

*Превод от английски език*

## КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

Брюксел, 7 юни 2006 г.  
СОМ (2006) 275 краен вариант  
Брой II - АНЕКС

### ЗЕЛЕНА КНИГА

**Към бъдещата морска политика на Евросъюза: Европейска визия за океаните  
и моретата**

**„Колко неподходящо е да наричаме тази планета Земя, когато тя е почти  
изцяло Океан“  
приписвано на Артър К. Кларк**

(представена от Комисията)

{SEC(2006) 689}

1.	Въведение.....	3
2.	Запазване на водачеството на Европа в трайното развитие на морския транспорт .....	9
2.1.	Конкурентноспособна морска индустрия.....	9
2.2.	Значението на морската среда за трайната употреба на нашите морски ресурси.....	14
2.3.	Оставане върху острието на познанието и технологията.....	18
2.4.	Иновация при променящи се обстоятелства .....	21
2.5.	Развиване на европейските морски умения и разширяване на трайната морска заетост .....	27
2.6.	Групиране .....	32
2.7.	Регулаторна рамка .....	33
3.	Максимизиране на качеството на живот в крайбрежните райони.....	38
3.1.	Увеличаване на атрактивността на крайбрежните райони като място за живот и работа .....	38
3.2.	Адаптиране към крайбрежните рискове.....	40
3.3.	Развиване на крайбрежен туризъм.....	44
3.4.	Управляване на интерфейса земя/море.....	46
4.	Предоставяне на инструменти за управление на връзките ни с океаните ...	49
4.1.	Данни за многостранните дейности .....	49
4.2.	Пространствено планиране за една растяща морска икономика.....	54
4.3.	Извличане на максимума от финансовата подкрепа за крайбрежните региони .....	55
5.	Морско управление .....	58
5.1.	Изготвяне на политика в ЕС .....	58
5.2.	Морски дейности на правителствата .....	63
5.3.	Международни правила за глобални дейности .....	66
5.4.	Вземане под внимание на географските реалности .....	72
6.	Възстановяване на европейското морско наследство и препотвърждаване на европейската морска идентичност .....	75
7.	Пътят напред – Процесът на консултация.....	78

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Всеки европеец ще си спомни уроците за великите откривателски пътешествия, които са отворили очите на нашите предци за огромната площ на нашата планета, за разнообразието от култури и богатството на ресурси. Повечето от пътешествия са правени по море. Повечето от тях са изисквали за успеха си отвореност към нови идеи, педантично планиране, кураж и решителност. С течение на времето те не само са разкрили непознати дотогава области от глобуса, но са и генерирали нови технологии като хронометъра, който позволил по-точни изчисления на географската дължина и парната турбина, която донесла избавление от тиранията на попятните ветрове.

Много европейци винаги са живяли до или близо до морето. То им е предоставяло средства за живот като рибари и моряци, давало им е здраве и радост, нови хоризонти за които да мечтаят и богат речник от думи и метафори, които да използват в литературата и в ежедневието си живот. То е било разглеждано като източник на романтика, но и на разделяне, непознати рискове и тъга. То ни е давало постоянно предизвикателство и дълбоко желание за по-доброто му опознаване.

Европа е заобиколена от много острови и от четири морета: Средиземно, Балтийско, Северно и Черно море, както и от два океана: Атлантически и Северен Ледовит океан. Този континент представлява полуостров с хиляди километри брегова ивица – по-дълга от тази на всяка друга земна маса, като Съединените американски щати или Руската федерация. Тази географска реалност означава, че **над две трети от границите на Евросъюза са брегова линия и водните пространства под юрисдикцията на неговите държави-членки са по-големи от тяхната сухоземна територия.** Чрез най-крайните си райони в допълнение към Северния Ледовит Океан Европа присъства и в Индийския океан и Карибско море. Техните морски въпроси са много и засягат ЕС като цяло.

Ето защо европейската география винаги е била една от основните причини за специалните отношения на Европа с океаните. От най-ранни времена океаните са играели водеща роля в развитието на Европейската култура, идентичност и история.

Това продължава да е така и днес. Тъй като ЕС търси ревитализиране на икономиката си, важно е да се посочи икономическият потенциал на неговите морски измерения. Между **3 и 5 % от брутният вътрешен продукт** (БВП) на Европа се оценява като **генериран от индустрии и услуги, базирани в морето**, без да се включва стойността на суровите материали като нефт, газ или риба. Морските региони дават около 40% от БВП.

Въпреки това нашите граждани не винаги са добре информирани относно важността на океаните и моретата в техния живот. Те знаят колко важна е водата, но може би не правят връзка с това, че повечето от нея се рециклира от океаните като дъжд или сняг. Те се притесняват за промените в климата, но не винаги виждат ключовата роля на океаните в модулирането му. Те печелят от възможността да купуват евтини продукти от целия свят, но не реализират колко сложна е логистичната мрежа, която докарва тези продукти при нас.

### *Логическа основа*

Трайното развитие е в основата на дневния ред на ЕС <sup>1</sup>. Неговото предизвикателство е да се гарантира взаимното **подсилване на икономическия растеж, социалното благоденствие и защитата на околната среда.**

ЕС сега има възможност да прилага трайно развитие към океаните. За да прави това, Евросъюзът може се **опира на силите, с които вече е подплатил своето морско лидерство: познание на океаните, разширен опит и възможност да се приемат нови предизвикателства, както и комбинирането на тези качества със силно задължение за защита на ресурсната база.**

---

<sup>1</sup> Комуникация от Комисията за Съвета и Европейския парламент относно разглеждането на стратегията за трайно развитие: платформа за действие' – COM (2006) 658 краен вариант/2  
Документите от Комисията са достъпни на <http://eur-lex.europa.eu/>, от Съвета на <http://www.consilium.europa.eu/> а от Европейския парламент на <http://www.europarl.europa.eu>

Океаните и моретата не могат да се управляват без сътрудничеството с трети страни и в многостранни форуми. Трябва да се **разработи политика на ЕС, насочена към океаните, която да е в рамките на международния контекст.**

Ако Европа трябва да се изправи пред предизвикателството от намиране на по-добри връзки с океаните, то не е индустрията тази, която трябва да иновира. С това трябва да се занимават хората, които изготвят политиката. Ние трябва да обмислим **нов подход към управлението на океаните и моретата,** който да не гледа повече само на това, какво **човекът може да извлече от океаните и моретата, нито пък такъв, който да гледа на океаните и моретата като чисто секторна основа, а който ги разглежда като цяло.**

Досега нашите политики относно морския транспорт, морската индустрия, крайбрежните региони, морската енергия, рибната промишленост, морската екология и другите важни области бяха разработвани поотделно. Разбира се ние се опитвахме да гарантираме вземането в предвид на тяхното влияние една на друга. Но никой не разглеждаше по-широките връзки помежду им. Никой не разглеждаше по систематичен начин как тези политики трябва да се комбинират, за да се подсилват една друга.

Фрагментацията може да доведе до приемането на противоречащи си мерки, което на свой ред ще има негативни последици за морската среда или може да наложи непропорционални ограничения за конкурентноспособността на морските дейности. Освен това фрагментацията на вземането на решения прави трудно разбирането на потенциалното влияние на един набор от дейности върху друг. Тя не ни позволява да изследваме неизползвани сътрудничества между различните морски сектори.

Сега е времето за свързване на всички тези елементи и за изковаване на нова визия за управление на нашите отношения с океаните. Това ще наложи нови начини на проектиране и прилагане на политиките на равнище ЕС, на национално и местно равнище, както и на международно ниво посредством външните измерения на нашите вътрешни политики.

## *Целта*

Зелената книга цели да стартира дебат относно бъдещата морска политика за ЕС, която да третира океаните и моретата в глобален аспект. Тя ще подчертава, че нашето продължително възползване от изгодите, които те ни предоставят, ще може да бъде възможно само посредством задълбочено уважение към тях във време, когато техните ресурси са подложени на невероятен натиск и нашите растящи технологични възможности ни позволяват да ги експлоатираме. Ускореното намаляване на морското биологично разнообразие вследствие на замърсяване, влиянието върху промените в климата и прекомерния улов на риба са предупредителни сигнали, които ние не можем да игнорираме.

Зелената книга се основава на съществуващите политики и инициативи на ЕС и съответства на Лисабонската стратегия. Тя се стреми да уцели правилния баланс между икономическите, социални и екологически измерения на трайното развитие.

Зелената книга също така се надява да спомогне за ново осъзнаване от страна на европейците на важността на тяхното морско наследство, важността на океаните в техния живот и продължителния им потенциал за предоставяне на повишено благосъстояние и икономически възможности.

## *Пътят напред*

Принципите на доброто управление предполагат нуждата от европейска морска политика, която да обгърне всички аспекти на океаните и моретата. Тази политика трябва да бъде интегрирана, интерсекторна и многостранна, а не просто събиране от вертикални секторни политики. Тя трябва да разглежда океаните и моретата на базата на солидно познание на начина, по който те работят и по който може да бъде запазена трайността на техните екология и екосистеми. Тя трябва да цели предоставянето на отговори на това как вземането на решения и помиряването на конкуриращите се интереси в морските и крайбрежни зони може да доведе до благоприятен за инвестиции климат и до разработване на трайни икономически действия.

