

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 21.1.2009
COM(2009) 8 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския
транспорт до 2018 г.**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

За Европа морският транспорт бе един от ключовите елементи за икономически растеж и просперитет през нейната история. Морските транспортни услуги¹ са изключителни важни за подпомагане на европейската икономика и европейските дружества за участието им на световния пазар. Освен това морският транспорт и всички свързани морски отрасли са важен източник на доходи и работни места в Европа.

80 % от стоките при световния търговски обмен се превозват по море, докато морският транспорт на къси разстояния се използва при 40 % от товарите, превозвани във вътрешността на Европа. При положение, че през европейските пристанища ежегодно преминават 400 милиона потници, морският транспорт също влияе пряко на качеството на живот на гражданите, като туристи и като жители на острови и периферни региони.

През последните години растежът на световната икономика и на международната търговия със стоки засили търсенето на морски транспортни услуги. Все пак в края на 2008 г. въздействието на финансовата криза върху реалната икономика бе усетено и в сектора на морския транспорт. Съществува нужда от подходяща политическа стратегия с цел да се гарантира непрекъсната работа на системата за морски транспорт на ЕС и на нейния принос за възстановяването на световната икономика. Без оглед на настоящата икономическа ситуация този политически подход следва да гарантира, че Европа ще запази основната част от своя опит на човешко и техническо равнище в полза на устойчивостта и конкурентоспособността на сегашните и бъдещите услуги на морски транспорт.

Целта на настоящото съобщение е да се **представят основните стратегически цели** на европейската система за морски транспорт до 2018 г. и да се **идентифицират ключовите области** на действие, където действията от страна на ЕС ще засилят конкурентоспособността на сектора и в същото време ще подобрят екологичните му резултати. Взети са предвид съответният икономически контекст и характеристиките на пазарните цикли на морския транспорт.

Това съобщение се вписва в по-широкия контекст на транспортната политика на ЕС² („Нека Европа продължава да се движи: транспортна политика за устойчива мобилност“) и интегрираната морска политика на ЕС³ („Синята книга“). Целта му е да подпомага също други релевантни политики, по-специално енергийната и екологичната политика на ЕС. То е резултат от постоянен диалог с експерти от държавите-членки, независими консултации с група опитни професионалисти в областта на морския

¹ За подробна информация виж ЕВРОСТАТ – Статистически данни за морския транспорт - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM(2006) 314 окончателен от 22.6.2006 г.

³ COM(2007) 575 окончателен, 10.10.2007 г.

транспорт и аналитично изследване, което проучва тенденции и сигнали за промяна в морския транспорт⁴.

2. ЕВРОПЕЙСКИЯТ МОРСКИ ТРАНСПОРТ В ГЛОБАЛИЗИРАНИЯ ПАЗАР

Днес Европа играе главна роля в световния морски транспорт, като европейските компании притежават 41 % от целия световен флот (в dwt). Приспособяването на европейския морски транспорт към изискванията на световната икономика доведе до значителни структурни промени в сектора. Конкурентният натиск от страна на държавите, занимаващи се с морски транспорт в световен мащаб, също се увеличи значително в резултат на глобализацията.

Определен брой мерки, въведени от държавите-членки в съответствие с **Насоките на Общността за държавна помощ за морския транспорт**, допринесоха за запазване на част от флота в европейските регистри и за създаване на работни места за европейските моряци. Все пак европейските флагове продължават да са изправят пред остра конкуренция от страна на регистрите на трети държави. Често чуждестранните **конкуренти имат значителни предимства** като помощ от страна на държавата, достъп до евтин капитал и богат ресурс на работна ръка или гъвкаво налагане на международно одобрените стандарти.

В контекста на настоящата икономическа криза други фактори като рисковете от свръхкапацитет в някои пазарни сегменти, протекционистки търговски мерки от страна на трети държави, нестабилност на енергийните пазари или загуба на практически опит поради недостига на квалифицирана работна ръка в Европа могат да предизвикат **преместването на централни офиси за морски транспорт и на морски отрасли в чужбина, подкопавайки усилията на ЕС за гарантиране на качествен морски транспорт в целия свят.**

Заклученията от стратегическия преглед на Комисията са следните:

- За ЕС е от ключов интерес да се постигнат и запазят стабилни и предвидими условия за конкуренция на световно равнище за морския транспорт и други морски отрасли. Една привлекателна рамка за качествен морски транспорт и качествени оператори в Европа ще допринесе за успеха на Лисабонската стратегия за растеж и трудова заетост като засили конкурентоспособността на европейските морски клъстери. Това ще гарантира и **възстановяването на сектора на европейския морски транспорт в контекста на икономическото забавяне.**
- Следва да бъде поддържана ясна и конкурентоспособна рамка на ЕС за **облагането на тонажа, облагането на приходите и държавната помощ** и когато е уместно да бъде подобрена в светлината на придобития опит съгласно Насоките за държавна помощ за морския транспорт. Рамката следва да позволява положителни мерки за подпомагане на усилията за по-екологичен морски транспорт, на техническите иновации, както и на свързаните с морското дело кариери и на придобиването на професионални умения. Следва да се разгледа възможността за засилване на връзката между заетостта в морските клъстери и помощта.

