

4.9 Sistem, ki bo zajemal vse leto znotraj EU, bo na posamezne letalske prevoznike v EU učinkoval različno. Najprej bodo razlike v elastičnosti cen vplivale na precejšnje razlike v povpraševanju. Poleg tega bi bil lahko učinek odvisen od odstotka, ki ga storitve znotraj EU predstavljajo v glede na celotni *output* letalskega prevoznika. Obstaja bojazen, da bi prevozniki z majhnim deležem prešli na navzkrižno subvencioniranje med kategorijami letalskih vozovnic ali z daljšimi leti v škodo prevoznikov z velikim (ali celotnim) deležem letov, ki jih zajema sistem. O teh zadevah bi bilo treba še malo razmisliti v okviru presoje učinkov.

4.10 EESO meni, da je treba proučiti še precej drugih vidikov letalskega prometa v evropskem sistemu trgovanja z emisijami, na primer v okviru predlagane in že delujoče delovne skupine strokovnjakov, preden bi lahko sprejeli dokončno stališče.

- Pred uvedbo letalskih ukrepov je treba upoštevati nova spoznanja, pridobljena iz presoje trgovanja z emisijami za fiksne vire.
- Kakšne težave se pojavljajo zaradi vključitve letalskega prometa v evropski sistem trgovanja z emisijami po začetku drugega obdobja trgovanja?
- Kakšne so prihodnje cene trgovanja in kako vplivajo na rast letalskega prometa?
- Kakšni so celotni stroški trgovanja z emisijami za letalski promet v povezavi z načrtovanimi cilji?
- Je trgovanje z emisijami za letalski promet izvedljivo in ali ga je mogoče uveljaviti?
- Ali je trgovanje z emisijami letalskega prometa mogoče prek ICAO razširiti v svetovni sistem in kakšne so — v primeru, da to ni mogoče — prednosti in slabosti morebitne izključno regionalne uporabe?
- Podrobneje bi bilo treba raziskati interference med dodeljevanjem časovnih intervalov (*slot allocation*) in trgovanjem z emisijami v letalskem prometu.
- Podrobneje bi bilo treba raziskati učinke morebitnega kompromisa med emisijami CO₂ in NO_x (toplogredni plin, vendar tudi „lokalna tema“ v bližini letališč v urbanih območjih v EU).

V Bruslju, 21. aprila 2006

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o institucionalnem okviru za plovbo po evropskih celinskih vodah

(2006/C 185/18)

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 14. julija 2005 v skladu s členom 29(2) poslovnika sklenil, da pripravi mnenje o naslednji temi: *institucionalni okvir za plovbo po evropskih celinskih vodah*

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 24. marca 2006. Poročevalec je bil g. SIMONS.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 426. plenarnem zasedanju 20. in 21. aprila 2006 (seja z dne 21. aprila) s 57 glasovi za in 1 vzdržanim glasom.

1. Priporočila

1.1 EESO je v mnenjih z dne 16. januarja 2002 in 24. septembra 2003 zaprosil vse zainteresirane strani, da se potrudijo za harmonizacijo in povezovanje prometa po evropskih plovniških poteh. Ti mnenji sta še vedno v celoti aktualni, dopolnimo ju lahko v zvezi z institucionalnim okvirom glede na spremembe, ki so nastale od njunega sprejetja.

1.2 Glede na to sta izjemno pomembna razširitev in okrepitev sodelovanja med najpomembnejšimi akterji: Evropsko

komisijo, Centralno komisijo za plovbo po Renu in Donavsko komisijo. Vzpostaviti bi bilo treba stalno platformo za sodelovanje, ki bi strukturirano, poglobljeno in pravočasno reagirala na posameznih področjih plovbe po celinskih vodah — in po potrebi v celoti vključevala socialne partnerje — da bi bilo tudi sprejemanje odločitev čim bolj stabilno, enotno in popolno.

1.3 Za dejansko izvedbo enotnega vseevropskega pravnega sistema je treba upoštevati več stvari.

1.3.1 Najprej gre za geografski obseg teh določb: za razliko od drugih oblik prometa, recimo letalskega in cestnega, plovba po celinskih vodah neposredno ne zadeva vseh držav članic EU.