За да се постигне това е необходимо да се засили сътрудничеството и да се насърчи ефективното координиране и интеграцията на политиките относно моретата и океаните на всички равнища.

### *Основни принципи*

В стратегическите си цели за 2005-2009 г. Европейската Комисия заяви „конкретната **нужда от всеобхватна морска политика, целяща развиването на процъфтяваща морска икономика по екологичен начин. Такава политика трябва да се подкрепя от морски научни изследвания, технология и иновация**”.

Комисията вярва, че в преследването на тази **визия** нашият подход трябва да почива върху **два стълба**.

**Първо**, той трябва да бъде свързан с Лисабонската стратегия, стимулирайки растежа и увеличаването на броя и качеството на работните места в рамките на Евросъюза. **Трайните инвестиции в познанието и уменията** са ключови фактори за запазването на конкурентноспособността и гарантирането на качествени работни места.

Интегрираният подход на ЕС към индустриалната политика подчертава, че бъдещето на Европа лежи в представянето на нови, висококачествени продукти и услуги за световния пазар, за който клиентите са подготвени да платят допълнително<sup>2</sup>.

**Второ**, ние трябва да поддържаме и усъвършенстваме статута на ресурса, на който се базират всички морски дейности: самият океан. За да се направи това е необходимо **екосистемно управление**, което се основава на научно познание.

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise\\_policy/industry/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm)

Комисията е завършила основната работа за това посредством представянето на своята **Тематична стратегия за морска екология**<sup>3</sup>.

Докато използването на тези стълбове за основа за нашата **нова морска политика** може да изглежда доста просто, две характеристики на морската среда трябва да се вземат в предвид.

**Първо, глобалното естество на океаните.** Това води както до взаимодопълване, така и до конкуренция между нациите. За да се регулират морските дейности в интерес на световното трайно развитие е нужно разработването на универсално приложими правила. Всяка част от океаните и моретата е различна и може да изисква свои собствени специфични правила и администрация. Това явно противоречие илюстрира защо глобалното естество на океаните е такова предизвикателство за хората, които изготвят политиката.

**Второто предизвикателство пред правилното управление на моретата, което е пряко свързано с първото, е че са въввлечени много действащи лица.** Много секторни политики са се появили и съществуват на всички управленски нива: ЕС, национално, регионално и локално<sup>4</sup>. Предложенията за действие могат най-добре да бъдат вземани от различни действащи лица в различни агенции и различни държави или международни организации. С цел запазване на решенията на най-близко до участниците ниво на ниво ЕС трябва да се предприемат действия само там, където те предоставят добавъчна стойност за дейностите на другите.

***Трябва ли ЕС да има интегрирана морска политика?***

***Как ЕС може да добави стойност към многото национални, локални и частни инициативи, които вече съществуват в морската област?***

<sup>3</sup> 'Предложение за Директива на Европейския парламент и Съвета, установяваща рамката за общностно действие в областта на морската екологична политика (директива за морска стратегия)' – COM (2005) 505. [http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir\\_505\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf)

<sup>4</sup> 'Национални подходи към морските работи'.



## 2. ЗАПАЗВАНЕ НА ВОДАЧЕСТВОТО НА ЕВРОПА В ТРАЙНОТО РАЗВИТИЕ НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

### 2.1. Конкурентноспособна морска индустрия

#### *Мащабът на сектора*

ЕС е водещата морска сила в света, особено по отношение на морския транспорт, технологиите за корабостроене, крайбрежния туризъм, морската енергия, включително възобновяемите източници на енергия и съпътстващите услуги. Гледайки към бъдещето съгласно изследване на Ирландския морски институт, секторите с най-голям потенциал за растеж са корабоплаването, пристанищата, аквакултурата, възобновяемата енергия, подводните телекомуникации и морската биотехнология<sup>5</sup>.

Корабоплаването и пристанищата са важни за международната търговия. 90 % от външната търговия на ЕС и над 40% от вътрешната му търговия минава по море. Европейското водачество в тази глобална индустрия е извън всякакво съмнение с 40% от световната флота, 3.5 милиарда тона товари годишно и 350 милиона пътници, които преминават през европейските морски пристанища. Около 350 000 души работят в пристанищата и в свързаните с тях услуги, които взети заедно генерират добавена стойност от около 20 милиарда евро<sup>6</sup>. Перспективите за двата сектора са с продължителен растеж, със световен търговски обем, който се увеличава и с разработване на корабоплаване на кратки разстояния и морски магистрали в Европа. Морският транспорт е катализатор за другите сектори, по-специално за корабостроенето и морското оборудване. Морските допълнителни услуги като застраховка, банкиране, брокерство, класификация и консулт са друга област, където Европа трябва да запази водачеството си.

---

<sup>5</sup> Глобален пазарен анализ на морските индустрии, март 2005 г., Дъглас-Уестууд Лимитид, Marine foresight series no.1, Морски институт, Ейре.

<sup>6</sup> Европейска организация за морските пристанища (ESPO), доклад за Зелената книга.

Океаните и моретата генерират приходи и от **туризма**. Прекият оборот от морския туризъм в Европа се оценява на 72 милиарда долара за 2004 г.<sup>7</sup>. Туристите прекарват ваканциите си в крайбрежните райони и се възползват от моретата, плажовете и крайбрежните области по различни начини. Много туристически дестинации дължат популярността си на близостта си до морето и са зависимо от качеството на околната среда. Ето защо **изключително важно е високото ниво на защитеност на крайбрежните области и на морската среда за дългосрочния туризъм като цяло и по-конкретно за бързо разрастващия се отрасъл на екотуризма**<sup>8</sup>. Туризмът генерира бизнес за корабостроителната индустрия. Индустрията на морските пътувания в Европа се е разширила силно през последните години с годишно ниво на растеж от над 10%. Всичките увеселителни кораби виртуално са построени в Европа. **Круиз-туризмът** допринася за развитието на крайбрежните зони и островите. Развлекателната индустрия за гребане се радва на стабилен растеж през последните няколко години и предвижданията изтъкват 5-6% годишен ръст в рамките на ЕС<sup>9</sup>. *„Няма друга форма на развлечение, която да покрива такова разнообразие във възраст, интереси и местоположение”*<sup>10</sup>

**Морето играе основна роля в конкурентноспособността, сигурността и безопасността на енергийното предлагане, ключови цели идентифицирани от Комисията**<sup>11</sup> **и държавните и правителствени глави в ЕС**<sup>12</sup>. Северно море е четвъртият по-големина източник на нефт и газ в света след Русия, Съединените щати и Саудитска арабия<sup>13</sup>. **Моретата около Европа също играят важна роля в енергийния сектор като средства за транспортиране, посредством увеличен брой танкери, на голям дял от употребяваните в Европа нефт и газ.** В това отношение

---

<sup>7</sup> Виж бележка под линия 5

<sup>8</sup> <http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf>

<sup>9</sup> Секторът включва между другото корабостроене, високотехнологични електронни системи за морски двигатели и оборудване, финанси, строене е финансиране на инфраструктурата. Групата на Европейския съюз за развлекателната морска индустрия (EURMIG), доклад за Зелената книга.

<sup>10</sup> Европейска плавателна асоциация (ЕВА), доклад за Зелената книга.

<sup>11</sup> Зелена книга “Европейска стратегия за трайна, конкурентна и сигурна енергия” – COM (2006) 105.

<sup>12</sup> Европейски съвет, 23-24 март 2006 г. Заключение на президентството.

<sup>13</sup> Международно сътрудничество относно производителите на нефт и газ (OGP), доклад за Зелената книга.

нарастването на важността на **втечения природен газ налага създаването на нови терминали**

**Морската вятърна енергия, океанските течение, движенията на вълните и приливите и отливите представляват голям източник на възобновяема енергия.** Ако се експлоатират успешно, те могат да допринесат за значителното предлагане на електричество в много крайбрежни зони на Европа. Това би могло допълнително да подпомогне икономическото развитие и трайното създаване на работни места в тези райони.

Европейските компании са разработили ноу-хау в морската технология, не само в морските изследвания за въгледород, но и във възобновяемите морски ресурси, работата в дълбокото море, океанографски изследвания, подводни превозни средства и работи, морска работа и крайбрежно инженерство. Тези технологии ще се използват все повече и повече и ще подобряват растежа на европейския сектор на морските технологии, особено по отношение на експортните пазари.

Организацията за прехрана и селско стопанство<sup>14</sup> посочва, че по-голямата част от новото търсене на рибни продукти ще трябва да бъде посрещнато от аквакултурата. Предизвикателството ще бъде справянето с растежа по един траен и екологично съобразен начин. Тъй като конкуренцията за пространство също може да е важен въпрос в някои крайбрежни зони, аквакултурата може да се придвижи по далеч от брега, като това налага по-нататъшни изследвания и разработки относно технологиите за отглеждане в морето<sup>15</sup>.

