

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană

COM(2007) 575 final

(2008/C 211/07)

La 10 octombrie 2007, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor — O politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 4 aprilie 2008. Raportor: dna Bredima, coraportor: dl Chagas.

În cea de-a 444-a sesiune plenară, care a avut loc la 22 și 23 aprilie (ședința din 22 aprilie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 152 voturi pentru, 0 voturi împotriva și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE apreciază procesul unic de consultare pe marginea Cărții verzi intitulată „O viitoare politică maritimă a Uniunii: o viziune europeană asupra mărilor și oceanelor” și a contribuit în mod activ la acesta prin avizul său relevant și prin participarea la două conferințe ⁽¹⁾.

1.2 Comunicarea pune accent pe importanța factorului uman în cadrul „clusterelor” maritime. CESE își exprimă mulțumirea cu privire la faptul că partenerii sociali (ETF/ECSA ⁽²⁾) au ajuns la un acord cu privire la includerea anumitor prevederi din Convenția OIM privind munca în domeniul maritim din 2006 în dreptul comunitar. De asemenea, CESE dorește să asiste la punerea în aplicare la nivel mondial, cât de curând posibil, a standardelor de muncă în domeniul maritim, care să asigure condiții de concurență echitabile pentru toți navigatorii, în conformitate cu prevederile Convenției. Este la fel de important ca statele membre să ratifice instrumentele internaționale în domeniul pescuitului, inclusiv Convenția OIM ⁽³⁾ privind munca în domeniul pescuitului din 2007.

1.3 CESE susține revizuirea, în strânsă colaborare cu partenerii sociali, a acelor domenii din legislația europeană a muncii care îi exclud pe navigatori și pe pescari și solicită precizări cu privire la certificatul de excelență maritimă. Ar trebui să se examineze posibilitatea introducerii unui certificat de excelență maritimă pentru navigatori, obligatoriu pentru serviciile de transport cu feribotul în interiorul Uniunii Europene și voluntar pentru alte servicii.

1.4 Universitatea plutitoare oferă o experiență maritimă studenților care participă la călătoria organizată de aceasta. Ideea unui campus plutitor pe ocean se încadrează în tendințele generale și ar trebui explorată mai în detaliu de către Comisie, în contextul proiectului de atragere a elevilor valoroși către o carieră maritimă ⁽⁴⁾. Stilul de viață al navigatorilor trebuie să fie urgent luat în discuție și analizat de către partenerii sociali ai UE.

1.5 În ceea ce privește accidentele maritime, politica viitoare a UE ar trebui să aibă în vedere următoarele aspecte:

— Statele costiere ar trebui să-și asume responsabilitățile care le revin în materie de siguranță maritimă și protecția mediului. Acest lucru presupune reguli mai stricte de înregistrare a navelor, vigoare și o rețea de asistență sprijinită prin sisteme de localizare prin satelit și patrulă maritime și aeriene bine echipate.

— Prevenirea accidentelor maritime serioase nu ar trebui să se facă în detrimentul factorului uman, impunându-se navigatorilor responsabilități care nu le revin în mod normal. Aceasta ar trebui să se bazeze pe un sistem integrat, care să reducă posibilitatea comiterii de erori umane (din partea căpitanului sau a echipajului), prin utilizarea de aparatură electronică sigură și îmbunătățiri în materie de design și de echipamente de bord. Pe de altă parte, sistemul juridic maritim ar trebui să repartizeze cu claritate și în mod just responsabilitățile între navigatori, paza de coastă, armatori, serviciile de înregistrare a navelor și autoritățile maritime.

1.6 CESE reamintește faptul că sectorul de transport maritim utilizează combustibil de calitate a doua, deoarece rafinările nu oferă combustibil de mai bună calitate. Acesta susține inițiativa la nivel mondial de soluționare a problemei calității combustibilului pentru a realiza un progres în problema emisiilor provenite de la nave.

1.7 Comunicarea și planul de acțiune ignoră gradul înalt de poluare al mărilor cu petrol din cauza activităților ambarcațiunilor de agrement, având în vedere în mod special sensibilitatea statelor costiere în care se desfășoară de obicei aceste activități ⁽⁵⁾. În afară de aceasta, problema poluării mediului marin este agravată de activitățile navelor militare, care ies din domeniul de aplicare a reglementărilor UE.

⁽¹⁾ JO C 168, 20.7.2007, pp. 50-56.