⁴ Това съобщение следва да се чете във връзка с доклада до Комисията от група опитни професионалисти в областта на морския транспорт (Септември 2008 г.) и проучването „OPTIMAR — Стратегически опции на сравнителен анализ за европейския морски транспорт и за европейската система за морски транспорт в перспективата 2008—2018 г.“, където са осигурени всички релевантни статистики и цифри.

- Изключително важни са решителните действия за **подпомагане на условията за лоялна международна морска търговия** и за достъп до пазарите. Либерализацията на търговията при морските услуги следва да продължи на всички нива. При преговорите в рамките на Световната търговска организация (СТО) ЕО следва също да засили диалога и двустранните споразумения с ключови партньори в областта на търговията и на морския транспорт.
- Част от тези усилия следва да бъде ангажиментът за качествен морски транспорт, който по принцип включва съвместна работа за постигане на **равни условия за конкуренция** при морския транспорт, като се спазват международно приетите правила на световно равнище.
- По отношение на антитръстовото законодателство Комисията наскоро разгледа специфичните правила за конкуренция, приложими за предоставянето на морски транспортни услуги до и от Европа. Комисията ще продължи да наблюдава пазарните условия, да разглежда икономическото въздействие на новия антитръстов подход и да предприема подходящи действия, ако е необходимо. Освен това Комисията ще **играе ключова роля за насърчаване на хармонизирането на световно равнище на съществените правила за конкуренция**.
- Засилващата се глобализация също подложи на по-силен натиск крехкото равновесие на международната рамка, управляваща **правата и задълженията на държавите** на флага и на пристанищните или крайбрежните държави. Принципът на „действителна връзка“, както е определен в Конвенцията на ООН по морско право, следва да бъде ключов инструмент при международните усилия за подпомагане на целите за устойчиво развитие.

3. ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ, МОРЕПЛАВАТЕЛНИ УМЕНИЯ И МОРСКИ ПРАКТИЧЕСКИ ОПИТ

През последните години отраслите на морския транспорт създадоха пряко и косвено много работни места. Около 70 % от работните места, свързани с морския транспорт, са висококвалифицирани и висококачествени работни места на брега. **Увеличаващият се недостиг на морски професионалисти**, офицери и матроси води до риск от загуба на критичната маса от човешки ресурси, която поддържа конкурентоспособността на европейските морски отрасли по принцип.

Съществува действителен интерес на ЕС в подчертаването на **привлекателността на морските професии** пред европейците чрез действия, в които се включват, когато е подходящо, Комисията, държавите-членки и самият отрасъл.

Действията на Общността следва да целят по-специално:

- **приемане на позитивни мерки**, улесняващи перспективите за кариера през целия живот в морските клъстери, като се отделя специално внимание на развиването на напредналите умения и квалификации на офицерите от ЕС за увеличаване на техните перспективи за наемане и гарантиращи, че матросите разполагат с възможности по време на кариерата си да станат офицери.
- **подобряване на имиджа на морския транспорт** и морските кариери и на познаването на възможностите за кариера, улесняване на **трудова мобилност** в морските отрасли в цяла Европа и насърчаване на най-добрите практики при рекламни кампании и кампании за наемане.

- подпомагане на работата на Международната морска организация (ММО) и на Международната организация на труда (МОТ) за **справедливото отношение към моряците**, за да се гарантира наред с другото, че насоките за отношението към моряците при морско произшествие, изоставяне, физическо нараняване или смърт на моряците и условията за отпуск на сушата са адекватно прилагани в ЕС и в целия свят.
- проследяване на съобщението на Комисията относно повторното оценяване на регулаторната социална рамка за повече и по-добри работни места в областта на мореплаването в ЕС⁵.
- насърчаване на по-доброто **използване на информационните и комуникационните технологии (ИКТ)** за подобряване на живота в морето; подпомагане на достъпността на спътникови широколентови комуникации в области като медицинското обслужване на борда, дистанционното обучение, както и личните комуникации.
- прилагане на **мерки за опростяване** за намаляване на административната тежест върху капитаните и старшите офицери на борда на корабите.

Тук трябва да се определи точното равновесие между работните условия на моряците в ЕС и конкурентоспособността на европейския флот. Ще бъде организирана работна група за идентифициране на пътищата за постигане на тази цел.