ЕС е една от световните сили в риболовството и най-големия пазар за обработени рибни продукти. Докато броят на риболовците в ЕС намалява с годините, като цяло около 526 000 души са заети в риболовния сектор<sup>16</sup>. Много работни места се генерират в обработването, опаковането, транспортирането и маркетинга, както и в корабостроителниците, производителите на риболовни устройства, снабдяващите

<sup>14</sup> Световните риболовства и аквакултура 2004, FAO.

<sup>15</sup> Комуникация от Комисията до Съвета и Европейския парламент 'Стратегия за трайно развитие на европейската аквакултура' – COM (2002) 511.

<sup>16</sup> Обща риболовна политика (СЕР) в цифри, 2004.

корабите търговци и поддръжката, а не само в улова на риба. Тези дейности играят значителна роля в икономическата и социалната структура на риболовните зони. С постепенния преход към по-продължително риболовство, който е планиран в рамките на Евросъюза, и с нарастващо увеличаване на рибата като здравословна храна, възможностите за по-голяма икономическа стабилност, доходност и дори растеж в някои части на риболовния сектор нарастват.

#### *Важността да бъдеш конкурентен*

С оглед на базираната на износа икономика на Европа, увеличаването на търговските обеми и географските обстоятелства, **ЕС има жизненоважен интерес от конкурентноспособност в областта на морския транспорт, корабостроенето, морското оборудване и пристанищните индустрии.** За да се гарантира тази конкурентноспособност е необходимо да се предоставят равни условия за тези индустрии на международно равнище. Това е дори по-важно, тъй като морските дейности най-често се конкурират в глобалния пазар.

**Морският транспорт и пристанищата са ключови компоненти от логистичните вериги, които свързват Единния пазар със световната икономика. Тяхната трайна ефикасност и виталност е от голямо значение за Европейската конкурентноспособност в глобализиращия се свят.**

Корабостроителниците представят добър пример за това как традиционният европейски морски сектор се справя с растящото напрежение от страна на глобалната конкуренция и най-вече от Азия. През последното десетилетие европейското корабостроене е загубило 36% от своите работни места, но е спечелило 43% повече продуктивност. Това е довело до сектор, който е специализирал в производството на усъвършенствани плавателни съдове. Корабите, произведени в Европа, са изключителни по отношение на сложността, безопасността и екологичното влияние, често пъти отвъд всякакви регулаторни изисквания. Корабостроителната индустрия на ЕС (включително производителите на оборудване) продължава да бъде технологически лидер в света, като всички основни иновации идват от Европа. В резултат на това индустрията на ЕС има

много по-висок оборот от еквивалентния сектор в Далечния изток, въпреки по-малкия обем на произвеждан тонаж.

Европейските корабостроители и техните доставчици водят в пазарни сегменти като увеселителни и пътнически кораби, малки търговски кораби, военни плавателни съдове и специализиран тонаж. Европа има силна позиция в сектора на развлекателните лодки и оборудване за тях - висококонкурентен сектор поради модерното си и развитото производствено инженерство. Иновацията в тези сектори е водена от обществените желания за по-чисти брегове, както и за развиване на разпоредбите.

Твърдата политика и твърдите програми могат да увеличат конкурентноспособността, както това е показано от LeaderSHIP 2015<sup>17</sup>, разглеждащ бъдещата конкурентноспособност на корабостроителния и кораборемонтния сектор. Това е съвместно усилие, базирано на познания, предприемачество, иновации и участие на ангажираните лица. Комисията вярва, че този пример може да бъде последван широко. В редица морски сектори като корабоплаването, корабостроенето и морската енергия въвеждането на нови технологии за гарантиране на трайната екологична съобразност на действията им създава бизнес възможности и възможности за износ, тъй като другите държави се придвижват по посока на трайното развитие.

За да могат да използват възможностите за растеж в корабоплаването и другите морски сектори, европейските компании трябва да могат да предвиждат с определена точност бъдещото развитие на пазара. Допълнителната пазарна информация и допълнителните цифри могат да бъдат полезни в това отношение.

За крайните региони на Европа по-добрият достъп, включително и чрез подобрени морски връзки както в рамките на така и с европейския континент, би подобрил силно тяхната конкурентноспособност.

---

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime\\_industrial/leadership\\_2015.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm)

Урокът тук е, че силата на европейската морска индустрия лежи в предприемачеството и възможността да се иновира. Много може да се направи, за да се гарантира, че производствените фактори от най-високо качество са достъпни за частния сектор. Това са самите океани, като ресурсна основа, научно познание относно всички аспекти на океаните и качество и опит на работната ръка. Те трябва да бъдат изследвани сега, както и регулаторната среда в рамките на която индустрията работи.

***Как могат европейските морски сектори да останат конкурентноспособни, включително и ако се вземат предвид специфичните нужди на средните и малки предприятия?***

***Какъв механизъм трябва да е в ход, за да може да се постигне едно трайно развитие на морския транспорт.***

## **2.2. Значението на морската среда за трайната употреба на нашите морски ресурси**

Добрата морска среда е условие без което не може за реализирането на пълния потенциал на океаните. За тази цел запазването на тази ресурсна база е ключът към подобряването на конкурентноспособността на ЕС, дългосрочния растеж и заетостта.

Влошаването на нашата морска среда намалява потенциала на океаните и моретата, за предоставяне на доходи и работни места. Икономическите дейности, които зависят от качеството на морската среда са засегнати най-много. Здравето на крайбрежния и морски туризъм, най-голямата свързана с морето индустрия в Европа, е на карта.

Изолираните крайни региони се изправят пред конкретни предизвикателства по отношение на природните условия (циклони или земетресения) или нелегална имиграция, които предизвикателства изискват конкретни отговори.

Риболовците също са засегнати. Поддържането на здрава морска среда означава поддържане на размера и разнообразието на живота в нея, включително рибните запаси. Само достигането до нива на запаси, които позволяват траен риболов, може да предостави ресурси за жизнеспособен риболовен сектор. Политиките за околната среда и риболова трябва да се разглеждат като партньори, стремящи се към общи цели, базирани на върховите постижения на биологията. В някои морета тези цели могат да се реализират само ако под контрол могат да бъдат поставени други заплахи за здравето на морската среда, най-вече от замърсяване откъм сушата и операционни разтоварвания от корабите. Здравата морска среда е нужна за да могат морските дарове да допринасят по оптимален начин за изхранването и здравето на хората. Има растящ брой научни доказателства, които показват, че рибата е много хранителна, но присъствието на отровни вещества, като например тежки метали и издръжливи органични замърсители в морската среда може да попречи на хората да се възползват максимално от ползите, които предлага морската храна<sup>18</sup>.

Своевременни действия са нужни за опазване на този ресурс. Комисията е приела Тематична стратегия за морската среда, която ще бъде екологичния стълб на бъдещата морска политика. Подробната оценка на състоянието на морската среда, която морската стратегия ще предостави, ще бъде особено ценно за определянето на рамките, посредством които ще бъдат регулирани всички употреби на океаните. Ключовата цел е да се постигне добър статут на морската среда на ЕС към 2021 г. Стратегията въвежда принципа на екосистемата, базирана на пространственото планиране. Без него ние скоро няма да можем да управлява нарастващите и често пъти влизащите в конфликт помежду си употреби на океаните. Това може да доведе до определяне на допълнителни морски защитени области, което ще помогне за съхраняване на биоразнообразието и ще гарантира бърз преход към трайни нива на риболов.

---

<sup>18</sup> Виж също Европейска агенция за хранителна безопасност. 'Мнение на научния отдел относно отровите в хранителната верига по искане на Европейския парламент във връзка с оценката на безопасността на дивата и риба'. Въпрос No EFSA-Q-2004-22, списание на EFSA (2005) 236.

Ефективното взимане на решения трябва да интегрира екологичните съображения в морските политики и да даде на нашите морски сектори предвидимостта, от която те се нуждаят. В центъра на новата морска политика трябва да бъде изграждането на взаимно разбиране и обща визия сред всички, които взимат решения и всички играчи за различните политики, които оказват влияние върху океаните и моретата, включително водния транспорт и пристанища, риболова, интегрираното управление на бреговите зони, регионалната политика, енергийната политика и морските изследвания и технологичните политики. Това означава да се свържат точките между различните политики с оглед постигането на общата цел на икономическа експанзия по задоволителен начин, което е ключовото предизвикателство на бъдещата морска политика.