⁽²⁾ ETF: Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi; ECSA: Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană.

⁽³⁾ OIM: Organizația Internațională a Muncii.

⁽⁴⁾ The Economist, 1.9.2007.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Grupul comun de experți privind aspectele științifice ale protecției mediului marin — GESAMP.

1.8 Contaminarea râurilor și a mărilor (în special Marea Baltică și Marea Neagră) din surse terestre este o problemă în privința căreia eforturile UE ar trebui sporite. Din motive de conformitate politică, aceste probleme ar trebui abordate mai degrabă la nivel multilateral decât la nivel bilateral.

1.9 UE ar trebui să joace un rol primordial pe plan internațional în ceea ce privește abordarea problemelor de mediu. Există posibilități de consolidare a cooperării statelor membre UE în cadrul organizațiilor internaționale, fără a periclita participarea individuală a acestora. Contribuțiile aduse de statele membre UE, pe baza expertizei acestora, în cadrul organizațiilor internaționale, sunt foarte apreciate, și această activitate ar trebui stimulată, nu descurajată.

1.10 În ceea ce privește „spațiul european de transport maritim fără bariere”, CESE recunoaște avantajul creării acestuia ca un spațiu maritim virtual. În acord cu punctul de vedere al CESE, Comunicarea subliniază faptul că acest concept vizează doar simplificarea formalităților administrative și vamale și facilitarea comerțului în cadrul pieței unice europene.

1.11 CESE este de acord cu mesajul simbolic prezent în Cartea verde și în Cartea albastră, conform căruia Europa este și a fost în primul rând o națiune maritimă. Totuși, acesta așteaptă încă măsuri concrete pentru a-l pune în aplicare.

1.12 CESE reamintește rolul pe care îl poate juca în punerea în aplicare a politicilor în domeniul maritim, inclusiv în planificarea spațiului maritim. Acesta poate contribui de asemenea la promovarea identității maritime și a patrimoniului cultural maritim al UE, precum și la sensibilizarea publicului european cu privire la încălzirea globală.

1.13 CESE este de acord cu propunerile referitoare la rețeaua europeană de supraveghere în domeniul maritim și cu sporirea cooperării între serviciile pazei de coastă ale statelor membre. Aceste măsuri vor promova siguranța și securitatea maritimă, controlul zonelor de pescuit, controlul asupra frontierelor externe și protecția mediului marin.

CESE reamintește că este de dorit o abordare coordonată privind acordurile bilaterale cu țările terțe în materie de inspecție a navelor, luându-se în considerare de exigențele sporite în materie de securitate. De asemenea, acesta consideră urgent ca UE să întreprindă acțiuni în ceea ce privește proliferarea cazurilor de furt și piraterie, în special în Asia de Sud-Est și în Africa.

2. Introducere

2.1 Prezenta Comunicare privind o politică maritimă integrată pentru Uniunea Europeană și planul de acțiune aferent, care prevede elaborarea a 29 de acțiuni specifice, ia în conside-

rare opiniile exprimate atât de instituțiile europene competente cât și de părțile interesate.

2.2 Runda de consultări fără precedent lansată pe marginea Cărții verzi s-a încheiat cu un consens general în ceea ce privește necesitatea unei abordări holistice, integrate, intersectoriale, strategice în ceea ce privește mările. Merită susținut argumentul referitor la înlocuirea fragmentării care duce uneori la consecințe nedorite printr-o viziune mai vastă.

2.3 CESE este de acord cu mesajul simbolic prezent în Cartea verde și în Cartea albastră, conform căruia Europa este și a fost în primul rând o națiune maritimă. Toate cele 29 de măsuri din planul de acțiune sunt aprobate în întregime (sub rezerva unor comentarii specifice), dar nu sunt suficiente.

3. Observații generale

3.1 Aspecte privind mediul

3.1.1 CESE acordă o mare importanță păstrării integrității mediului marin și garantării faptului că varietatea activităților umane în mediul marin nu duc la degradarea progresivă a acestuia.

3.1.2 CESE salută planurile Comisei, menționate în cel de-al șaselea Program de acțiune comunitară pentru mediu (6EAP) de a se concentra asupra eficientizării cooperării internaționale, asupra îmbunătățirii integrării politicii, asupra punerii în aplicare a legislației existente și asupra încurajării tehnologiilor de mediu. Accentul ar trebui pus pe punerea în aplicare a Convenției pentru prevenirea poluării de proveniență terestră a mediului marin ⁽⁶⁾.