1.3.2 Drugič, tudi države, ki niso članice EU, so pomembne za plovbo po celinskih plovnih poteh in s tem za Evropo.

1.3.3 Tretjič, samo s skupno politično akcijo lahko dosežemo zahtevane prilagoditve infrastrukture omrežja celinskih plovnih poti in infrastrukture ob njem, kar je v pristojnosti vlad posameznih držav članic.

1.3.4 Četrtič, jasno je, da zaradi razlik v naravnih danostih, infrastrukturi in obsegu plovbe po celinskih vodah vseh pravil ni treba upoštevati za vse evropske reke v enaki meri in enako strogo.

1.3.5 Ti primeri kažejo, da bi morale imeti strukturiranje vseevropske plovbe po celinskih poteh edinstven in poseben značaj.

1.4 Politični pritisk, da bi ustvarili vseevropski sistem, obstaja, o čemer pričajo deklaracije z ministrskih konferenc, vendar doslej še ni bil izražen dovolj konkretno in odločno. Ministrska konferenca leta 2006 v Romuniji mora pokazati, v kolikšni meri je tu tudi v politiki dejansko mogoče preiti z besed k dejanjem.

1.5 Uvedba enotnega in združenega pravnega sistema ne sme ogroziti visoke stopnje zaščite, varnosti in poenotene uporabe predpisov, ki obstajajo zlasti za plovbo po Renu. Pričakovati je, da bodo države članice Centralne komisija za plovbo po Renu (CKPR) zahtevale ohranitev „renskega sporazuma“ („acquis rhénan“), če bo sprejet drug sistem. Med dosežene visoke standarde in „pridobljene pravice“ sodijo tudi tesni in neposredni stiki s podjetji za plovbo po celinskih vodah.

1.6 V tem novem sistemu je treba posebno pozornost posvetiti socialni politiki, ki je bila v obstoječih evropskih sistemih plovbe po celinskih vodah v glavnem zanemarjena. Pri tem morajo biti v celoti vključeni socialni partnerji.

1.7 Glede na vse to EESO podpira prizadevanja, da se v končni fazi na podlagi konvencije ustanovi neodvisna organizacija, ki bi lahko združevala vsaj mednarodne organizacije, tako samo EU, države članice EU, kjer poteka plovba po celinskih vodah, kot države, ki niso članice EU, na primer Švico in podonavske države. V okviru organizacije, ki bi združevala takšne podpisnice, bi lahko na ministrskih srečanjih sprejemali pravno zavezujoče odločitve in poleg tega nadzirali nacionalno kontrolo. Ta organizacija bi lahko zbrala vse izkušnje in strokovno znanje, ki jih imajo sedaj različni organi, hkrati pa pazila, da se stopnja

zaščite in varnosti ohranja vsaj na sedanji ravni in da se nadaljuje sektorski socialni dialog.

1.8 EESO ponovno zaproša vse strani, da si še naprej prizadevajo za navedeno usmeritev, zlasti za okrepitev sodelovanja in vzpostavitev neodvisne organizacije, kakor je bila obravnavana v tem besedilu. Odbor aktivno sodeluje v različnih forumih v zvezi s plovbo po celinskih vodah in si bo še naprej prizadeval za to, da se vse čimprej udeležijo. Zato namerava letos sodelovati v razpravah v Evropskem parlamentu o teh zadevah in po možnosti tudi na ministrski konferenci o vseevropski plovbi po celinskih vodah, ki bo konec leta 2006 v Romuniji.