Политиката на морска безопасност също играе основна роля в защитата на нашата морска среда. Общностното законодателство, мерките и контролните механизми са подсилени след катастрофите с танкерите Ерика и Престиж през 1999 и 2002 г. Забраната и постепенното изтегляне на еднообемните петролни танкери, тесният контрол и строгото прилагане на съществуващото законодателство, повечето контролни точки в териториалните води на ЕС и инспекциите в пристанищата, частичната хармонизация на наказателните санкции за замърсяване на морето<sup>19</sup> и създаването на Европейска агенция за морска безопасност (EMSA)<sup>20</sup> са примери за големите усилия, които са направени за подобряване на морската безопасност в ЕС.

Комисията наскоро прокара **Третия пакет** от предложения в тази област, който ще подсили съществуващото законодателство, особено по отношение на **класификацията на дружествата, пристанищният контрол, наблюдаването на морския трафик, отговорността на държавите на флага, разследването на морските инциденти и отговорността на корабпритежателите**<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> Директива 2005/35/ЕС и Рамково решение 2005/667/ЈНА

<sup>20</sup> <http://www.emsa.europa.eu>

<sup>21</sup> Комуникация от Комисията 'Трети пакет законодателни мерки относно морската безопасност в Европейския съюз' – СОМ (2005) 585.



За да преминем по-нататък е важно да използваме пълния потенциал на оценяването на риска като инструмент за политическо развитие. Това ще наложи дирижирани усилия от страна на институциите на ЕС за получаване на обратна връзка от пристанищата и корабите, за разработване на процеси и методи за предоставяне на по-добра информация относно морските инциденти и морския трафик и за намаляване на несигурността във влиянието и нивото на неблагоприятни за морската среда практики посредством оценяването на риска.

Законодателството може да бъде подкрепено посредством други видове действия. Както субрегионалното сътрудничество на балтийските държави (BSSSC)<sup>22</sup> посочва: „Непосредственото участие на над 40 регионални институции в подкрепения от Interreg проект “Балтийски господар” е най-добрият пример за растящото осъзнаване на нуждата от управление на морската безопасност и инцидентите на това ниво.” Това е пример за това как Общностните фондове могат да бъдат използвани за подпомагане на прилагането на мерките на политиката.

Два примера за международни конвенции, чиято ратификация ще допринесе за здравата морска среда са Международната конвенция за контрол на вредните системи за предпазване на корабните дъна от водорасли и полепи (AFS) и Международната конвенция за контрол и управление на водния баласт и наноса от корабите (BWM)<sup>23</sup>.

Няколко държави-членки са идентифицирали важността на борбата с инвазивните видове, които застрашават морската среда чрез въвеждането на воден баласт. Въвеждането на необходимите технологии за обработване с воден баласт трябва да се насърчава. Комисията е допринесла към усилията на Международната морска организация (ИМО) в прилагането на глобалната програма за управление на баластната вода (например посредством проектите на петата рамкова програма за третиране на баластни води<sup>24</sup>), което помага на развиващите се държави да

---

<sup>22</sup> BSSSC, доклад за Зелената книга.

<sup>23</sup> <http://www.imo.org>

<sup>24</sup> Третиране на баластни води (TREBAWA) и бордово третиране на баластните води (технологично развитие и приложения) и прилагането на морско гориво с ниско съдържание на сяра (MARTOV).

разберат проблема, да наблюдават ситуацията и да подготвят прилагането на конвенцията ВВМ. Тези усилия трябва да се подкрепят<sup>25</sup>.

*Как може морската политика да допринесе за запазването на ресурсите на океана и морската среда?*

*Как може морската политика да способства за осъществяването на целите на морската тематична стратегия?*

*Как може оценката на риска да се използва най-добре за подпомагане на безопасността в морето?*

### **2.3. Оставане върху острието на познанието и технологията**

Декларацията от Галуей, прокарана на 2004 г. Евроокеанска конференция, идентифицира приноса на морските индустрии за постигането на целите от Лисабон и ролята на морската наука и технология в седмата рамкова програма на ЕС за развитието на изследванията и технологиите (FP7) по посока на разработване на ниво на развитие от световен клас в морските наука и технология. Евроокеанската конференция от 2004 г. наблегна на това, че наред с морското изследване има и спешна нужда от подкрепа на координираното и непрекъснато събиране, архивиране на и готов достъп до изчерпателни данни<sup>26</sup>.

Изследванията и технологията са необходими не само за поддържане на водачеството на Европа в усъвършенстваните продукти, но и за да се правят избори за поведение и да се предотврати деградирането на морската среда.

Иновацията и изследванията и разработките в информационните и комуникационни технологии могат да предоставят решения за много морски домейни. В стратегическите приоритети на Комисията за 2005-09 г. морските изследвания представляват един от основните стълбове на бъдещата европейска морска политика.

<sup>25</sup> Виж справочния документ за морската безопасност и сигурност.

<sup>26</sup> [http://www.eurocean2004.com/pdf/galway\\_declaration.pdf](http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf)

Предложеният FP7 идентифицира приоритетни теми за изследване в области като околната среда, транспорта, хранителните продукти, селското стопанство, биотехнологиите, енергията и др. Той заявява, че ще се отдели специално внимание на приоритетните научни области, като например морските изследвания и технологиите, като целта е да се увеличат сътрудничеството и интеграцията на морските изследвания в FP7.

Приносът от FP7 представлява част от обществените и частни средства, изразходвани за изследвания от Общността. Важно е това, че морските изследвания в Европа се разглеждат като едно цяло и че координацията и сътрудничеството в тази област са значително подобрени. Работата в посока на координиране на националните програми в една наистина паневропейска изследователска област е започнала с мрежовата схема ERA<sup>27</sup>.

Спешно е нужна визия за морски изследвания в Европа, водещи до стратегия, която извлича дори по-големи ползи от рамковите програми и другите източници на финансиране в Европа<sup>28</sup>, избягва дублирането, затваря дупките и създава съвместни усилия. Стратегията трябва да включва механизми за оптимизиране на координацията, сътрудничеството и диалога между Комисията и изготвящите политиката хора, индустрията и научните общности в държавите-членки и в трети държави. На базата на входните данни от научната и техническата общност трябва да бъде изложено какво е нужно за подкрепата на силна и трайна интеграция на дейностите между организациите, провеждащи изследвания свързани с морето и морски дейности в Европа, както и гарантиране на по-силен междусекторен диалог между научните предмети и разработчиците на технологии, за да се предоставят входни данни за цялостен подход към морската политика.

Европейската асоциация за драгиране (EuDA) предложи създаването на *„европейски център на свършенството за познаване на морето и океаните с*

---

<sup>27</sup> Примери: MARINERA, MARIFISH, AMPERA и BONUS на ERA-NET

<sup>28</sup> Държавите-членки и частните фондове, например EUREKA – паневропейска мрежа за пазарно ориентирани индустриални изследвания и развитие – COST – европейско сътрудничество в областта на научното и технологично изследване – Европейски социален фонд и INTERREG III.

*теми като морските ресурси, ефектите върху промяната на климата, динамиката на бреговите зони, влиянието на инфраструктурното развитие, връзката между развитието и екологията в дългосрочен план"* <sup>29</sup>. Това предложение очертава многостранното естество на свързаните с морето изследвания. Вземайки предвид това можем да улесним обмяната на информация между секторите и изследователските организации. Опциите могат да включват регулярни конференции за разпространяване на резултатите от морските изследвания и получаване на обратна връзка от индустриалните участници. Създаването на единен европейски интернет портал за свързани с изследванията проекти, който да замени отделните уеб страници, съществуващи понастоящем, може да се разгледа.

WATERBORNE е създал, заедно с участниците и държавите-членки в морския транспорт визия за 2020 г., включваща дневен ред за стратегическо изследване. Тази визия включва кораб с драстично намалено влияние върху въздуха и океанската среда. За да се постигне това трябва да се засили изследването по FP7 на чисти корабни технологии, включително и по-чисти двигатели, баластни води и коефициент на добиване на нефта.

Научното изследване на морето е дейност, която обхваща целия свят. Докато подкрепя прилагането на общите политики и планиране на регионално равнище, изследването също така ще трябва да разгледа глобални затруднения като влиянието на промените в климата. Най-крайните морски райони на ЕС са разположени подходящо за наблюдение на системата на океаните, времевите цикли, биоразнообразието и други. Този потенциал може да се разглежда при планирането на бъдещите изследвания и програми за развитие в рамките на този домейн. Изследването на обществен интерес може да е необходимо по отношение на ИИЗ (изключителните икономически зони) и континенталния шелф. В домейни като тези Общностни споразумения с трети държави може да се включи двустранното съгласие, необходимо за изследванията, като по този начин се улесни и насърчи

---

<sup>29</sup> EuDA, доклад за Зелената книга.

основополагащото изследване<sup>30</sup>, което се намира в основата на общия публичен интерес.

Държавите-членки могат да включат в своите пътни карти за прилагане на плана за действие за екологични технологии (ЕТАР)<sup>31</sup> секция относно морските технологии и иновации.