3.1.3 Acumulările de CO₂ și alte gaze cu efect de seră din atmosferă, rezultate din emisiile excesive, conduc deja la absorbția unei mari cantități de CO₂ de către oceane, proces care, conform previziunilor, va continua. Efectul este creșterea gradului de aciditate a oceanului care afectează, se pare, stabilitatea mediului marin. Cercetările privind acest impact asupra mediului marin trebuie extinse, odată cu cercetările în domeniul dezvoltării unor metode de resorbție a CO₂ care să nu afecteze mediul. În plus, resursele energetice marine vor juca un rol important în diversificarea surselor de energie ale Europei.

3.1.4 Comunicarea ignoră gradul înalt de poluare al mărilor și râurilor cu petrol din cauza activităților ambarcațiunilor de agrement, având în vedere în mod special sensibilitatea statelor costiere în care se desfășoară de obicei aceste activități ⁽⁷⁾. În afară de aceasta, problema poluării mediului marin este agravată de activitățile navelor militare, care nu intră în domeniul de aplicare a normelor UE și care sunt din ce în ce mai dăunătoare pentru mediu și pentru turism.

⁽⁶⁾ Paris, 4.6.1974 astfel cum s-a modificat prin Protocolul din 26.3.1986. Această convenție a fost înlocuită cu Convenția privind protecția mediului marin al Atlanticului de nord-est (OSPAR), adoptată la Paris în septembrie 1992 și intrată în vigoare în martie 1998.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Grupul comun de experți privind aspectele științifice ale protecției mediului marin — GESAMP.

3.1.5 CESE reamintește că sectorul de transport maritim utilizează combustibil de calitate a doua, deoarece rafinările nu oferă combustibil de mai bună calitate. Acesta susține inițiativa la nivel mondial de soluționare a problemei calității combustibilului ⁽⁸⁾ pentru a realiza un progres în problema emisiilor provenite de la nave.

3.1.6 Poluarea mărilor și a aerului din diverse surse deteriorează mediul maritim și are consecințe în plan social, economic și al sănătății. Există suficiente măsuri pentru a controla și a reduce poluarea mărilor de către nave, inclusiv sancționarea poluatorilor, și aceste măsuri ar trebui aplicate în mod riguros. Cu toate acestea, nu există un cadru similar în ceea ce privește poluarea mărilor și a râurilor din alte surse (de exemplu, activități industriale, urbane, agricole). CESE își exprimă preocuparea cu privire la riscurile majore care amenință siguranța turismului de coastă și maritim, care reprezintă cea mai mare industrie maritimă europeană, dacă nu se iau măsuri cuprinzătoare și eficiente. Astfel de acțiuni ar contribui de asemenea la conservarea cantității și diversității speciilor de plante și animale din mediul marin, inclusiv a stocurilor de pește.

3.1.7 CESE subliniază necesitatea urgentă de negociere a unui acord bilateral între UE și țările sud-mediteraneene în cadrul Planului de acțiune al politicii europene de vecinătate. Acordul va garanta co-responsabilizarea țărilor terțe implicate și a statelor membre ale UE în menținerea calității apelor prin controlarea emisiilor de aer și a deversării deșeurilor în râuri (de exemplu în Delta Nilului). Scopul final ar fi conservarea moștenirii comune a Mării Mediterane.

3.2 Aspecte sociale

3.2.1 Comunicarea pune accent pe importanța factorului uman în cadrul „clusterelor” maritime. Pentru stabilirea unui echilibru între dimensiunile economică, socială și de mediu ale unei politici maritime durabile în cadrul planului de acțiune, ar trebui să se acorde importanța cuvenită dimensiunii sociale.

3.2.2 CESE își exprimă mulțumirea cu privire la faptul că partenerii sociali (ETF/ECSA) au ajuns la un acord cu privire la includerea anumitor prevederi din Convenția OIM privind munca în domeniul maritim din 2006 în dreptul comunitar. CESE dorește punerea în aplicare la nivel mondial, cât de curând posibil, a standardelor de muncă în domeniul maritim, care să asigure condiții de concurență echitabile pentru toți navigatorii, în conformitate cu prevederile Convenției. Este la fel de important ca statele membre să ratifice instrumentele internaționale în domeniul pescuitului, inclusiv Convenția OIM privind munca în domeniul pescuitului din 2007.