2. Uvod

2.1 V svojih mnenjih z dne 16. januarja 2002 o **prihodnosti vseevropskega omrežja celinske plovbe** in 24. septembra 2003 o **vseevropskem sistemu rečne plovbe** je Evropski ekonomsko-socialni odbor analiziral stanje v plovbi po celinskih vodah v Evropi⁽¹⁾. Drugo mnenje je obravnavalo ozka grla v celinski plovbi in je načelo vprašanje nujnosti usklajene zakonodaje na tem področju s stališča javnega in zasebnega prava. V njem so bile obravnavane tudi druge teme: okolje, varnost, trg dela in socialna vprašanja. Socialna vprašanja bolj natančno obravnava mnenje na lastno pobudo iz septembra 2005 z naslovom **Socialna politika v okviru vseevropskega sistema za prevoz po celinskih plovnih poteh**.

2.2 V drugem mnenju EESO med drugim zahteva od vseh sodelujočih v plovbi po celinskih vodah, da se bolj potrudijo za uresničitev usklajenih pravnih sistemov in enotne zakonodaje o plovbi po celinskih vodah. Uskladitev obstoječih pogodb, konvencij in dvostranskih sporazumov o nacionalnih in mednarodnih plovnih poteh je nujna, če želimo spodbuditi promet po celinskih vodah na vseevropski ravni.

2.3 EESO v teh mnenjih poudarja tudi to, da si bo še naprej prizadeval za čimprejšnjo uvedbo enotnih zakonskih določb za vse evropske celinske plovne poti.

2.4 Ta namera temelji na prepričanju, da bo lahko promet po celinskih vodah, ki velja za najbolj čisto in okolju prijazno obliko prometa in ima zadostne možnosti za razvoj, v prihodnosti lahko občutno prispeval k trajnostni rasti prometa kot odgovoru na neizogibno povečevanje prometa.

2.5 Eden od razlogov za težave v prometu po celinskih vodah je povezan z dejstvom, da veljajo za to področje v Evropi trije različni pravni sistemi, ki se v določeni meri v geografskem smislu prekrivajo.

2.6 Ker je v zadnjem času na tem področju nastalo precej pomembnih sprememb, je po mnenju Odbora koristno in nujno pripraviti mnenje na lastno pobudo o tej temi.

⁽¹⁾ Glej UL C 80 z dne 3.4.2002 in UL C 10 z dne 14.1.2004.

3. Sedanji institucionalni okvir

3.1 V mnenju z dne 24. septembra 2003 je EESO obravnaval tri sedaj veljavne sisteme v Evropi: revidirano Mannheimsko konvencijo iz leta 1868 o plovbi po Renu, Beograjsko konvencijo iz leta 1948 o plovbi po Donavi ter področje veljavnosti pogodb in pravnega reda Skupnosti.

3.2 Med podpisnicami **revidirane Mannheimske konvencije** je trenutno pet držav: Belgija, Francija, Nemčija in Nizozemska, ki so članice Evropske unije, in Švica, ki ni članica Unije. Zagotovitev pravice do proste plovbe po Renu in njegovih pritokih ter enotnega in usklajenega sistema je v devetnajstem stoletju pripeljala do ustanovitve nekakšnega „notranjega trga“, še preden je nastal ta izraz, kar je bilo in še vedno je izredno pomembno za gospodarski razvoj Evrope.

3.3 CKPR je glede na svojo starost v nasprotju s pričakovanji izredno moderna organizacija z majhnim sekretariatom in obsežno mrežo (nacionalnih) strokovnjakov, ima pa tudi tesne stike s podjetji, ki se ukvarjajo s plovbo po celinskih vodah. Sposobna se je hitro odzivati na spremembe in s tem zagotavljati optimalne in aktualne določbe v zvezi s plovbo po Renu.

3.4 CKPR ima zakonodajno pristojnost, odločitve pa sprejema soglasno. Države podpisnice konvencije morajo prenesti odločitve CKPR v svojo nacionalno zakonodajo, če je to potrebno. Pristojnost CKPR se nanaša zlasti na tehnične standarde, posadke plovil, varnost, okolje in svobodno plovbo. Mannheimska konvencija določa, da morajo države podpisnice spodbujati plovbo po celinskih vodah. CKPR je pristojen v sporih, ki se nanašajo na konvencijo.