***Как може да се разработи европейска стратегия за морски изследвания за по-нататъшно задълбочаване на нашето познание и разработване на нови технологии?***

***Трябва ли да се разработва европейска мрежа за морски изследвания?***

***Какви механизми могат най-добре да превърнат познанието в приход и работни места?***

***По какъв начин трябва да се включат заинтересованите страни?***

## **2.4. Иновация при променящи се обстоятелства**

### *Промяна на климата*

Океаните и моретата играят ключова роля в моделите на климата и времето. И океаните и моретата са особено чувствителни към промените в климата. Океаните действат като регулатори на климата или пряко посредством т.нар. трансфериране на топлината (пример за това е Гълфстрийм) или непряко, посредством абсорбирането на въглероден диоксид. Те могат също да бъдат засегнати от човешката дейност в крайбрежните райони или крайбрежните води. Полярните ледове също играят съдбоносна роля в глобалната климатична система.

Затоплянето на климата в арктическия регион е средно два или три пъти по-изразено отколкото където и да е другаде на планетата, с 3°C увеличение за

<sup>30</sup> Виж членове 242-257 UNCLOS.

<sup>31</sup> Комуникация от Комисията за Съвета и Европейския парламент 'Стимулиращи технологии за трайно развитие: план за действие за екологични технологии за ЕС' – COM (2004) 38.

последните 50 години. Арктическият лед вече е намалял с 15 до 20% през последните 30 години<sup>32</sup>. Ако на това не се обърне внимание, арктическите флора и фауна ще претърпят жестоки загуби, както и цялата хранителна верига от едноклетъчните алги до рибите и тюлените. Ще има сериозни последици за местните хора. Промените в климата в Арктика могат да се превърнат в основно предизвикателство за морската политика на ЕС.

Посредством повишаването на морското равнище и нарастването на температурите арктическите промени влияят на планетата като цяло. Опазването на климата в арктическия регион е много важна част от предотвратяването на глобалните промени в климата. Ето защо това стои в центъра на стратегията на ЕС за борба с промените в климата.

Промените в климата имат също така важно влияние върху Европа. Те могат да допринесат за забавянето на Гълфстрийм, със всички ефекти които това би имало върху климата на Европа. Според Международната експертна група за промени в климата (IPCC) глобалното средно морско равнище ще се повиши значително през това столетие<sup>33</sup>. Бреговото развитие и пристанищата ще бъдат изключително уязвими от бури. Туризмът също може да пострада. Увеличените летни температури в Южна Европа могат да доведат до големи промени в предпочитаните туристически дестинации. Средиземноморските брегови зони могат да се изправят пред сериозни влияния от страна на промените в нивото на валежите. Осигуряването на вода посредством отделяне на соли може да бъде все по-необходимо по нашите брегове. Трябва да се предвидят големи размествания сред видовете. Изобилието на риба и разпределението ѝ в моретата могат да бъдат засегнати със съответните последици за риболовния сектор.

Индуктираното от въглеродния диоксид окисление на океана е неизбежно. Океанското окисление може да доведе до световен упадък в зоните, благоприятстващи растежа на кораловия риф, като главните промени в морските

---

<sup>32</sup> IPCC промени в климата 2001 г.: синтезиращ доклад. XVIII пленарно заседание на IPCC (Уембли, Великобритания) 24-29 септември 2001 г.

<sup>33</sup> Ibid.

екосистеми ще засегнат морската хранителна верига и намалената способност на океаните да абсорбират въглероден диоксид. Основните влияния ще бъдат върху системата на кораловите рифове по бреговете на тропическите и субтропическите територии на държавите-членки.

Последиците от промените в климата на океаните и моретата, околната среда като цяло и икономическият просперитет и социалното благосъстояние на свой ред имат широк потенциал и ще доведат до големи разходи.

Ето защо е важно Европа да продължи да играе лидерска роля на световната сцена в борбата с промените в климата. Тя трябва да продължи да обмисля подходящи мерки, целящи намаляването на промените в климата, включително и в секторите на морския транспорт и енергията. Секторът на корабоплаването остава основен източник на замърсяване на въздуха в Европа. Основният газ, причиняващ парников ефект, който се отделя от корабите, е въглеродния диоксид. Корабните емисии на въглероден диоксид в моретата на ЕС бяха 157 милиона тона за 2000 г.<sup>34</sup> Това е повече от емисията от авиацията във въздушното пространство на ЕС. При отсъствието на нови стратегически мерки, корабните емисии на азотни оксиди се очаква да бъдат по-големи от всички сухоземни източници заедно към 2020 г.<sup>35</sup>. Тези емисии трябва да бъдат намалени в съответствие с въздушната тематична стратегия, която наскоро бе приета от Комисията<sup>36</sup>.

Ако Европа може да разработи нови технологии за намаляване на влиянието върху климата на морските индустрии както и нови способи на планиране на влиянието на промените на климата върху крайбрежните зони, то те могат да се експортират до тези части на света, където има подобни влияния. Новите морски технологии като въглеродно поглъщане и геологично съхраняване или нови морски инсталации, изградени, за да издържат на големите влияния в случаи на екстремни прояви на времето предоставят важни икономически възможности. Те поставят Европа на

---

<sup>34</sup> Квалификация на емисиите от кораби свързани с движението на кораби между пристанищата в Европейската общност. <http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport>.

<sup>35</sup> Работен документ на персонала на Комисията – SEC(2005) 1133.

<sup>36</sup> Комуникация от Комисията за Съвета и Европейския парламент 'Тематична стратегия относно замърсяването на въздуха' – COM (2005) 446.

предната линия на технологическите иновации за смекчаване и адаптиране към промените в климата. Няколко изследователски проекта подкрепяни по четвъртата, петата и шестата рамкови програми са разгледали практичността, екологичните последици и безопасността на въглеродното поглъщане. Очаква се към 2050 г. 483 милиарда тона от очакваните 877 милиарда тона от общия брой емисии на въглероден диоксид да могат да бъдат погълнати и запазени<sup>37</sup>.

### *Енергия*

Европейските крайбрежни води притежават много възможности за морски инсталации за възстановима енергия. Морските ветрове, океанските течения, вълните и приливите и отливите носят голямо количество енергия. Проекциите на Комисията са, че енергията на вятъра може да генерира 70 000 мегавата към 2010 г., включително 14 000 мегавата в открито море<sup>38</sup>. Други нови технологии включват устройства за енергия от вълните и приливно-отливни турбини, които могат да бъдат използвани по бреговете и в открито море. Във всички тези случаи конкуренцията с другите потребители на крайбрежните води като корабоплаването и риболова е възможна, като в същото време трябва да се зачитат нуждите на местното население. Това ще увеличи нуждата от пространствено планиране, както е посочено в Глава IV.

Тъй като лесно достъпните морски източници на нефт и газ се изчерпват и производителите започват да обмислят възможностите за по-труднодостъпни резерви като дълбоководните райони на морето, възникват редица въпроси: какво би могло да се направи за улесняване на разработването на тези източници без подлагане на опасност на околната среда и икономиката, какви нови технологии са необходими за достигането на тези източници и какви иновативни бизнес модели и правила могат да са подходящи в този контекст?

---

<sup>37</sup> Institut Francais du petrole  
[http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier\\_CO2/5\\_ADEME\\_FicheActionsCO2.pdf](http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacepresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf).

<sup>38</sup> Комуникация от Комисията 'Подкрепа на електричеството от източници на възобновяема енергия' – COM (2005) 627.



Потреблението на енергия в транспортния сектор изпитва най-големия растеж в ЕС, но има потенциал за спестяване на енергия. Първо, промяна от шосеен транспорт към морски може да допринесе за тези спестявания, поради относително малкото потребление на енергия за морски превоз на тон стоки. Второ, корабоплаването може да допринесе за енергийната ефикасност, например посредством употребата на вятърна и слънчева енергия и биогорива.

Друга нова област е метановия хидрат. Настоящите оценки на този ресурс са около 10 000 Gt въглероден еквивалент, което възлиза на общите ресурси на всички изкопаеми горива<sup>39</sup>. Тази форма на енергия би помогнала за диверсифициране на източниците на предлагане и за отделянето на по-малко въглероден диоксид в атмосферата отколкото се отделя при използването на нефт или въглища. Това използване, обаче, представлява голямо техническо предизвикателство по отношение на събирането, адаптирането, транспорта и конверсията в комерсиален метанов газ. Европа води изследването на метанови хидрати и на рисковете и последствията от тяхното отделяне, което може сериозно да допринесе за парниковия ефект<sup>40</sup>.

Водният транспорт на енергията посредством тръбопроводи или танкери, едновременно създава икономически възможности и повдига въпроси от перспективата на безопасността и влиянието върху околната среда на потенциални инциденти. Те могат да се разгледат чрез насоките за трансевропейска мрежа (TEN) за въгледород, покриваща всички инфраструктурни елементи.

### *Синя биотехнология*

Синята биотехнология касае нови продукти, които могат да се получа посредством използването на богатото морско биоразнообразие. Тя предлага дългосрочен потенциал тъй като около 80% от живите организми в света се намират в акваторичните екосистеми. Морската биотехнология ще допринесе за много

<sup>39</sup> Eurogif, доклад за Зелената книга.