3.2.3 În ceea ce privește elaborarea unui plan de acțiune privind calificarea navigatorilor din UE, CESE atrage atenția asupra revizuirii Convenției STCW a OMI ⁽⁹⁾, care reglementează

standardele globale de formare și atestare. Toate propunerile UE ar trebui să respecte sistemul OMI/OIM.

3.2.4 CESE susține revizuirea, în strânsă colaborare cu partenerii sociali, a acelor domenii din legislația europeană a muncii care îi exclud pe navigatori și pescari și solicită precizări cu privire la certificatul de excelență maritimă. Ar trebui să se examineze posibilitatea unui certificat de excelență maritimă pentru navigatori, obligatoriu pentru din serviciile de transport cu feribotul în interiorul Uniunii Europene și voluntar pentru alte servicii.

3.2.5 Promovarea carierei de navigator în UE poate fi eficientă doar dacă se investește în standarde de calitate mai înaltă, sporind astfel avantajele competitive ale navigatorilor din UE pe baza calității și nu a costurilor.

3.2.6 Penuria din ce în ce mai pronunțată la nivel global de marinari pricepuți prezintă consecințe alarmante pentru infrastructura de securitate marină a UE și se va adânci în absența unor eforturi concertate în acest sens din partea UE și a statelor membre. Europei îi vor lipsi cunoașterea și experiența necesare pentru activitățile-cheie din domeniul securității maritime (inspecția navelor, supravegherea, legea, asigurarea, controlul traficului naval, acțiuni de salvare, paza de coastă și pilotajul) În plus, centrele de activități maritime se pot fragmenta sau se pot muta în alte regiuni. Acțiunile care se desfășoară în prezent s-au dovedit insuficiente și CESE deplânge faptul că nu există nici o intenție din partea Comisiei de a soluționa această problemă înainte de sfârșitul anului 2009.

3.2.7 CESE își exprimă îngrijorarea față de procentajele mari de eșec școlar în academiile navale din câteva state membre și de rata de abandon în rândul celor care au început deja o carieră de marinar. Vocația maritimă a Uniunii Europene ar putea fi serios compromisă dacă nu se iau măsuri imediate pentru soluționarea actualei crize; ar trebui concepute soluții în contextul unei strategii globale pentru a spori atractivitatea profesiei de marinar. Proiectul de planificare a carierei deja lansat de partenerii sociali (ECSA și ETF) ar trebui dezvoltat. Metodele de „atrageri” către profesia de marinar ar trebui asociate cu măsuri de „reținere”.

3.2.8 Universitatea plutitoare oferă o experiență maritimă studenților care participă la călătoria organizată de aceasta. Ideea unui campus plutitor pe ocean merită să fie examinată de către Comisia Europeană în contextul atragerii elevilor valoroși către o carieră maritimă. La fel, s-ar putea crea în marile porturi europene școli de tip „Harbour school” ⁽¹⁰⁾, în care să li se predea copiilor din ciclul primar și, eventual, din cel secundar, toate disciplinele raportându-le la cunoștințele despre mediul acvatic marin și la vapoare, precum și bazele navigației; acest lucru se poate realiza astfel pe uscat, dar în apropierea mării, ceea ce ar simplifica lucrurile.

⁽⁸⁾ Avizul CESE privind mixul energetic în transporturi (TEN 305), CESE 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ OMI: Organizația Maritimă Internațională STCW: Convenția Internațională privind Standardele de Instruire, Certificare și Serviciul de Cart.

⁽¹⁰⁾ A se vedea „New York Harbor School”, <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 CESE solicită Comisiei să analizeze cele mai bune practici existente în statele membre la nivelul educației secundare în ceea ce privește atragerea tinerilor pentru o viitoare carieră în domeniul maritim.

3.2.10 În ceea ce privește accidentele maritime, politica viitoare a UE ar trebui să aibă în vedere două aspecte:

- Statele costiere ar trebui să-și asume responsabilitățile care le revin în materie de siguranță maritimă și protecția mediului. Acest lucru presupune reguli mai stricte de înregistrare a navelor, vigilență și o rețea de asistență sprijinită prin sisteme de localizare prin satelit și patrulă maritime și aeriene bine echipate.
- Prevenirea accidentelor serioase pe mare nu ar trebui să se facă în detrimentul factorului uman, impunându-se navigatorilor responsabilități care nu le revin în mod normal. Aceasta ar trebui să se bazeze pe sistem integrat care să reducă posibilitatea comiterii de erori umane (din partea căpitanului sau a echipajului), prin utilizarea de aparatură electronică sigură și îmbunătățiri în materie de proiectare și de echipamente de bord. Sistemul juridic maritim ar trebui să repartizeze cu claritate și în mod just responsabilitățile între navigatori, paza de coastă, armatori, serviciile de înregistrare a navelor și autoritățile maritime.