3.5 **Beograjska konvencija** določa sistem plovbe po Donavi. Podonavske države, ki so podpisnice konvencije, imajo predstavnike v Donavski komisiji, ki ima za razliko od CKPR samo posvetovalno pristojnost. Poleg tega določa ta konvencija samo pravila meddržavne plovbe po Donavi. Kabotaža (ki jo za Ren zajema Mannheimska konvencija) ni uvrščena v področje uporabe Beograjske konvencije. Zato ne moremo govoriti o enotnem pravnem sistemu za plovbo po Donavi. V Donavski komisiji so države članice EU, države kandidatke z območja Balkana in druge države, na primer Srbija in Črna Gora, Moldavija, Ukrajina in Rusija.

3.6 S podpisom **Rimske pogodbe** leta 1957 se je postopno vzpostavil notranji trg v Uniji, tudi na področju plovbe po celinskih vodah. Evropska komisija je pristojna zlasti za zadeve, ki se nanašajo na tehnične standarde, posadke plovil, okolje in varnost.

3.7 V praksi CKPR, Donavska komisija in Evropska komisija k sreči vse bolj sodelujejo. Pri tem ima CKPR glede na svoje

strokovno znanje in izkušnje pomembno vlogo. Sodelovanje med CKPR in Evropsko komisijo je dobilo nov zagon s sklenitvijo sporazuma o sodelovanju 3. marca 2003. Sodelovanje z Donavsko komisijo je bilo doslej le občasno.

4. Nedavne spremembe

4.1 Oktobra 2004 je skupina neodvisnih zahodno- in vzhodnoevropskih strokovnjakov pripravila poročilo o trenutnem institucionalnem okviru za plovbo po celinskih vodah in priporočilih za konsolidacijo tega okvira. Pobudo za to je dala Nizozemska, ki so jo podprle Belgija, Francija, Nemčija in Švica. Ta skupina, ki jo vodi nekdanji nizozemski podpredsednik vlade in minister za gospodarstvo Jan Terlouw in ki se je poimenovala **Skupina EFIN (European Framework for Inland Navigation)** — Evropski okvir za plovbo po celinskih vodah), je objavila poročilo z naslovom **Nov institucionalni okvir za plovbo po evropskih celinskih vodah**. V tej skupini sodeluje še sedem predstavnikov, ki zastopajo Avstrijo, Belgijo, Francijo, Madžarsko, Nemčijo, Romunijo in Švico.

4.2 Skupina EFIN v svojem poročilu ugotavlja, da ima plovba po celinskih vodah izjemen potencial, ki pa ni dovolj cenjen. Plovba po celinskih vodah lahko veliko prispeva k izboljšanju evropskega sistema prevoza blaga. Skupina EFIN ocenjuje, da institucionalni okvir ne zadostuje za optimalno izkoriščanje potenciala plovbe po evropskih celinskih vodah. Poleg tega meni, da je okvir prešibak, da bi lahko na politični ravni zagotovil potrebno pozornost za nadaljnji razvoj tega sektorja.

4.3 Tako kot EESO v svojih mnenjih z dne 16. januarja 2002 in 24. septembra 2003 tudi skupina EFIN meni, da je za vse evropske plovne poti potrebna čim večja uskladitev tehničnih določb, kvalifikacij, postopkov certificiranja in pogojev dostopa na trg. Poleg tega bi bilo treba ustanoviti organ, ki bi pomagal pri izboljševanju infrastrukturnega omrežja plovnih poti, razvoju tehnične opreme na krovu, spodbujanju inovacij in strokovnega znanja. Nujna je aktivna podpora institucij, da bi lahko promet po celinskih vodah prebrodil težave, ki ovirajo njegov razvoj, za kar bi bilo treba vzpostaviti novo organizacijo.

4.4 Skupina EFIN je preučila več možnosti glede vzpostavitve takšne nove organizacije. Pri tem je ves čas upoštevala njeno vseevropsko razsežnost. Podpira tesnejše sodelovanje med obstoječimi telesi, zlasti med CKPR, Donavsko komisijo in Evropsko komisijo, pa tudi med Evropsko konferenco ministrov za promet (EKMP) in Ekonomsko komisijo Združenih narodov za Evropo (UNECE), vendar to samo po sebi ni dovolj za ustanovitev predlagane nove organizacije.