<sup>40</sup> Виж <http://www.metro.org/>; <http://www.igme.gr/anaximander/>; <http://www.hydratech.bham.ac.uk/>; <http://www.geotek.co.uk/hyacinth/>; <http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm>; <http://www.gashydat.org/>; <http://www.eu-hermes.net/>

индустриални сектори от аквакултурата до здравеопазване и от козметиката до хранителните продукти<sup>41</sup>.

За да се реализира потенциала, важно е да се предприемат ефективни стъпки колкото се може по-скоро, за да се достигне до многостранно споразумение за защита на морското биоразнообразие по конвенцията на Организацията на обединените нации за морското право (UNCLOS)<sup>42</sup>. Това би било в съответствие с Гьотеборгската цел на ЕС за спиране на упадъка на биоразнообразието към 2010 г.<sup>43</sup>

Тъй като синята биотехнология е на ранен етап от развитието си, подкрепата трябва да фокусира върху изследването и подобряването на познанието, на което ще се базира производството на нови стоки и услуги. Това може да се направи в съчетание със заинтересованите страни.

Държавите-членки могат да се основават на примера на съществуващите “Зелени инвестиционни фондове” за мобилизиране на допълнителни рискови средства за екоинновации за океана, морските екологични технологии и биотехнологията посредством създаването на подходящи “Сини инвестиционни фондове”.

***Какви по-нататъшни стъпки трябва да предприеме ЕС за да смекчи и адаптира климатичните промени в морската среда?***

***Как могат иновативните технологии за възстановяема морска енергия да се развият и приложат? Как може да се постигнат подобрения в енергийната ефикасност и диверсификацията на горивата в морския транспорт?***

***Какво е нужно за реализиране на потенциалните ползи от синята биотехнология?***

<sup>41</sup> Изследване на перспективите за развитие на морските биотехнологии във Великобритания. Биобридж ООД 2005 г. Основни положения, [http://www.dti.gov.uk/marine\\_biotechnology\\_report.html](http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html)  
Виж също „Анализ на глобалния пазар на морските индустрии. Глава 23 (бележка 5).

<sup>42</sup> <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

<sup>43</sup> Европейски съвет от Гьотеборг 15-16 юни 2001 г. Заключение на президентството.

## 2.5. Развиване на европейските морски умения и разширяване на европейската морска заетост

Морските дейности трябва да привличат висококвалифицирани хора. Въпреки това заетостта в морския сектор в Европа може да бъде стабилна<sup>44</sup>, като броят на европейските мореплаватели намалява. Текущият недостиг касаещ най-вече търговски морски офицери не засяга обаче всички държави-членки в една и съща степен.

Наемането на добре обучен и компетентен морски екипаж и други професионалисти в достатъчни количества е много важно за оцеляването на морската индустрия, по причини за безопасност и за запазването на конкурентноспособността на Европа. Много сектори като властите за пристанищен контрол и обществата за класификации изискват постоянен приток от бивши мореплаватели, особено офицери, пилоти, инженери, корабостроителни мениджъри, инспектори по безопасността на корабите и инструктори. Много работни места на бордовете на плавателни съдове се вземат от персонал от трети държави. Това се дължи на ограниченията в кариерата, изолацията на тези професии, ниският статут, който се придава на работата и по-ниските възнаграждения на мореплавателите от трети страни<sup>45</sup>.

Данните предполагат, че причините за този упадък трябва да се търсят както в предлагането, така и в търсенето. При превоза на това натискът на конкуренцията намалява желанието на работодателите да предлагат атрактивни заплати на европейците. Съчетано с представата, че работата не е сигурна и работните условия не са добри, това води до намаляване на броя на кандидатите, кандидатстващи за позицията, въпреки че някои твърдят, че *"няма данни за да се твърди, че младите*

---

<sup>44</sup> Виж също Справочната публикация 'Заетост, социални и подготвителни аспекти на морските и риболовни индустрии и свързаните сектори'.

<sup>45</sup> Доклади на Франция, Испания и Португалия за Зелената книга. Към бъдеща морска политика на Евросъюза, стр. 10-55.

*хора от ЕС не желаят да преследват кариера в областта на морските професии*"<sup>46</sup>.

В доклад, представен през октомври 2005 г. Комисията направи предложения за промяна на негативната тенденция в броя на европейските мореплаватели и за привличане на хора в мореплавателските професии<sup>47</sup>. Заключениета на Съвета за морски транспорт от 5 декември 2005 г. показват прогрес на този фронт.

Ключов фактор е промяната на низходящата тенденция на заетостта и насърчаването на мобилността между секторите. Това зависи от признаването и прилагането на концепцията за морските групи.

Мобилността има важна роля в предоставянето на алтернативна заетост за рибарите.

Морското образование и обучение трябва да се разработва с цел снабдяване с потенциални попълнения с умения, които са от най-високо естество и които могат да предоставят многостранни възможности за заетост. Законодателните бариери като липсата на взаимно признаване на квалификациите или националните изисквания за офицери трябва да бъдат елиминирани. Прилагането на Директивата относно взаимното признаване на сертификатите на мореплавателите, издадени от държавите-членки, трябва да премахне всички останали пречки<sup>48</sup>.

Общностните средства трябва да се използват за подкрепа на управлението на промените, за улесняване на преквалификацията и професионалната преориентация, включително случаите на реструктуриране и съкращения на работни места. Трябва да се обърне внимание на дискусиите в морския сектор за създаване на системи, позволяващи на другите сектори да подпомагат финансово обученията/стажовете в

---

<sup>46</sup> Европейска федерация на транспортните работници (ETF), доклад за Зелената книга.

<sup>47</sup> Работен документ на персонала на Комисията относно действията, предприети от Комисията в областта на морската заетост – SEC (2005) 1400.

<sup>48</sup> Директива 2005/45/ЕС на Европейския парламент и Съвета от 7 септември 2005 г., изменяща Директива 2001/25/ЕС – OJ L 255, 30 септември 2005 г.

корабоплаването. Това ще улесни потенциалните бъдещи служители в получаването на опита по море, необходим за последващото наемане на работа.

Текущото морско образование и учебните планове за подготовка за корабоплаването и свързаните с него сектори, а също така и за морското инженерство и за рибарството, трябва да се преразгледат. Конфедерацията на европейските общества за морски технологии (СЕМТ) предложи в този контекст да се създаде опис на нуждите от умения за индустрията<sup>49</sup>. Съветът е поискал от Комисията да изготви „структурно изследване на мотивацията на кадрите във времето”, за да разгледа причините за незавършване на обучението от страна на обучаващите се<sup>50</sup>. Целта трябва да бъде да се гарантира, че новите членове от ЕС са подготвени по интернационални стандарти, като тези предписани в стандартите за обучение, сертифициране и контрол (STCW Конвенция)<sup>51</sup> и че те получават широк спектър от допълнителни умения, които съответстват на нуждите на индустрията и им помагат да увеличат възможностите си за наемане на работа и конкурентноспособността на европейския флот. За риболовния сектор слабото ниво на ратифициране на STCW-F Конвенцията<sup>52</sup> не позволява на договорените стандарти за обучение и сертифициране да влезнат в сила и следователно да бъдат прилагани на международно равнище.

Действията на ЕС трябва да продължат, за да се разгледат минималните изисквания за обучение, работните условия и принудителното изпълнение. В индустрията на морския транспорт мореплавателите понякога получават заплащане по така наречените „условия на месторождението/местожителството”. В случаите, където се прилага правото на ЕС относно свободата на движение на работната сила и където морските социални партньори от държавата на флага са сключили споразумение за заплатите, такива практики могат да доведат до проблеми.

---

<sup>49</sup> Конфедерация на европейските общества за морски технологии, доклад за Зелената книга.

<sup>50</sup> Заключение на Съвета 15208/05; Съвет за транспорта, телекомуникациите и енергията от 5 декември 2005 г. относно перспективите за увеличаване на заетостта в морския сектор на Общността и привличането на млади хора в мореплавателската професия.

<sup>51</sup> <http://www.stcw.org/>

<sup>52</sup> Международна конвенция относно стандартите за обучение, сертифициране и контрол за членове на екипажа на риболовни съдове (STCW-F), 1995.

Асимилацията на корабите с тяхната държава на флага и съществуването на удобни флагове със слабо прилагане на международните и националните правила прибавят допълнителна сложност на въпроса. В случаите, когато условията за заплащане на държавата на флага се прилагат и социалните партньори от държавата на флага са договорили по-високи нива на заплащане на мореплавателите от тези, договорени в държавата на месторождение/местожителство, някои корабоприетатели могат да обмислят възможността за свалянето на флаговете или смяната на мореплавателите от ЕС с мореплаватели от трети страни.

Тези въпроси трябва да бъдат разгледани допълнително на ниво ЕС в тясно сътрудничество със социалните партньори.