3.2.11 Navigatorii pot întreprinde acțiuni care depășesc sfera îndatoririlor lor obișnuite în condiții de vreme extreme. După cum a precizat Secretarul General al OMI, „Fenomenele naturale pun uneori navigatorii profesioniști în situații pentru care sunt puțin sau deloc pregătiți. Modul în care aceștia fac față acestor situații sunt proba unui curaj care se cuvine a fi recunoscut și răsplătit”⁽¹⁾. Comisia este invitată să ia în considerare cele de mai sus când va propune măsuri cu privire la accidentele maritime.

3.3 Aspecte economice

3.3.1 Viitoarea comunicare privind politica în domeniul transportului maritim în UE pentru perioada 2008-2018 ar trebui să creeze un cadru adecvat care să atragă investiții în domeniul transportului maritim și să contribuie la consolidarea poziției dominante pe plan mondial a transportului maritim european și a rolului său de catalizator pentru „clusterelor” maritime.

3.3.2 CESE își exprimă mulțumirea cu privire la recunoașterea de către Comisie a necesității elaborării unor norme globale pentru o industrie globală, a importanței reglementărilor maritime internaționale și a susținerii eforturilor în scopul de a găsi soluții la problemele privind reglementarea la nivelul organismelor internaționale (cum ar fi OMI). Într-adevăr, caracterul global al transportului maritim, piața globală a muncii în care se desfășoară activitățile de transport maritim și poziția competi-

tivă a transportului maritim european în cadrul pieței mondiale sunt subiecte care ar trebui luate în discuție.

3.3.3 Trebuie reamintită necesitatea de a spori eficiența serviciilor portuare existente, de a mări capacitatea portuară și de a îmbunătăți legăturile cu hinterlandul.

3.3.4 CESE observă că majoritatea sugestiilor sale au fost luate în considerare în comunicare, cum ar fi îmbunătățirea procesului de ratificare a Convențiilor OMI de către statele membre UE și la nivel internațional, precum și sugestiile privind dezvoltarea porturilor, reducerea nivelului de poluare a aerului provocată de circulația navală, formarea de „clusterelor” multisectoriale și a unei rețele europene de „clusterelor” maritime. A fost recunoscut de asemenea rolul vital al transportului maritim european în comerțul european și internațional și în viața de zi cu zi a cetățenilor europeni.

3.3.5 În ceea ce privește „spațiul european de transport maritim fără bariere”, comunicarea subliniază, în acord cu punctul de vedere al CESE, faptul că acest concept vizează doar crearea unui spațiu maritim virtual în cadrul căruia se va introduce o simplificare a formalităților administrative și vamale și anumite facilități comerciale în cadrul pieței unice a UE. CESE remarcă procesul de consultare lansat de către Comisie cu scopul de a analiza posibile propuneri viitoare de aplicare eficientă a acestui concept.

3.3.6 Acesta consideră că există posibilități de consolidare a cooperării/coordonării statelor membre UE în cadrul organizațiilor internaționale, fără a periclita participarea individuală a acestora. Contribuțiile aduse de statele membre UE, pe baza expertizei acestora, în cadrul organizațiilor internaționale, sunt foarte apreciate, și această activitate ar trebui stimulată, nu descurajată.

3.3.7 CESE sprijină obiectivul ca UE să își exercite influența pe lângă țările terțe în vederea încurajării acestora să aplice și să ratifice convențiilor maritime internaționale majore. Controlul de stat al porturilor din Europa ar trebui să verifice respectarea standardelor internaționale sociale și de mediu atât de către navele UE, cât și de către navele țărilor terțe.

4. Comentarii specifice

4.1 Regiunile costiere și insulele

4.1.1 CESE își exprimă satisfacția față de luarea în considerare a propunerilor privind promovarea turismului de coastă și crearea unei baze de date a fondurilor europene acordate regiunilor costiere. Insulele ar trebui să devină o preocupare centrală a UE prin adoptarea următoarelor măsuri:

- îmbunătățirea infrastructurii acestor insule pentru a încuraja turismul maritim;

⁽¹⁾ Premiul OMI pentru acte excepționale de curaj pe mare, 19.11.2007.