4.5 Skupina EFIN priporoča ustanovitev **Evropske organizacije za plovbo po celinskih vodah**, ki naj bi imela precejšnja pooblastila, da bi lahko zajela vse vidike plovbe po celinskih vodah. Za ustanovitev te organizacije ne bi bila potrebna nova konvencija. Sedanjih konvencij in sistemov torej ne bi spreminjali. Nova organizacija bi morala biti „evolucijska“: zmožna prilagajanja spreminjajočim se zahtevam, in sestavljati bi jo morale različne komponente, ki bi bile sposobne delovati neodvisno druga od druge.

4.6 Predlagano organizacijo bi sestavljali trije deli: politična skupščina (v obliki Evropske konference ministrov, pristojnih za celinske plovne poti), upravno telo (Evropski urad za celinske plovne poti) in finančni instrument (Evropski intervencijski sklad za celinsko plovbo). Podrobnejše informacije so na voljo v poročilu skupine EFIN.

4.7 Omeniti je treba, da je skupina EFIN preučila med drugim tudi možnost ustanovitve agencije EU za plovbo po celinskih vodah. Skupina EFIN se sprašuje, ali obstaja zadostna politična volja za ustanovitev takšne agencije. Zatem ugotavlja, da takšne agencije običajno nimajo pooblastil za izdajanje predpisov, temveč imajo le pooblastila za njihovo izvajanje in nadzor ter za zbiranje informacij. Ker veliko plovnih poti ni v pristojnosti prava Skupnosti, bi imela takšna agencija geografsko omejena pooblastila. Zato je skupina predlog ustanovitve takšne agencije zavrnila.

4.8 **Evropska komisija** je 14. julija 2005 objavila posvetovalni dokument o **Skupnem evropskem akcijskem programu za promet po celinskih vodah**, v katerem je navedla nekaj področij, kjer želi izboljšati promet po plovnih poteh Skupnosti. Pozvala je zainteresirane strani, naj sodelujejo s svojimi pripombami. 17. januarja 2006 je Evropska komisija izdala sporočilo NAIADES o spodbujanju prometa po plovnih poteh z naslovom **Evropski celostni akcijski program za promet po celinskih plovnih poteh** ⁽²⁾.

4.9 Poleg številnih ukrepov na petih strateških področjih Komisija preiskuje tudi možnosti za posodobitev zakonodaje in njeno prilagoditev prihodnjim izzivom. Zato naj bi posodobili in izboljšali organizacijsko strukturo, ki je danes zelo razdrobljena in zato premalo učinkovita ter ima premajhen politični pomen. Pri spreminjanju sedanjih instrumentov pa je vendarle treba upoštevati veljavne obveznosti in mednarodne sporazume. Spoštovati bo treba torej obstoječi „acquis“ (že doseženi oz. pridobljeni red).

4.10 Komisija pravi, da se je ta proces že začel in v zvezi s tem navaja svoje priporočilo Svetu z dne 1. avgusta 2003 glede pooblastila Komisiji, da začne in vodi pogajanja o pogojih in modalitetah pristopa Evropske skupnosti k Centralni komisiji za plovbo po Renu in k Donavski komisiji, ter glede poročila EFIN. Trenutno poteka razprava o štirih možnostih: a) okrepitvi sodelovanja med obstoječimi rečnimi komisijami in Evropsko komisijo, b) pristopu EU k Renski in Donavski komisiji, c) vzpostavitvi vseevropske organizacije za plovbo po celinskih plovnih poteh in d) dodelitvi naloge Skupnosti, da se loti stra-

teškega razvoja prometa po evropskih plovnih poteh ob upoštevanju interesov tretjih držav.