Действията на ЕС трябва също така да идентифицират и насърчат прилагането на най-добрите практики. Проектът по Координираното академично изследване и образование за подкрепа на иновациите в европейските морски индустрии (CAREMAR) е пример за такъв подход<sup>53</sup>.

Отличните умения на новите попълнения зависят от привличането на най-добрите млади мъже и жени в морското обучение и подготовка. Тук трябва да се преборим с лошия имидж на сектора. Много важно е да се предоставят адекватни условия на живот и работа за мореплавателите, както мъже, така и жени, които да са в съответствие със справедливо очакваните от европейците стандарти. Ратифицирането на Конвенцията за консолидиран морски труд, която бе приета от Международната организация по труда (ILO) през февруари 2006 г. е от изключително значение в това отношение. Комисията възнамерява да представи през 2006 г. Комуникация за минималните стандарти за морски труд, като обърне внимание на консолидиранта Конвенция на ILO в рамките на общностното право и ако е възможно посредством споразумение със социалните партньори. Това прилагане трябва да разширява пристанищния контрол на работните стандарти, приложими на борда на всички кораби в европейските пристанища, независимо от

---

<sup>53</sup> Полско общество на корабните архитекти и морските инженери (KORAB), доклад за Зелената книга.

флага или националността на мореплавателите. Държавите-членки трябва да ратифицират Конвенцията на ILO 185 относно документите за идентичност на мореплавателите, тъй като това е важно както за благосъстоянието на мореплавателите по отношение на напускането на брега и транзита, така и за засилване на сигурността<sup>54</sup>.

Риболовът се счита за много повече изложен на опасности от другите мореплавателски дейности. Работните условия често пъти са по-лоши отколкото в други професии. Реформата и подобряването на разпоредбите на ЕС и ILO относно работните условия на борда на корабите трябва да обърнат специално внимание на риболовния сектор. Това се прави в настоящата операция на Европейския риболовен фонд (EFF) и Финансовият инструмент за риболовно ръководство (FIFG)<sup>55</sup>.

Има достатъчно случаи на еднолични компании или на колективни споразумения за предлагане, за да се предположи, че по-високите заплати, по-добрите условия, подобрената оперативна ефикасност и безопасността могат да се комбинират. Целта за Европа трябва да бъде да има качествени кораби, които имат висококвалифициран екипаж, работещ при най-добрите условия.

***Как може спада в броя на европейците, приемащи определени морски професии, да бъде променен и да се гарантира безопасност и атрактивност на работните места?***

***Как могат да се комбинират по-добрите работни условия, заплатите и безопасността със секторната конкурентноспособност?***

***Как може да се гарантира качеството на образованието, подготовката и сертифицирането?***

<sup>54</sup> Решение на Съвета 2005/367/ЕС от 14 април 2005 г., упълномощаващо държавите-членки да ратифицират, в интерес на Европейската общност, Конвенцията за документите за идентичност на мореплавателите на Международната организация по труда (Конвенция 185) – OJ L 136, 30 май 2005 г.

<sup>55</sup> Предложение за Разпоредба на Съвета за Европейски риболовен фонд, 2004/0169 CNS, COM (2004) 497 краен вариант и Разпоредба на Съвета (ЕС) No 1263/1999 от 21 юни 1999 г. относно 'Финансовият инструмент за риболовно ръководство' и <http://ec.europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/160017.htm>

## 2.6. Групиране

Имиджът на морските сектори може да се подобри, тяхната атрактивност да нарасне и тяхната продуктивност да се засили, ако се развие общо разбиране на взаимовръзките между тях. Тази идея е известна като концепцията на групите.

Например Европейският съвет за морско оборудване (ЕМЕС) предложи следното: *„Силното морско общество в Европа е важно условие за благосъстоянието и развитието на морския транспорт. С оглед на високата степен на взаимодействие и взаимозависимост между всички играчи в (корабостроителния) сектор промяна във всяка една индустрия ще повлияе и на останалите“*<sup>56</sup>.

Групите могат да помогнат за подобряване на конкурентноспособността на всички сектори или на група от сектори. Това може да се направи посредством споделяне на знание, извършване на колективни изследвания и иновации (продуктово развитие), обединеното обучение и подготовка, споделянето на иновативни организационни методи сред група от предприятия (общи доставки или дистрибуция) или обща промоция, включително и в маркетинга и рекламата<sup>57</sup>.

Разработването на потенциала на групите е важно в сектори с комплексни вериги за предлагане, включващи производство и услуги и голям брой малки и средни предприятия. Това е случая в корабостроителството. В модерното строителство на кораби, повече от 70 % от завършените съдове се произвеждат от голяма мрежа от доставчици на системи, оборудване и услуги<sup>58</sup>. Най-добрите практики могат да се разпространяват посредством свързването на тези сектори и развиването им в мрежи на морско усъвършенстване, покриващи пълният спектър на морските индустрии, включително и услугите.

Груповата концепция е успешно приложена в редица държави-членки<sup>59</sup>. Няколко инициативи се разработват за да се затегнат връзките между групите на европейско

---

<sup>56</sup> ЕМЕС, доклад за Зелената книга.

<sup>57</sup> Виж Справочната публикация за конкурентноспособността.

<sup>58</sup> Европейска обшност на асоциациите на корабостроителниците (CESA), доклад за Зелената книга.

<sup>59</sup> Виж бележка 4.



равнище. Морският индустриален форум (MIF) свързва европейски представители на морските индустрии. Наскоро бе създадена европейската мрежа от морски групи. Въпреки факта, че много групи са концентрирани в крайбрежните зони, морската икономика има влияние не само върху крайбрежните райони и връзките с играчи в райони, които са отдалечени от бреговете, също трябва да се създават.

*Каква роля могат да играят морските групи при нарастващата конкуренция и по-конкретно за малките и средни предприятия, в подобряването на атрактивността на морските работни места и налагането на чувство за морска идентичност?*

*Как ЕС може да спомогне за съвместното сътрудничество между взаимосвързаните сектори?*

## 2.7. Регулаторна рамка

В сектори като **корабоплаването, пристанищната инфраструктура** и експлоатирането на ресурсите в открито море, включително и риболова, където се правят големи инвестиции в иновативни продукти, предназначени да издържат дълги години, **много важна е стабилната регулаторна среда**. Това е особено важно за правилата, касаещи локацията на икономическата дейност. Това е друга причина, поради която **трябва да се приложи колкото се може по-скоро изчерпателна система за пространствено планиране за европейските крайбрежни води**.

Много неща трябва да се направят, за да се гарантира по-доброто, по-простото и по-консолидираното регулиране. В рамките на ЕС е налице работа за опростяване и модернизиране на разпоредбите. Тези усилия трябва също така да се насочат към правилата за морския и свързаните с него сектори. В международен аспект Конвенцията на ИЛО относно работните условия по море демонстрира, че по-доброто регулиране на международно равнище може да бъде както от полза за мореплавателите, така и да подобри прозрачността и ефикасността на регулаторната рамка.

Изключването на морските сектори от европейското трудово и социално законодателство по редица въпроси, например Директивата за колективни обезщетения при уволнение или Директивата за трансфер на задължения<sup>60</sup>, трябва да се преразгледат в близко сътрудничество със социалните партньори.

Взаимозависимостта на морските сектори и политиките може да означава, че законодателството, което е разработено за нуждите и целите на една политика, може да има непредвидени и противоречиви влияния върху други морски цели в цялостния контекст на трайното развитие. Там, където могат да бъдат идентифицирани такива влияния, Комисията вярва, че измененията в конкретното законодателство на Комисията ще бъдат разгледани. За да се избегнат теоретични и бюрократични процедури, Комисията апелира към заинтересованите страни да идентифицират такива случаи, за да се предложат промени, базирани на интегрирания анализ.

Прилагането на правилата относно необхватността на световните океани трябва да не зависи единствено от правителствената дейност, но също и от приемането на правилата от тези, за които те се прилагат. Това поставя тежест върху участието на заинтересованите страни в процеса на изготвяне на правила. Общността вече е признала това в риболовния сектор посредством създаването на регионални консултативни съвети по реформираната обща риболовна политика, които са консултирани от Комисията относно бъдещото законодателство, засягащо тези зони и могат да предложат собствени идеи за развитие на риболовната политика.

Саморегулацията, въпреки ограниченията си, и корпоративната социална отговорност (CSR) могат да играят важна и допълваща роля. Приемането на стратегиите CSR и разкриването на представянето във връзка с обявените цели представят алтернатива на регулирането. CSR може да допринесе за трайно развитие, като в същото време увеличава иновативния потенциал и конкурентноспособността на Европа. Той може да донесе преки ползи за компаниите, позволявайки им да оперират при пълна симиоза с тяхната среда, като

---

<sup>60</sup> Директиви на Съвета 98/59/ЕС (OJ L 225, 12 юли 1998 г.) и 2001/23/ЕС (OJ L 082, 22 март 2001 г.)

има позитивни ефекти конкретно върху застрахователните премии или достъпа до финанси.