Поддържането на високи стандарти за обучение и професионалната компетенция на екипажите са ключови за гарантиране на безопасен, сигурен и екологичен морски транспорт. От това произтича нуждата на ЕС и неговите държави-членки да осигурят подходящата рамка за предоставяне на образование и обучение на екипажите под формата на мерки, целящи по-специално:

- да осигурят пълно **налагане** на международните и общностните изисквания съгласно Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW) от страна на всички държави, издаващи сертификати за квалификация на моряци.
- да направят сериозен принос за **преразглеждането на Конвенцията STCW**, като използват инструментите на Общността, за да гарантират бързото влизане в сила на преразгледаната конвенция и нейното ефективно прилагане и налагане.
- да насърчат сътрудничеството между европейските **институции за морско обучение** за повишаване на компетенциите на моряците и адаптиране на изискванията на предварителните условия на съвременния отрасъл за морски транспорт (усъвършенствани кораби, ИКТ, сигурност и безопасност).
- да работят в партньорство с обучаващите институции и отрасли за създаването на **„морски сертификати за специализация“** (европейски морски следдипломни курсове), които могат да надвишават изискванията на STCW. В този контекст следва да се обмисли създаването на мрежа от центрове за специализация за морско обучение в Европа (Европейска морска академия).
- да въведат за образуването на офицерите **модел като този на Erasmus** за обмен между институциите за морско обучение на държавите-членки.

⁵ COM(2007) 591 от 10.10.2007 г.

- да насърчат в партньорство с отрасъла осигуряването на места, където е необходимо със съответните стимули, **за кадети, взимани на борда** по време на тяхното обучение в институтите за обучение на ЕС.

По отношение на **условията на труд** първостепенният приоритет на Европейския съюз е да гарантира **прилагането на Конвенцията за морски труд (MLC) на МОТ от 2006 г.**, за да се подобрят условията на труд и живот на борда на корабите. Споразумението между социалните партньори в ЕС за прилагането на ключовите елементи от тази конвенция показва широката подкрепа в рамките на отрасъла в тази област. Действията на ЕС и неговите държави-членки следва да целят:

- осигуряване на **бърза ратификация на MLC от 2006 г.** от страна на държавите-членки и на ранно приемане на предложението на Комисията, основано върху споразумението на отрасъла за прилагане на неговите ключови елементи в правото на ЕС.
- гарантиране на **ефективно налагане** на новите правила чрез адекватни мерки, включително изискванията за контрол от страна на държавата на флага и на крайбрежната държава.
- насърчаване на разработването на **целева рамка за безопасния размер на екипажа** на корабите, за да се отговори на проблема с умората и адекватните условия за вахта на международно равнище и на равнище на ЕС.
- насърчаване и подпомагане на научноизследователската дейност, **насочена към човешкия фактор**, който е сложен многоизмерен въпрос, оказващ влияние на добрите условия за живот на хората в морето, често с преки последствия за морската безопасност и защитата на околната среда.
- обмисляне на мерки за подобряване на здравното обслужване на борда.

4. КАЧЕСТВЕНИЯТ МОРСКИ ТРАНСПОРТ КАТО КЛЮЧОВО КОНКУРЕНТНО ПРЕДИМСТВО

До 2018 г. световният флот може да наброява около 100 000 кораба (500 dwt и повече) в действие (77 500 кораба през 2008 г.). Като обем увеличението ще бъде още по-грандиозно: очаква се общият капацитет да достигне повече от 2 100 милиона dwt през 2018 г. (спрямо 1 156 милиона dwt през 2008 г.)⁶.

4.1. Подобряване на екологичните показатели

През последните години европейските администрации по морски транспорт и европейският отрасъл за морски транспорт **положиха значителни усилия** за подобряване на екологичните показатели на морския транспорт. Регулаторната рамка на ЕС бе подсилена и бе увеличено сътрудничеството с държавите-членки, за да се разрешат въпросите, включително предотвратяването на произшествия и инциденти, атмосферните емисии, третирането на баластната вода и рециклирането на корабите.

Тези усилия трябва да продължат. Комисията, държавите-членки и европейският морски отрасъл следва да работят заедно за постигането на **дългосрочна цел за морски транспорт с „нулеви отпадъци, нулеви емисии“**. За тази цел основните приоритети следва да бъдат:

⁶ Източник: OPTIMAR Study, LR Fairplay Research Ltd & Partners (Септември 2008 г.).