5. Vseevropska plovba po celinskih vodah

5.1 Zamisel o vzpostavitvi vseevropskega sistema plovbe po celinskih vodah in s tem spodbujanja prevoza po teh poteh v celotni Evropi ni nova in ima veliko zagovornikov. Že leta 1991 so ministri na ministrski konferenci v Budimpešti predlagali podobno. V okviru *Vseevropske konference o plovbi po celinskih vodah*, ki je bila 5. in 6. septembra 2001 v Rotterdamu, so ministri objavili deklaracijo, v kateri so se zavzeli za pospešitev vseevropskega sodelovanja s ciljem prostega in učinkovitega prevoza po celinskih plovnih poteh. V deklaraciji je navedenih več izhodišč, ciljev in ukrepov. Eno od teh izhodišč je, da harmonizacija ni možna na račun zdaj veljavnih varnostnih standardov in standardov kakovosti, in da je treba ohraniti ugodne socialne pogoje, vsaj že obstoječe. V deklaraciji so se ministri zavzeli za ustanovitev „transparentnega in celostnega vseevropskega trga za prevoz po celinskih plovnih poteh. Ta trg naj bi temeljil na načelih vzajemnosti, svobodne plovbe, lojalne konkurence in enake obravnave za uporabnike celinskih plovnih poti“.

5.2 Poleg, med drugim, prizadevanj na področju infrastrukture — področju, ki seveda tudi v EU ostaja v pristojnosti posameznih držav članic — deklaracija poziva Evropsko komisijo, UNECE in obe rečni komisiji, da okrepijo sodelovanje na področju vseevropske harmonizacije tehničnih in varnostnih standardov ter standardov za posadke, in jih spodbuja k sodelovanju, da bi se izboljšalo poklicno izobraževanje in usposabljanje. Poleg tega vabi UNECE, Evropsko komisijo, obe rečni komisiji in EKMP, da v tesnem sodelovanju še pred koncem leta 2002 ugotovijo, kje so zakonodajne ovire za vzpostavitev usklajenega in konkurenčnega vseevropskega trga za prevoz po celinskih plovnih poteh, in poiščejo ustrezne rešitve.

5.3 Ugotovimo lahko, da razmislek o institucionalnem okviru za plovbo po celinskih vodah od konference leta 2001 dobro napreduje. V zvezi s tem je treba omeniti „workshop“, ki so ga pripravile EKMP, UNECE in rečni komisiji septembra 2005 v Parizu s pomenljivim naslovom *On the Move*.

5.4 Leta 2006 bo v Romuniji nova ministrska konferenca kot nadaljevanje rotterdamske.

6. Ugotovitve

6.1 EESO meni, da je poročilo EFIN pomemben prispevek k razpravi o institucionalnem problemu. Analize, predstavljene v poročilu, so še posebej koristne in jih zato lahko tudi podpremo. Vendar menimo, da avtorji iz analize niso dosledno potegnili logičnega sklepa, saj se zdi, da je predlagana rešitev premalo zavezujoča. Poleg tega poročilo EFIN, podobno kot obstoječi sporazumi in sistemi, ne obravnava vidikov socialne politike.

⁽²⁾ COM(2006) 6 konč.

6.2 Razveseljivo je, da Komisija razpravo o institucionalnih reformah zdaj — za razliko od preteklosti — pušča v celoti odprto. K temu zagotovo prispeva to, da je ta problem povsem ločen od petih strateških področij. V zvezi s predlaganimi možnostmi EESO ugotavlja, da je okrepljeno sodelovanje kratkoročno vsekakor nujno, kakor Komisija predlaga v 1. možnosti. Pristop Komisije k CKPR, za kar že dve leti čakamo na sklep Sveta, bi lahko bil korak v okviru tega okrepljenega sodelovanja. Da pa bi dosegli željeno stopnjo učinkovitosti in povečali pozornost politike do plovbe po celinskih vodah, bo treba v tej smeri storiti več.

6.3 Glede drugih dveh možnosti, usmerjenih h končni fazi preoblikovanja — ustanovitvi vseevropske organizacije za plovbo po celinskih vodah in zadolžitvi Skupnosti, da skrbi za razvoj plovbe po celinskih vodah v Evropi — Komisija sicer našteva prednosti in slabosti, da tako razpravo pušča odprto, vendar brez konkretne odločitve.