- prelungirea sezonului turistic al insulelor (activități culturale, religioase și sportive);
- introducerea, cu finanțare europeană, de noi tehnologii care să îmbunătățească comunicarea între insule și continent;
- crearea de uzine de desalinizare, care să respecte echilibrul mediilor naturale, pentru a face față lipsei apei care va deveni una dintre principalele provocări în regiunea mediteraneană din cauza schimbărilor climatice.

4.2 Oceanul Arctic și relațiile cu țările terțe

4.2.1 CESE salută propunerile privind consolidarea cooperării în materie de gestionare a Mării Mediterane și a Mării Negre, procesul de extindere, politicile europene de vecinătate și dimensiunea nordică.

4.2.2 Aproximativ 20 %-30 % din rezervele nedescoperite de petrol ale planetei se află pe fundul Oceanului Arctic. Înainte de 2015, datorită schimbărilor climatice, căile de transport maritim ale Oceanul Arctic ar putea fi deschise în cea mai mare parte a anului. Deschiderea acestor căi de navigație este atractivă atât din motive de securitate cât și de distanță: de exemplu, ruta Shanghai-Rotterdam este cu o mie de mile mai scurtă prin Oceanul Arctic decât prin canalul Suez. Scurtarea căilor de navigație înseamnă un consum mai redus de combustibil și deci de emisii poluante. CESE observă că, din cauza unor probleme juridice și de mediu care implică mai multe țări, devine imperativ necesară clarificarea legislației internaționale privind gheața marină. În acest context, se așteaptă cu interes raportul referitor la Oceanul Arctic, deoarece va aborda implicațiile geopolitice ale schimbărilor climatice. Ar trebui să se analizeze dinainte posibilul impact asupra mediului determinat de utilizarea acestor noi rute.

4.3 Supravegherea în domeniul maritim

4.3.1 CESE este de acord cu propunerile referitoare la rețeaua europeană de supraveghere în domeniul maritim și cu sporirea cooperării între serviciile pazei de coastă ale statelor membre. Aceste măsuri vor promova siguranța și securitatea maritimă, controlul zonelor de pescuit, controlul asupra granițelor externe și protecția mediului marin.

4.4 Contaminarea mărilor și a râurilor

4.4.1 Contaminarea râurilor și a mărilor (în special a Mării Baltice și a Mării Negre) din surse terestre este o problemă în privința căreia eforturile UE ar trebui să se intensifice în cadrul planului de acțiune. Din motive politice, aceste probleme ar trebui abordate la nivel multilateral mai degrabă decât la nivel bilateral.

4.5 Zonele de pescuit

4.5.1 Având în vedere diminuarea sau dispariția speciilor marine, CESE subliniază importanța raționalizării pescuitului. Există propuneri adecvate în materie de gestiune a pescuitului. Pescuitul fiind una dintre cele mai periculoase profesii ar trebui să se ia mai multe măsuri pentru a cultiva spiritul de siguranță în rândul celor care practică această profesie. În special, este necesară introducerea de măsuri de siguranță pentru navele de

pescuit cu lungimea mai mică de 24 de metri (există o lacună în acest sens în convențiile internaționale și directivele UE). CESE reamintește că necesara conservare a speciilor are consecințe sociale de care trebuie să se țină seama: alegerea pescarilor de a duce o viață pe mare este adesea legată de lipsa de resurse, ceea ce îi poate face chiar și să își pună viața în pericol.

4.5.2 Riscurile fizice și financiare ale profesiei de pescar sunt mari și sunt suficiente pentru a explica penuria de personal din sector. Sunt necesare urgent proiecte și programe UE menite să dezvolte tehnologia vaselor de pescuit. În contextul schimbului de bune practici menite să sporească atractivitatea profesiei de pescar, CESE recomandă o diseminare pe scară largă a „Ghidului pentru prevenirea accidentelor pe mare și pentru siguranța pescarilor”, publicat recent la inițiativa comună a partenerilor sociali europeni Europêche și ETF. La fel de importantă este accelerarea procesului de ratificare de către statele membre a lucrărilor OIM în cadrul Convenției privind pescuitul, adoptată în iunie 2007. Scopul final este ca activitățile de pescuit să devină mai durabile și mai atractive.

4.6 Reciclarea navelor

4.6.1 Într-un Aviz recent privind *Cartea verde privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor* — COM(2007) 269 final, CESE și-a exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că „la nivel mondial, există o penurie de instalații de dezmembrare a navelor durabile din punct de vedere social și ecologic”. „Această situație va fi agravată de inflația de vase care vor fi scoase din uz în următorii ani în urma scoaterii din uz a navelor petroliere cu cocă simplă la nivel mondial”⁽¹²⁾. Prin îmbunătățirea echipamentului și a condițiilor de muncă în Asia de Sud, unde se desfășoară cea mai mare parte a reciclării navelor, ar trebui să se ajungă la un standard considerat acceptabil pe plan internațional.

4.6.2 CESE susține progresul la nivel internațional cu privire la dezmembrarea navelor vechi într-un mod eficient, sigur și durabil din punct de vedere a mediului. Este prioritară încheierea unei convenții obligatorii înainte de 2008/2009, iar între timp trebuie să se promoveze orientările OMI. Acest element de referință adoptat la nivel internațional ar impune proprietarilor de nave obligația clară de a oferi detalii cu privire la materialele potențial periculoase aflate pe navele lor și ar stabili standarde minime pentru șantierele de reciclare în privința normelor de siguranță și sănătate și de gestionare a materialelor periculoase.

4.7 Acorduri privind inspecția navelor. Securitatea

4.7.1 Necesitatea sporirii măsurilor de securitate a dus la faptul că mai multe state membre UE au încheiat acorduri bilaterale cu țările terțe privind inspecția navelor. CESE reamintește că este de dorit o abordare coordonată a acestor inițiative de către statele membre precum și o diviziune a muncii coordonată între statele membre ale căror nave aplică aceste reglementări. Ratificarea anticipată a Protocolului Convenției de Abrogare a Actelor Ilicite (*Suppression of Unlawful Acts (SUA) Protocols*) de către statele membre UE, care include garanții privind protejarea intereselor comerciale legitime ale operatorilor maritimi și a drepturilor omului pentru marinari.

⁽¹²⁾ Avizul CESE privind *Cartea verde privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor* — COM(2007) 269 final, CESE 1117/2007 final — 13.12.2007.

4.7.2 CESE își exprimă preocuparea față de multiplicarea atacurilor asupra vaselor comerciale și proliferarea cazurilor de furt și piraterie, în special în Asia de Sud-Est și în Africa. Este necesară acțiunea urgentă a UE în vederea escortării vaselor comerciale de către forțele navale de apărare în zonele maritime periculoase.

4.8 Utilizarea energiei electrice terestre

4.8.1 Ca o măsură pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ale navelor acostate, Comisia Europeană propune utilizarea energiei electrice terestre (planul de acțiune). Prin utili-

zarea energiei electrice terestre, navele nu vor mai arde carburant și, prin urmare, nu vor mai emite poluanți (precum SO_x, NO_x, PM) și CO₂.

4.8.2 CESE susține aceste propuneri. Cu toate acestea, atrage atenția asupra următoarelor aspecte: s-ar putea ca o soluție unică să nu fie adaptată tuturor tipurilor de nave; energia electrică terestră ar putea fi produsă de centrale electrice pe bază de carburanți și cărbune, ducând la emiterea unei cantități suplimentare de CO₂ care ar anula beneficiul. De aceea, CESE încurajează Comisia să aibă în vedere considerentele de mai sus pentru a propune o politică adecvată la nivel global.

Bruxelles, 22 aprilie 2008

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri în ceea ce privește competențele de executare conferite Comisiei

COM(2007) 778 final — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

La 27 februarie 2008, în conformitate cu articolul 285 alineatul (1) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri în ceea ce privește competențele de executare conferite Comisiei.

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul nici unei observații din partea sa, în cea de a 444-a sesiune plenară din 22 și 23 aprilie 2008 (ședința din 22 aprilie), Comitetul a hotărât să emită un aviz ⁽¹⁾ favorabil cu privire la textul propus, cu 145 voturi pentru, 0 voturi împotriva și 2 abțineri.

Bruxelles, 22 aprilie 2008

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Avizul CESE privind procedura de reglementare cu control se află în faza de pregătire [COM(2007) 741 final, COM(2007) 822 final, COM(2007) 824 final și COM(2008) 71 final].