- гарантиране на устойчив напредък към последователен и всеобхватен подход за **намаляване на емисиите на парникови газове (GHG)** от международния морски транспорт, комбиниращ технически, оперативни и пазарни мерки.
- в тази връзка ЕС следва да **работи активно** в ММО за продължаване на ограничаването или намаляването на емисии на парникови газове от корабите⁷. Следва да се приеме режим със задължителен правен характер на Конференцията на UNFCCC в Копенхаген през декември 2009 г. При липса на напредък в тези усилия, ЕС трябва да направи предложения на европейско равнище.
- гарантиране на това, че държавите-членки са в състояние да постигнат „**добро екологично състояние**“ на морските води под своя суверенитет или юрисдикция до 2020 г., както се изисква в новата Рамкова директива за морска стратегия⁸.
- засилване на законодателството на ЕС по отношение на **пристанищните приемни съоръжения** за отпадъците от експлоатацията на корабите и на остатъците от товари, като се подобрят разпоредбите за прилагане. В тази връзка да се гарантира наличието на адекватни съоръжения и на административни процедури, за да се посрещне очаквания ръст на трафика.
- проследяване на предложенията, изложени подробно в Съобщението на Комисията относно стратегията на ЕС за **подобряване на разглобяването на кораби за скрап**⁹, осигуряване на приемането на Конвенцията на ММО относно рециклирането на корабите и устойчив напредък към нейното бъдещо прилагане.
- контрол на плавното прилагане на измененията, приети от ММО през октомври 2008 г., на приложение VI към MARPOL за намаляване на **емисиите на серни и азотни окиси от корабите**. Това включва оценка кои европейски морски зони отговарят на условията за зони за контрол на емисиите, на наличието на адекватни горива и на последствията за морския транспорт на къси разстояния. Предложенията на Комисията следва да гарантират, че преминаването към пътен транспорт за сметка на морския транспорт на къси разстояния ще бъде избягнато.
- насърчаване на алтернативни решения за гориво в пристанищата като използването на електричество от сушата, като първа стъпка Комисията ще предложи ограничено във времето освобождаване от данъци за използване на електричество от сушата при предстоящото преразглеждане на Директивата за облагане с данъци на енергията и ще изработи подробна рамка за стимулиране и регулиране.
- даване на нов тласък на **кампанията за качествен морски транспорт на Комисията** чрез споразумения за партньорство с морските администрации на ЕС, морските отрасли в най-общ смисъл и потребителите на морски транспортни услуги.
- в този контекст — насърчаване на **Европейската система за управление на околната среда за морския транспорт (EMS-MT)**, целяща непрекъснатото подобряване на екологичните показатели на морския транспорт; обмисляне на модулацията на таксите за регистрация, на пристанищните такси и на другите разходи с оглед да се поощрят усилията за по-екологичен морски транспорт.

⁷ Следва да се прилагат задължителни мерки за намаляване към всички кораби в световния флот. Днес повече от 75 % от световния флот е регистриран в държави, които не са подписали Протокола от Киото.

⁸ ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19.

⁹ COM(2008) 767, 19.11.2008 г.

4.2. Безопасност на морския транспорт

С приемането и последващите изменения на 3-ия пакет за морска безопасност понастоящем ЕС разполага с една от най-всеобхватните и модерни регулаторни рамки в света за морски транспорт. Освен това морските администрации на ЕС и европейският морски транспорт направиха значителни инвестиции за прилагането на изискванията за безопасност и сигурност.

Все пак нарастването на флота, въвеждането в експлоатация на много големи кораби за транспорт на пътници и товари и експоненциалното нарастване на извършвания морски транспорт ще усилят значително натиска върху морската безопасност. Увеличаващият се брой на откритите водни площи за корабоплаване неизбежно ще привлече трафик по така наречения път през Северно море с неговите специални изисквания. Едно разширяване на Суецкия канал би означавало по-големи кораби и повече трафик през Средиземно море с по-големи рискове.

През идните години ЕС и държавите-членки следва:

- да дадат **приоритет на налагането** на съществуващите правила на ЕС и съществуващите международни правила и бързото прилагане на мерките, въведени с 3-ия пакет за морска безопасност.
- да преразгледат мандата и **функционирането на Европейската агенция по морска безопасност** с оглед по-нататъшното увеличаване на техническата и научната помощ, която тя може да предостави на държавите-членки и на Комисията.
- да увеличат ефективността на ангажирането на ЕС в ММО и да засилят **международното сътрудничество** с партньорите на ЕС в областта на търговията и морския транспорт, като насърчат споделена култура на морска безопасност и общи усилия, например при инспекции за пристанищен контрол, по-специално със съседните държави.
- в този контекст да обърнат специално внимание на предизвикателствата вследствие на **екстремните условия за корабоплаване** като лед, както и на постоянно увеличаващия се размер на корабите. Следва да се прилагат подходящи норми за корабоплаване при наличие на лед и за построяване, както и изисквания за помощ (ледоразбивачи) по отношение на всички кораби, опериращи в най-засегнатите морски зони.
- да вземат мерки за гарантиране на системното прилагане на **„Насоките за третиране на хората, спасени в морето“** на ММО. Европа следва да бъде начело при усилията за предоставяне на помощ и изясняване на задълженията по отношение на спасяването на бедстващи хора. По-специално такива усилия следва да гарантират, че крайбрежните държави се координират и си сътрудничат с всички засегнати страни, като също служат като стимул за капитаните да изпълняват своите задължения.
- да гарантират, че всички европейски морски администрации разгръщат икономическите и човешките ресурси, необходими за осигуряване на изпълнението на техните задължения като държава на флага, пристанищна или крайбрежна държава. Всички държави-членки на ЕС следва да бъдат в **„Белия списък“ на Парижкия меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол** най-късно до 2012 г.
- да действат в рамките на ММО с цел постигането възможно най-скоро на споразумение за **ефективна международна рамка, регулираща надеждността и**

компенсациите за щети във връзка с превозването на опасни и вредни вещества по море.

- да гарантират, че до 2012 г. в съответствие с техния ангажимент във всички държави-членки са в сила всички съответни международни конвенции и че те изпълняват изискванията на Кодекса за **прилагане на задължителните инструменти на ММО**, както и на Системата за одит на държавите-членки на ММО.

4.3. Сигурност на морския транспорт

Европейският отрасъл за морски транспорт положи **съществени усилия за прилагането на задължителните мерки за сигурност**, приети през 2002 г. от ММО и включени в правото на ЕС през 2004 г. Въпреки това терористичната заплаха не показва признаци за отслабване и корабите и пристанищата ще продължат да са изправени пред **заплахата от терористични актове**. Освен това не спират много сериозните опасения от актове на **пиратство и въоръжени грабежи** в морето. Допълнителни трудности са свързани с инциденти, които включват **контрабандата на хора, нелегалния трафик и пътниците без билет**.

Предизвикателството е да се завърши вече започнатата работа по създаване на всеобхватна рамка за мерки за сигурност, основана на **превенция, капацитет за реагиране и възстановяване**. Това следва да доведе до действителна „**култура на сигурност**“, превръщаща се в неразделна част от качествения морски транспорт и качествените пристанищни операции, като в същото време не се прави ненужен компромис с производителността на морския транспорт и с качеството на живот на моряците и пътниците.

Като надлежно се вземат предвид съответните компетенции в тази област, действията на ЕС и неговите държави-членки следва да имат следните цели:

- по отношение на **терористичните заплахи** Комисията и държавите-членки следва да продължат да подпомагат прилагането на международните **мерки за сигурност, пропорционални** на преобладаващата заплаха за сигурността и основани на подходящи методики за анализ на риска. Държавите на флага и собствениците на кораби се нуждаят от тясно сътрудничество, а моряците имат нужда от подходящото основно и непрекъснато **обучение**.
- Комисията и държавите-членки следва да се възползват напълно от рамката, предлагана от измененията във връзка със сигурността към Митническия кодекс на Общността, като по този начин дадат своя принос към международните усилия за подсигуряване на международната верига за доставки.
- по отношение на **пиратството и въоръжените грабежи** Комисията и държавите-членки трябва да предприемат **твърд отпор** и да допринасят за по-сигурния морски транспорт в засегнатите зони. Европа следва да играе роля в развитието и стабилизирането на държавите, източник на такива атаки.
- в тази връзка най-неотложният приоритет е **защитата на моряците, рибарите и пътниците на кораби, плаващи край бреговете на Сомалия, в Аденския залив или във който и да е друг район в света, в който биха могли да възникнат проблеми в бъдеще**.
- Освен това стабилността на световната система за морски транспорт изисква защитата на международните транспортни морски пътища срещу всички актове, които биха могли да нарушат потока на трафика по тях. Например предвид на това,

че повече от 12 % от общия обем нефт, транспортиран по море, минава през Аденския залив, едно широкомащабно отклонение към нос Добра Надежда не само ще удвои продължителността на нормалното пътуване от залива до Европа, но и ще увеличи значително консумацията на гориво, емисиите и транспортните разходи.

- Комисията и държавите-членки следва да изготвят **планове за възстановяване**, включващи системи за ранно предупреждение, съвместно наблюдение на събития и планове за защита. Такива механизми следва да се възползват от пълното използване на LRIT и на другите подходящи системи за надзор, както и от засилената координация на отговорните органи в държавите-членки.
- Комисията и държавите-членки следва да работят заедно за гарантиране на адекватното подобряване на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (**ISPS**); следва да се обмисли програма за техническа помощ за пристанищните и морските администрации.

4.4. Морски надзор

До 2018 г. следва да се увеличат възможностите на системата за морски транспорт на ЕС, като се създаде интегрирана система за управление на информацията, за да се позволи **идентифицирането, наблюдението, проследяването и докладването** на всички кораби в морето и по вътрешните водни пътища до и от европейските пристанища и преминаващи транзитно през или близо до водите на ЕС.

Такава система ще бъде част от инициативата e-Maritime и ще се превърне в интегрирана система на ЕС за предоставяне на електронни услуги на различните нива на транспортната верига. В тази връзка системата следва да бъде в състояние да взаимодейства с e-Freight за електронна обработка на товарите, e-Customs за електронна митница и Интелигентните транспортни системи¹⁰, които позволяват на потребителите да проследяват товара не само по време на превоза му по море, но и по време на всички видове транспорт в истински дух на интермодалност.

В по-широк контекст, като се основава върху сега наличните ресурси като AIS, LRIT, SafeSeaNet или CleanSeaNet или върху тези, които са в процес на разработка като Galileo и GMES, и вземайки предвид нуждата от пълно развитие на EUROSUR¹¹, ЕС следва да насърчи създаването на платформа за осигуряване на **сближаването** на морските, наземните и космическите технологии, на **цялостността** на приложенията и на подходящата **информация за управление и контрол** въз основа на принципа „необходимост да се знае“. Сътрудничеството между цивилните и военните служби следва да се насърчава, за да се избегне повторението.