6.4 EESO želi že sedaj, po preučitvi predstavljenih predlogov, sprejeti odločitev, da bi prispeval k razpravi. Odbor meni, da zadolžitev Skupnosti, ki jo je predlagala Komisija, ne bi zajemala celotnega ozemlja Unije. Sistema plovbe po Renu in (v manjši meri) po Donavi bi še naprej obstajala, kar pa spet pomeni dodatno institucionalno raven in zahteva usklajevanje. Ta možnost zahteva tudi sklenitev sporazumov s tretjimi državami, kar bi lahko pripeljalo do sporov. Sodelovanje z rečnimi komisijami bi v praksi pomenilo, da morata Centralna komisija za plovbo po Renu in Donavska komisija ponuditi strokovno znanje in izkušnje. Strokovne izkušnje na ravni Skupnosti, ki bi jih bilo treba šele razviti, bi dejansko predstavljale podvajanje znanja, s katerim razpolagajo rečne komisije, prav to pa želi Komisija preprečiti.

6.5 Po drugi strani pa se EESO v celoti strinja s predlogom Komisije za vzpostavitev vseevropske organizacije za plovbo po celinskih vodah, v okviru katere bi — prek usklajevalnega telesa — sodelovale vse evropske države in organizacije, ki jih to zadeva, torej tudi Evropska unija. Takšna organizacija bi okrepila politični pomen plovbe po celinskih vodah, in tako bi jo lahko bolj strateško spodbujali, poleg tega bi to spodbudilo

usklajenost zakonodaje. Podpiramo niti pozitivno niti negativno obarvan argument Komisije, da morajo to organizacijo sofinancirati vse udeležene strani, saj bi ravno s tem tudi države, ki niso članice EU, prispevale k razvoju plovbe po celinskih vodah.

6.6 Glede argumentov Komisije proti tej možnosti Odbor priznava, da bosta priprava in ratifikacija sporazuma terjala nekaj časa, vendar se je ta proces že začel in se lahko z ustrezno politično voljo v nekaj letih zaključi. Uspeh ministrskih konferenc o plovbi po celinskih vodah iz let 1991 in 2001 ter konferenca, ki naj bi jo letos pripravili v Romuniji, kažejo na to, da volja obstaja. Ugovor, da bi takšna organizacija delovala zunaj pravnega okvira Skupnosti, ne vzdrži, če udeležенost Unije pri tem zagotavlja povezavo s Skupnostjo. Poleg tega se lahko dejansko izvajanje sklepov te organizacije zagotovi s konvencijo, podobno kot se je to zgodilo z Mannheimsko konvencijo o plovbi po Renu.

6.6.1 Na nedavnem kongresu industrije in vrhu o celinski plovbi (ki je potekal na Dunaju od 13. do 15. februarja 2006), je Evropska komisija predstavila dodaten argument proti možnosti konvencije, ker naj bi promet po celinskih vodah v celoti sodil v pristojnost EU in odgovornost zanj ne more pripasti drugi medvladni konvenciji. Pri tem je treba omeniti, da sedanji evropski promet po celinskih vodah zaznamuje dejstvo, da so nekatere pristojnosti po sedanji revidirani Mannheimski konvenciji, zlasti v zvezi s plovbo po Renu, dodeljene porenskim državam. Poleg tega je dejstvo, da želijo biti države izven EU vključene v evropski pravni sistem, za kar seveda Skupnost ni pristojna.

6.6.2 Konvencija bi torej pomenila, da bi isti pravni sistem veljal tudi za države, ki niso članice EU. Poleg tega bi lahko ustanovili „rečne zbornice“ z različnimi pristojnostmi. Za vode EU bi še vedno v celoti veljala zakonodaja za evropske celinske vode. Bistvena prednost tega bi bilo dejstvo, da bi lahko s tem obravnavali in reševali vseevropske zadeve, poleg tega pa bi s konvencijami lahko določili nove pristojnosti (npr. na področju infrastrukture).

V Bruslju, 21. aprila 2006

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND