuģniecību un navigācijas pamatiem.

⁽⁸⁾ Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Dažādu enerģijas veidu izmantošana transporta nozarē", (TEN 305) *CESE* 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ *IMO*: Starptautiskā jūrniecības organizācija, *STCW*: Jūrnieku apmācības, sertifikācijas un uzraudzības standarti.

⁽¹⁰⁾ Skatīt "New York Harbour School"
<http://www.newyorkharbourschool.org>

3.2.9 EESK lūdz Komisiju izvērtēt dalībvalstu paraugprakses piemērus, kā vidējās izglītības līmenī tiek popularizētas profesijas, kas saistītas ar jūru.

3.2.10 Risinot jautājumus par jūras negadījumiem, turpmākajā politikā jāiekļauj šādi apsvērumi:

- piekrastes valstīm jāuzņemas daļa atbildības par kuģošanas drošību un vides aizsardzību. Šim nolūkam būs nepieciešami stingrāki kuģu reģistrācijas noteikumi, kā arī funkcionāls trauksmes un palīdzības sniegšanas tīkls, ko papildina novērošanas iekārta pavadonī, kā arī jūras un gaisa patruļas, kurām ir viss nepieciešamais aprīkojums;
- jūras negadījumu novēršanu nedrīkst subjektīvi saistīt ar cilvēka faktoru, liekot jūrniekiem uzņemties pārmērīgu atbildību. Tā jābalsta uz integrētu sistēmu, ar kuras palīdzību, izmantojot modernas elektroniskās drošības ierīces un uzlabotas konstrukcijas un iekārtas uz kuģiem, samazinās cilvēku radīto kļūdu iespējas (kapteiņa un komandas kļūdas). Jūrlietu tiesību sistēmā godīgi un skaidri jāsadala atbildības jomas, kas attiecas uz jūrniecības profesijām, krasta uzraudzības dienestiem, kuģu īpašniekiem, kuģu reģistriem un jūras administrācijas iestādēm.

3.2.11 Īpaši bīstamos laika apstākļos jūrnieki var veikt pasākumus, kas krietni pārsniedz viņu ikdienas pienākumu ietvarus. SJO ģenerālsēkretārs sacīja: "Darba vides apstākļi profesionāliem jūrniekiem reizēm rada tādas situācijas, kurām gandrīz nemaz vai nemaz nav iespējams sagatavoties. Viņu reakcija ir īstas drosmes pārbaude, un šo drosmi ir atbilstoši jāatzīst un jānovērtē" ⁽¹⁾. Komisiju aicina ņemt vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinot turpmākos pasākumus, lai risinātu jautājumu par jūras negadījumiem.

3.3 Ekonomiskie jautājumi

3.3.1 Ar plānoto paziņojumu par ES Jūras transporta politiku 2008.-2018. gadam ir jārada atbilstoša pamatsistēma, lai piesaistītu ieguldījumus kuģniecības jomā un palīdzētu stiprināt Eiropas kuģniecības globālo vadošo lomu un Eiropas kuģniecības kā jūrniecības klastera virzītājspēka veicināšanu.

3.3.2 EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija atzīst vispārēju noteikumu nepieciešamību globālajai nozarei, starptautiskā tiesiskā regulējuma nozīmīgumu jūrniecības jomā un atbalstu starptautiskajās organizācijās (kā, piemēram, SJO) tiesību aktu radīto sarežģījumu risināšanai. Neapšaubāmi ir jāņem vērā kuģniecības globālais raksturs, globālais darba tirgus, kurā notiek

⁽¹⁾ SJO balva par īpašu droširdību jūrā, 2007. gada 19. novembrī.

kuģniecības darbība, kā arī Eiropas kuģniecības nozares konkurētspējīgā pozīcija pasaules tirgū.

3.3.3 Atkārtoti jāuzsver nepieciešamība paaugstināt esošo ostu jaudu un pakalpojumu efektivitāti, kā arī nepieciešamība palielināt ostu jaudas un uzlabot savienojumus ar iekšzemi.

3.3.4 EESK atzīmē, ka ir ņemti vērā tās ierosinājumi, piemēram, SJO konvenciju ratificēšanas veicināšana ES dalībvalstīs un starptautiskā līmenī, kā arī ierosinājumi attiecībā uz ostu attīstību, kuģu radītā gaisa piesārņojuma līmeņa samazināšanu, daudznozaru klasteru un Eiropas jūrniecības klasteru tīkla veidošanu. Eiropas kuģniecības svarīgā nozīme Eiropas un starptautiskajā tirdzniecībā un Eiropas iedzīvotāju ikdienas dzīvē arī ir atzīta.

3.3.5 Attiecībā uz "Eiropas jūras kuģniecības telpu bez šķēršļiem" atbilstoši EESK ⁽¹⁾ viedoklim paziņojumā ir uzsvērts, ka minētā koncepcija attiecas tikai uz virtuālās jūrniecības telpas izveidi, kurā tiks vienkāršotas administratīvās un muitas formalitātes un atvieglota tirdzniecība saistībā ar ES vienoto tirgu. EESK atzīmē Komisijas uzsāktās konsultācijas ar mērķi pieņemt lēmumu par iespējamiem turpmākajiem priekšlikumiem, lai efektīvi īstenotu šo koncepciju.

3.3.6 EESK uzskata, ka ES dalībvalstīm ir jāīsteno paplašināta sadarbība un koordinācija starptautisko organizāciju ietvaros, neapdraudot dalībvalstu atsevišķo līdzdalību. ES dalībvalstu kompetentajam ieguldījumam starptautisko organizāciju darbībā ir augsta reputācija, un to vajadzētu nevis mazināt, bet gan veicināt.

3.3.7 EESK atbalsta mērķi izmantot ES ietekmi uz trešām valstīm attiecībā uz svarīgāko starptautisko jūrniecības konvenciju piemērošanas un ratifikācijas veicināšanu. Eiropas ostu kontrolei jāpārbauda gan ES, gan trešo valstu kuģu atbilstība starptautiskajiem vides un sociālajiem standartiem.

4. Īpašas piezīmes

4.1 Piekrastes reģioni un salas

4.1.1 EESK atzinīgi vērtē to, ka ir ņemti vērā Komitejas priekšlikumi par piekrastes tūrisma veicināšanu un datu bāzi par ES finansējuma piešķiršanu piekrastes reģioniem. Salu jautājumus jāizvirza ES uzmanības centrā, īstenojot šādus pasākumus:

- salu infrastruktūras uzlabošana, lai veicinātu jūras tūrisma;

⁽¹⁾ Atzinums par tematu "Zaļā grāmata: Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku" COM(2006) 275, OV C 168, 20.7.2007., 50.-56. lpp.; atzinums par tematu "Kopējā ES ostu politika", OV C 168, 20.7.2007., 57.-62. lpp.; atzinums par tematu "Jūras maģistrāles un to iekļaušana loģistikas ķēdēs", (TEN 297) CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- tūrisma sezonas pagarināšana salās, izmantojot dažādus kultūras, reliģiskos un sporta pasākumus;
- saziņas uzlabošana starp salām un cietzemi, izmantojot jaunās tehnoloģijas, ko atbalsta ar ES fondu līdzekļiem;
- atsāļošanas uzņēmumu celtniecība, neizjaucot vides līdzsvaru, lai risinātu ūdens trūkuma jautājumu, kas klimata dēļ kļūs par vienu no lielākajām problēmām Vidusjūras reģiona valstīs.

4.2 Ziemeļu Ledus okeāns un attiecības ar trešām valstīm

4.2.1 EESK atzinīgi vērtē šādus aspektus: priekšlikumus par pastiprinātu sadarbību Vidusjūras un Melnās jūras jautājumu risināšanā, ES paplašināšanu, kā arī Eiropas kaimiņattiecību politiku un Ziemeļu dimensiju.

4.2.2 Ziemeļu ledus okeāna dzīlēs atrodas apmēram 20 %–30 % pasaules neatklāto naftas rezervju. Iespējams, ka klimata pārmaiņu dēļ līdz 2015. gadam izveidosies situācija, ka kuģniecības maršruti Ziemeļu ledus okeānā būs atvērti gada lielāko daļu. Arktikas maršrutu atvēršana ir izdevīga gan no attāluma, gan drošības viedokļa: piemēram, izmantojot minēto maršrutu, attālums no Šanhajas līdz Roterdamai ir par 1 000 jūdzēm īsāks nekā kuģojot cauri Suecas kanālam. Īsāku kuģošanas maršrutu izmantošanas rezultātā varētu ievērojami samazināties degvielas patēriņš un emisiju daudzums. EESK atzīmē, ka, ņemot vērā virkni juridisku un ar vidi saistītu jautājumu, kuru risināšanā iesaistītas vairākas valstis, starptautisko tiesību normu par kuģošanu ledus apstākļos precizējums būs obligāti nepieciešams. Šajā sakarā Komiteja ar interesi gaida ziņojumu par Ziemeļu ledus okeānu, kurā tiks apskatīta klimata pārmaiņu ģeopolitiskā ietekme. Savlaicīgi jāizpēta šo jauno maršrutu iespējamā ietekme uz vidi.

4.3 Kuģošanas uzraudzība

4.3.1 EESK atbalsta priekšlikumus par kuģošanas uzraudzības Eiropas tīklu un dalībvalstu krasta patruļu uzlaboto sadarbību. Šādi pasākumi veicinās kuģošanas drošību un drošumu, zivsaimniecības kontroli, ārējo robežu kontroli un aizsargās jūras vidi.

4.4 Jūru un upju piesārņošana

4.4.1 Upju un jūru piesārņošana (Baltijas jūra un Melnā jūra) no sauszemes avotiem ir problēma, kuras risināšanai ir jāpastiprina ES darbs rīcības plāna ietvaros. Politiskā izdevīguma dēļ problēmas jārisina daudzpusējā, nevis vienpusējā līmenī.

4.5 Zivsaimniecība

4.5.1 Ņemot vērā zivju sugu satraucošo samazināšanos vai izzušanu, EESK uzsver nepieciešamību racionāli izmantot zivju resursus. Priekšlikumi par zivsaimniecības pārvaldību ir atbilstoši. Zvejniecība ir viena no būtiskākajām profesijām, un jādara vairāk, lai palielinātu zvejnieku drošības kultūru. Jo īpaši nepieciešams risināt jautājumu par drošības pasākumiem uz tādām

zvejas kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem (nepilnība spēkā esošajās starptautiskajās konvencijās un ES direktīvās). EESK atgādina, ka sugu saglabāšana ir nepieciešama, bet tai ir sociālas sekas, kuru pārvarēšanai steidzami ir jāpievērš uzmanība. Zivju resursu nepietiekamība ietekmē zvejnieku darbību, un tās dēļ zvejnieki savu dzīvību pakļauj briesmām.

4.5.2 Zvejnieka profesija ir saistīta ar milzīgu fizisku un finansiālu risku, un tādēļ darbu pārtraukšo skaits šajā profesijā ir tik liels. Steidzami ir vajadzīgi ES projekti un programmas, lai pilnveidotu zvejas kuģu tehnoloģijas. Paraugprakses apmaiņas ietvaros par zvejnieka profesijas pievilcību EESK iesaka plaši izplatīt Eiropas sociālo partneru *Europêche* un *ETF* nesen publicēto "Rokasgrāmatu par nelaimes gadījumu novēršanu jūrā un zvejnieku drošību" (*Handbook for the prevention of accidents at sea and the safety of fishermen*). Vienlīdz nozīmīga ir ILO 2007. gada jūnijā pieņemtās Konvencijas par darba apstākļiem uz zvejas kuģiem ratificēšanas paātrināšana. Par galīgo mērķi būtu jāizvirza ilgtspējīgāka un pievilcīgāka zvejniecība.

4.6 Kuģu pārstrāde

4.6.1 Nesenajā atzinumā par tematu "Zaļā grāmata par kuģu labāku demontāžu", COM(2007) 269, EESK ir izteikusi bažas, ka "visā pasaulē vērojams būtisks tādu demontāžas uzņēmumu trūkums, kuri atbilst vides un sociālās ilgtspējības principiem". "Stāvoklis vēl vairāk pasliktināsies, pieaugot to kuģu skaitam, kuru izmantošana tiks pabeigta pēc tam, kad visā pasaulē tiks pārtraukta vienkārša korpusa naftas tankkuģu ekspluatācija" ⁽¹³⁾. Iekārtas un darba apstākļi Dienvidāzijā (kur lielākoties veic kuģu demontāžu), ir jāuzlabo atbilstoši starptautiski pieņemamiem standartiem.

4.6.2 EESK atbalsta progresu starptautiskajā līmenī attiecībā uz novecojušu kuģu efektīvu, drošu un ekoloģiski noturīgu demontāžu. Par prioritāti ir izvirzīta obligātas konvencijas noslēgšana līdz 2008.–2009. gadam, līdz tam veicinot SJO vadlīnijas. Šādi starptautiski pieņemti kritēriji kuģu īpašniekiem izvirzītu skaidras prasības sniegt sīku informāciju par potenciāli bīstamiem materiāliem uz viņu kuģiem un kuģu pārstrādes uzņēmumiem būtu noteikti minimālie standarti attiecībā uz veselības un drošības noteikumiem un bīstamo materiālu pārvaldību.

4.7 Nolīgumi par kuģu pārmeklēšanu un drošību

4.7.1 Pastiprināti drošības apsvērumi ir pamudinājuši vairākas ES dalībvalstis noslēgt divpusējus nolīgumus ar trešām valstīm par kuģu pārmeklēšanu. EESK atkārtoti uzsver, ka attiecībā uz šādām iniciatīvām ir vēlama ES dalībvalstu koordinēta pieeja un saskaņota darba dalīšana, minēto noteikumu piemērošanā iesaistot arī valstu jūras spēkus. Alternatīvi tam ES dalībvalstis varētu iespējami drīz ratificēt protokolus par nelikumīgu darbību novēršanu (*SUA*), kuros ietvertas garantijas kuģniecības operatoru uzņēmējdarbības interešu aizsardzībai un jūrnieku cilvēktiesību aizsardzībai.

⁽¹³⁾ Atzinums par tematu "Zaļā grāmata par kuģu labāku demontāžu", CESE 1701/2007 galīgā redakcija, 2007. gada 13. decembrī.

4.7.2 EESK izsaka bažas par aizvien biežākajiem uzbrukumiem tirdzniecības kuģiem un bruņotas laupīšanas un jūras pirātisma gadījumiem, jo īpaši Dienvidaustrumāzijā un Āfrikā. EESK mudina ES veikt pasākumus, lai tirdzniecības kuģus bīstamos ūdeņos pavada jūras spēku kuģi.

4.8 Krasta elektrība

4.8.1 Kā pasākumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai kuģu pietauvošanās laikā Komisija ierosina krasta elektrības izmantošanu (rīcības plāns). Izmantojot krasta elektrību,

kuģos netiks dedzināta degviela un tādējādi nenotiks piesārņotāju emisijas (sēra oksīda, slāpekļa oksīda, daļiņu) un CO₂ emisijas.

4.8.2 EESK atbalsta šo priekšlikumu, tomēr pievērš uzmanību šādam aspektam: viens risinājums var nebūt piemērots visiem kuģiem; krasta elektrību var ražot spēkstacijās, sadedzinot kurināmo un ogleš un tādējādi radot papildu CO₂, kas var mazināt pozitīvo ietekmi. Tādēļ EESK aicina Komisiju ņemt vērā iepriekš minētos apsvērumus, lai varētu ierosināt saprātīgas politikas izstrādi vispārējā līmenī.

Briselē, 2008. gada 22. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko attiecībā uz Komisijai piešķirtajām ieviešanas pilnvarām groza Padomes Regulu (EK) Nr. 1172/98 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem”

COM(2007) 778 galīgā redakcija — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 285. panta 1. punktu 2008. gada 27. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko attiecībā uz Komisijai piešķirtajām ieviešanas pilnvarām groza Padomes Regulu (EK) Nr. 1172/98 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem”.

Tā kā priekšlikuma saturs ir pilnībā pieņemams un attiecībā uz to nav nepieciešami nekādi Komitejas komentāri, Komitejas 444. plenārsesijā, kas notika 2008. gada 22. un 23. aprīlī (22. aprīļa sēdē), ar 145 balsīm par un 2 atturoties, nolēma sniegt pozitīvu atzinumu (!) par ierosināto dokumentu.

Briselē, 2008. gada 22. aprīlī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

(¹) Pašlaik tiek sagatavots Komitejas atzinums par regulatīvo kontroles procedūru [COM(2007) 741 galīgā redakcija, COM(2007) 822 galīgā redakcija, COM(2007) 824 galīgā redakcija un COM(2008) 71 galīgā redakcija].