Комисията също така работи за създаването на интегрирана трансгранична и транссекторна система за надзор на ЕС¹². Една от нейните ключови цели е да организира обмен на информационни мрежи между националните власти с оглед на увеличаването на оперативната съвместимост на дейностите по надзор, на

¹⁰ COM(2007) 607, 18.10.2007 г.

¹¹ Виж Заключения на Съвета от 5.6.2008 г. по отношение на бъдещото развитие на Frontex, Eurusur и бъдещите предизвикателства пред управлението на външните граници на ЕС.

¹² SEC(2008) 2737, 3.11.2008 г.

подобряването на ефективността на операциите по море и на улесняването на прилагането на съответното общностно законодателство и политики¹³.

4.5 Морският транспорт като ключов елемент от енергийната сигурност на ЕС

Морският транспорт е много важен за енергийната сигурност на Европа и следователно е важен инструмент от европейската енергийна политика. Морският транспорт трябва да се разглежда като част от стратегията на ЕС за **разнообразяване на пътищата за доставка и на енергийните източници**. 90 % от нефта се транспортира по море, а съществува нарастваща тенденция към транспортиране на природен газ във втечнена форма (ВПГ) с танкери. Много други енергийни продукти също се транспортират по море¹⁴.

Флотът, който превозва енергийни продукти, с цялото многообразие на неговите дейности — танкери за суров нефт и нефтопродукти, за ВПГ и втечнен нефтен газ (ВНГ) и кораби, обслужващи инсталациите в открито море — става все по-важен за осигуряване на **добре функциониращи енергийни пазари и сигурност на доставките** и следователно — за благосъстоянието на европейските граждани и за европейската икономика като цяло.

По-специално последните нарушения на доставките на газ и нефт по земя все повече и повече подчертават значимостта на инфраструктурата за ВПГ. Както бе подчертано особено във Втория стратегически енергиен преглед¹⁵, съоръженията за ВПГ са съществени за увеличената **гъвкавост на доставките на газ** за вътрешния енергиен пазар, и следователно дават възможност за солидаризиране във време на криза. Флотът, който превозва енергийни продукти, трябва да бъде оборудван по най-високите технологични стандарти и екипажите, които служат в него, трябва да бъдат добре обучени, в рамката на усилията на ЕС за качествен морски транспорт.

5. СЪВМЕСТНА РАБОТА НА МЕЖДУНАРОДНАТА СЦЕНА

Европейският съюз се е ангажирал отдавна за постигане на открита и лоялна конкуренция в морския транспорт, както и за повишаване на неговото качество. Оттам и неговата подкрепа за работата на специализираните международни организации в областта на морския транспорт, включително ММО, МОТ, СТО и СМО, както и неговата силна и нарастваща мрежа от двустранни споразумения за морския транспорт и диалози с ключови партньори в областта на морския транспорт и на търговията.

Споразумението за морски транспорт от 2002 г. между Комисията и държавите-членки и Китай е добър пример в този контекст. Същият подход се следва при развиващите се в момента двустранни отношения и преговори на ЕС на регионално равнище, включително в рамките на процеса на Евро-средиземноморско сътрудничество (Euromed), Съюза за Средиземноморието или с Mercosur.

Глобалните предизвикателства, пред които днес са изправени транспортните и морските услуги, изискват убедителни отговори от международната общност. Комисията и държавите-членки имат възможност да стимулират промяна с цел

¹³ Преглед на действията, предприети през 2008 г., може да се открие в SEC (2008) 3727 от 13.10.2008 г., а през 2009 г. е предвидено Съобщение от Комисията до Съвета и Европейския парламент относно морския надзор.

¹⁴ Виж работен документ на службите на Комисията със заглавие „Енергийна политика и морска политика: осигуряване на по-добро съответствие“ SEC (2007) 1283/2 от 10.10.2007 г.

¹⁵ SEC(2008) 2794 и SEC(2008) 2791.

постигане на **всеобхватна международна регулаторна рамка за морски транспорт**, адаптирана към предизвикателствата на XXI век:

- съгласуваните действия на европейско равнище са много важни на няколко форуми, например относно: управлението (UNCLOS), международната търговия (СТО и двустранни диалози и споразумения за морския транспорт, UNCITRAL), безопасността, сигурността и защитата на околната среда (ММО), труда (МОТ) или митниците (СМО).
- Комисията и държавите-членки следва да стремят към и да си сътрудничат за постигане на всички цели на политиката на ЕС за морска безопасност и сигурност чрез **международни инструменти**, одобрени по линия на ММО. Ако преговорите в рамките на ММО се провалят, като първа стъпка и в очакване на по-широко споразумение и като вземе предвид международната конкурентна среда, ЕС би могъл да поеме лидерска позиция при прилагането на мерките в областите от особено значение за ЕС.
- За да могат държавите-членки на ЕС да действат като ефикасен екип, разчитащ на силни индивидуални участници, се изисква засилване на **признаването и видимостта на ЕС в рамките на ММО**, като се официализира координационният механизъм на ЕС и му се даде статут на официален наблюдател, ако не е възможно пълното му членство, в рамките на тази организация. Това няма да засегне правата и задълженията на държавите-членки на ЕС като договарящи страни в ММО.
- Комисията и държавите-членки следва да работят за **по-добър механизъм за бърза ратификация на конвенциите на ММО на световно равнище**, включително разглеждането на възможността за заместване на ратификацията, основана на флага, от ратификация, основана на флота, определен от държавата на пребиваване.
- Комисията и държавите-членки следва да работят с партньори в областта на морския транспорт и търговията, за да гарантират сближаване на гледните точки в рамките на ММО. Усилията на ЕС за международно сътрудничество следва да доведат до създаването на **механизъм за гарантиране на действителното укрепване на международно одобрените правила от всички държави на флага и крайбрежни държави в света**.
- Последното Съобщение на Комисията за региона на Арктика представя предложения¹⁶ за **опазване и съхраняване на този морски басейн** и, по-специално, за осигуряване на устойчиво арктическо търговско мореплаване, за които трябва да има последващи действия.

6. ИЗПОЛЗВАНЕ НА ПЪЛНИЯ ПОТЕНЦИАЛ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ НА КЪСИ РАЗСТОЯНИЯ И НА МОРСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ ЗА БИЗНЕСА И ГРАЖДАНЕТЕ В ЕВРОПА

По-нататъшната икономическа интеграция на държавите-членки на ЕИП и съседните държави ще има положителни последствия за връзките на вътрешно европейския морски транспорт. До 2018 г. европейската икономика следва да се възстанови от сегашната криза. По тази причина се предвижда, че морският транспорт в ЕС-27 ще нарасне от 3,8 милиарда тона през 2006 г. до около 5,3 милиарда тона през 2018 г. Това означава, че след десет години инфраструктурата, включително пристанища, техните

¹⁶ COM(2008) 763 от 20.11.2008 г.

връзки с хинтерланда и секторът на морския транспорт трябва да бъдат в състояние да обработват поне с 1,6 милиарда тона повече отсега. Пътническият трафик, включително фериботи и туристически кораби, също ще нарасне. Ще трябва да се осигурят териториално единство, регионално сближаване и стандарти за качество за морските пътници.

Предизвикателството е да се осигури правилната комбинация от мерки за гарантиране на това, че пристанищата могат да се справят успешно със своята функция на входни точки. Това ще изиска едновременно предоставяне на нови инфраструктури и подобряване на използването на съществуващите капацитети чрез увеличаване на пристанищната производителност. Съществуващата система, включително връзките с прилежащия хинтерланд и коридорите за превоз на товари, трябва да бъде адаптирана, за да съответства на очаквания ръст. В тази връзка основните приоритети следва да бъдат:

- да се създаде истинско **„Европейско пространство за морски транспорт без бариери“**, като се премахнат ненужните административни пречки, дублираните трансгранични проверки, липсата на хармонизирани документи и всички други фактори, които затрудняват потенциалния ръст на морския транспорт на къси разстояния.
- да се приложат мерките, обявени в **Съобщението относно Европейската пристанищна политика**. При пълно съблюдаване на изискванията за безопасност, сигурност и устойчив растеж **пристанищните услуги** следва да се предоставят във всички случаи в съответствие с принципите на лоялна конкуренция, финансова прозрачност, липса на дискриминация и рентабилност.
- да се осигурят **правилните условия за привличане на инвестиционни потоци към пристанищния сектор**, като се даде приоритет на проектите за модернизация и разширяване на пристанищата и свързващата с хинтерланда инфраструктура в тези зони, в които е най-вероятно да възникне претоварване.
- по отношение на оценките на околната среда за разширяване на пристанищата следва да се възприеме прилагането на бързи процедури, които значително ще намалят общото време на провеждане. За тази цел Комисията ще публикува **насоки за прилагането на релевантно общностно екологично законодателство за развитието на пристанищата**¹⁷
- да се укрепи стратегията на ЕС за осигуряване на пълното разгръщане на проектите за **морски магистрали**, като още повече се улесни въвеждането на иновативни решения за интегриран смесен транспорт, опростявайки административните изисквания и подкрепяйки предложените от Комисията инициативи в областта на екологичния транспорт.
- програмите на ЕС за финансиране като проектите за **Трансевропейска транспортна мрежа**, Марко Поло или инструментите за регионална политика следва да подпомогнат тези процеси и да отговорят на факторите на прехвърляне от един вид транспорт към друг.
- да се насърчат мерки за **улесняване на по-добрата връзка на островите и транспорта на пътници на далечни разстояния в рамките на ЕС** чрез качествени фериботни и туристически корабни услуги и подходящи терминали. Като се вземе

¹⁷ COM (2007) 616 от 18.10.2007 г. за Европейска пристанищна политика

предвид опитът, придобит от приемането на Регламента за крайбрежно плаване през далечната 1992 г., рамката за осигуряване на публични морски транспортни услуги, която отговаря напълно на изискванията за териториално единство, може да бъде подобрена.

- в горния контекст да се разгледат икономическите инструменти (като данъци, такси или схеми за търговия с емисии) за **„определяне на правилните цени“**¹⁸, поощрявайки потребителите да използват алтернативата на морския транспорт на къси разстояния за справяне със задръстванията на пътя и по-общо насърчавайки пазарни решения, които допринасят за устойчивостта на транспортната верига като цяло.
- да се отговори на въпроса за **правата на пътниците за ползвателите на фериботни и туристически корабни услуги** в Европа чрез насърчаване на кампании за качество (награди за най-добри фериботни оператори).

7. ЕВРОПА СЛЕДВА ДА БЪДЕ СВЕТОВЕН ЛИДЕР В НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКАТА И ИНОВАЦИОННАТА СФЕРА

Конкурентоспособността на европейските морски отрасли и тяхната способност да посрещнат предизвикателствата на околната среда, енергията, безопасността и човешкия фактор, пред които са изправени, се влияе до голяма степен от усилията в научноизследователската и иновационната сфера, които трябва да бъдат насърчавани още повече.

Днешните предизвикателства представляват значителни възможности за растежа и ефективността на отрасъла. крайни потребители, които все повече обръщат внимание на нивото на „екологичност“ на компаниите по снабдителната верига, и клиенти, които изискват екологичен транспорт, устойчивият характер на дейността и социалната отговорност на фирмите са със засилващо се значение като фактори за конкурентоспособност.

Например в сектора на морския транспорт има широко поле за подобряване на енергийната ефективност на корабите, за намаляване на екологичните последици от тях, за свеждане до минимум на рисковете от произшествия и за подобряване на живота в морето. Съществува увеличаваща се нужда от адекватни инструменти за инспекции и наблюдение и за развитие на най-съвременни технически и екологични стандарти.

Европейските морски отрасли следва да се възползват от усилията за научноизследователско и техническо развитие (НИТР), извършвани съгласно успешните научноизследователски рамкови програми на ЕС и други дейности:

- основно предизвикателство е изготвянето на **нови модели на кораби и оборудване за подобряване на безопасността и на екологичните показатели**. Целеви инициативи за НИТР следва да доведат до нови видове модели, модерни структури, материали, чисто задвижване и решения за енергийна ефективност. С оглед на поддържането на конкурентното предимство следва да се вземат подходящи мерки за адекватно опазване на знанията и интелектуалната собственост.
- за постигане на устойчива мобилност се изискват също техническо развитие и модерни логистични концепции, които увеличават максимално **ефикасността на**

¹⁸ COM(2008) 435, 8.7.2008 г.

цялата транспортна верига чрез морски транспорт на къси разстояния и транспорт по вътрешни водни пътища.

- следва да бъдат включени всички засегнати участници, за да се гарантира, че решенията, произтичащи от тези усилия, достигат до пазара. Следва да се осъществи пълно използване на **платформите за НИТР** като техническата платформа „WATERBORNE“.
- последното Съобщение на Комисията относно Европейска стратегия за мореплавателски и морски изследвания¹⁹ създава рамка, позволяваща на морската индустрия в Европа да се справи с тези технологични предизвикателства посредством по-добра интеграция с морските научни изследвания.
- следва да бъдат разработени адекватни **ИКТ-инструменти за инспекции и контрол**, свързани също с наблюдението. Техническото управление на флота, включително дистанционното управление на показателите на двигателя, силните структурни страни и общото оперативно състояние на корабите следва да се улеснят чрез модерни системи за телекомуникации. За тази цел следва да се създаде референтна рамка, за да се позволи **разгръщането на „e-Maritime“**²⁰ услуги на европейско и световно равнище. Такива електронни услуги следва да обхванат също публичните администрации, пристанищните общности и компаниите за морски транспорт.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Европейският съюз и неговите държави-членки имат силен общ интерес от насърчаването на безопасен, сигурен и ефикасен вътрешноевропейски и международен транспорт в чисти океани и морета, от дългосрочната конкурентоспособност на европейския морски транспорт и свързаните морски отрасли на световните пазари и от адаптирането на цялата морска транспортна система към предизвикателствата на XXI век.

Стратегическите варианти, представени в настоящото съобщение относно Европейския морски транспорт и Европейската морска транспортна система до 2018 г., представляват визия за постигането на тези цели.

Предложените варианти се изградени върху интегриран подход към морската политика и се основават на ключовите ценности на устойчивото развитие, икономическия растеж и откритите пазари в условията на лоялна конкуренция и на високи екологични и социални стандарти. Ползите, посочени в тази визия, трябва да надхвърлят границите на Европа и да обхванат целия морски свят, включително развиващите се страни.

Комисията възнамерява да води конструктивен диалог с всички заинтересовани страни с оглед на предприемането на действия за практическото прилагане на мерките, посочени в този стратегически преглед.

¹⁹ COM(2008) 534 от 3.9.2008 г. Програми като „Leadership 2015“ и „Life“ също подкрепят иновации, важни за морския транспорт.

²⁰ вж. точка 4.4.