Една система за **регулиране на ефикасността** също ще гарантира, че икономическите сигнали, които се подават към пазара, подсилват неговите правила. Както **европейската асоциация на класифициращи общества** (EurACS) посочи „*бъдещият успех ще зависи както от стимулите за качествено представяне, така и от определената степен на наказания за незадоволитено представяне*”<sup>61</sup>.

Подходящите механизми за стимулиране трябва да се развият от корабоприжателите заедно с добър архив за проследяване, например посредством предлагането на по-малки разходи в пристанищата и по-малко проверки за сигурност. „*Таргетните пристанищни инспекции са се доказали като ценна тактика в елиминирането на субстандартния превоз от световните океани и в подобряването на цялостните стандарти за безопасност на международната корабоплавателна индустрия*”<sup>62</sup>. Задължителното застраховане и системата бонус-малус във вида, в който се използва в другите видове транспорт, трябва да се прилагат. Клубовете за защита и обезщетение (P&I) трябва да гарантират, че техните операции представляват стимул за качествено корабоплаване и да наказват субстандартните кораби. Един изчерпателен преглед на регулаторната и структурна рамка трябва да идентифицира как икономическите стимули могат да бъдат допълнително подобрени в морските сектори, включително и корабоплаването.

**Конкуренцията** е ключов механизъм за предоставяне на рационални пазарни стимули. Корабоприжателите традиционно си сътрудничат в консорциуми, алианси, сдружения и линейни конференции. Комисията наскоро откри, че линейните конференции имат негативно влияние върху конкуренцията и предложи на Съвета да ги премахне. За да подпомогне на плавния **преход към по-конкурентноспособна среда**, **Комисията възнамерява да издаде насоки за**

---

<sup>61</sup> EurACS, доклад за Зелената книга.

<sup>62</sup> Международна асоциация на класифициращите общества (IACS), доклад за Зелената книга.

приложението на правилата за конкуренцията за всички останали форми на сътрудничество в сектора на морския транспорт<sup>63</sup>.

Съгласно правилата на UNCLOS държавата, в която е регистриран корабът е тази, която е отговорна за техните приложения, така наречената държава на флага. Ако държавата на флага е небрежна в прилагането и контрола на международните правила, „удобен флаг“, това може да стане домашен регистър на субстандартни кораби или безотговорни собственици. В противоречие с това, регистрите, които са стриктно следени от международните правила и прилагат допълнителни ограничения могат да открият, че собствениците трансферират своите съдове, за да намалят затруднителните регистри. Това не е нов дебат и дилемата пред правителствата ще остане.

Но три неща могат да бъдат направени:

- (1) Първо, ЕС и държавите-членки трябва да поставят цялата тежест на конкретните си правомощия, комбинирано влияние и външни политически инструменти зад политиката, които да подобряват представянето на всички държави на флага.
- (2) Второ, спешно трябва да се разработят нови инструменти за засилване контрола на международните правила за открито море и пристанищния контрол, като се използват модерни технологии като глобалната сателитна навигация (Галилео)<sup>64</sup>.
- (3) Трето, трябва да се извърши задълбочен анализ с участието на социалните партньори, за да се идентифицират начините за подобряване на конкурентноспособността на корабите, плаващи под европейски флагове.

Що се касае до риболовния сектор, един от резултатите от Световната среща за трайно развитие в Йоханесбург през 2002 г. беше, че нивата на улов на риба трябва

---

<sup>63</sup> Бяла книга относно прегледа на Разпоредба 4056/86, прилагаща правилата за конкуренция на ЕС в морския транспорт, Програма на Комисията 2003/COMP/18.

<sup>64</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)

да се запазят или да се трансформират в нива, които могат да доведат до максималния продължителен резултат към 2015 г. Комисията скоро ще приеме Комуникация относно това как се прилага концепцията за максималния продължителен резултат в общата риболовна политика. Намалването на прекомерния улов на риба ще увеличи печалбата, намали екологичното влияние и намали изхвърлянето на риба. Ще могат да се хващат по-големи и ценни риби, често в по-големи количества. Това са предимствата в предлагането на пазара и значителните конкурентни предимства, които ще бъдат спечелени. Рискът от колапс на улова на риба е значително намален.

По-общо риболовците ще спечелят от по-интегрираните политики вследствие на взаимодействието между риболовния сектори и другите политики. Решенията относно пространственото планиране или разпоредбите относно токсините и нутриентите, както и планирането на пристанищата и инфраструктурата, влиянието върху рибните стопанства, като в същото време последните могат да влияят на уязвимите среди на живот и видовете, които не са предмет на улов, включително бозайниците и морските птици. Създаването на връзки между тези области на политика би намалило често изразяваната загриженост за риболовния сектор, че той носи несправедлив дял отговорност за подобряването на морската среда, тъй като е по-лесен за идентифициране и за регулиране от много други участници в разрушаването на екологичното равновесие.

*Как може да бъде подобрена регулаторната рамка за морската икономика, за да се избегнат непредвидени и противоречиви влияния върху морските цели?*

*Кои изключения на морския сектор от някои социални законодателства на ЕС все още са оправдани? Трябва ли да се насърчават допълнително конкретни правни инструменти относно работните условия в морския сектор?*

*Как могат да се опростят разпоредбите на ЕС за безопасността, като в същото време се запазят високите стандарти?*

*До каква степен могат икономическите стимули, саморегулатори и корпоративната социална отговорност да допълнят правителствените разпоредби?*

*Какви по-нататъшни действия от страна на ЕС са нужни, за да се занимаем с неадекватността на субстандартните флагове и да предоставим стимули за регистриране под европейски флагове?*

*Трябва ли да бъде достъпен избран регистър на ЕС? Какви условия и стимули могат да се планират за такъв регистър?*

*Как трябва да се доразвие общата риболовна политика за да постигне тя своята цел на устойчив риболов?*

### **3. МАКСИМИЗИРАНЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ЖИВОТ В КРАЙБРЕЖНИТЕ РАЙОНИ**

#### **3.1. Увеличаване на атрактивността на крайбрежните райони като място за живот и работа**

Бреговете на Европа някога са били населени от общности, които са се прехранвали от риболов. С развитието на локалния и международен морски транспорт пристанищата също се развиват и около тях започват да изникват допълнителни дейности. Относително скорошен феномен е търсенето на живот близо до морето просто заради удоволствието. Конференцията за периферните морски региони в Европа (CPMR) изтъква, че „Тяхната природна атрактивност (пейзажи, слънчевите часове, здравето) допълнително подпомага силния демографски растеж, който не показва сигнали за намаляване”<sup>65</sup>.

Днешните по-благоденстващи общества и увеличени брой граждани, които не са ангажирани с активна заетост, са важни фактори, водещи до нараснало търсене на морски развлекателни услуги. Това е наложи възникването на нова индустрия в крайбрежните зони, за да се отговори на тези нужди. Това, на свой ред, е довело до

<sup>65</sup> CPMR, доклад за Зелената книга.

разриването на динамични европейски доставчици, които са се установили в международните пазари.

Достигането на тази индустрия е трудно за анализиране, тъй като статистиката е бедна. Оценките предпагат, че близо половината от европейското население живее по или близо до бреговете, но все още няма налични оценки относно стойността на тези локации, състоянието на здравето на моретата до бреговете, достъпността на морските развлечения или позитивните ефекти от качеството на живот по бреговете. Въпреки че БВП традиционно се използва като индикатор на икономическите резултати, сега широко е признато, че неговият растеж по само себе си не отразява общественото благосъстояние. Едно измерение, което не е записано от конвенционалните икономически индикатори, базирани върху националния изход, е „непазарната стойност“ на морета, т.е. стойността на услугите, които без да са субект на пазарна транзакция, могат да имат значително влияние върху благосъстоянието. Примери могат да се открият във възстановителните дейности като прекарване на времето на плажа и стойността на печалбите от крайбрежната природа.

**Влошаването на морската среда**, което може да доведе до разпространяване на цъфтеж на водорасли в Балтийско море или появата на ята от медузи в Средиземно море, **значително снижава това качество на живот**.

Без данни е трудно да се види как планиращите власти могат да придадат достатъчна тежест на тези елементи при вземането на решения по отношение на развитието на икономически дейности в крайбрежните райони или в крайбрежните води. **Комисията вярва, че трябва да се предприеме изчерпателно изследване, за да се направят достъпни такива оценки. Трябва да бъде разгледан фактът, че екологичните и социално-икономическите данни не са били вече направени достъпни в крайбрежен формат. Това ще даде на вземащите решения и на**

заинтересованите страни изчерпателно виждане за крайбрежните въпроси и тенденции в Европа<sup>66</sup>.

Развитието неизбежно води със себе си натиск относно пространството и околната среда. То налага подобряване на достъпността до и вътрешната мобилност в крайбрежните зони и по-конкретно малките острови, посредством подобрения в транспортната инфраструктура. То също призовава за предлагане на услуги от общ интерес (здравеопазване, образование, водно и енергийно предлагане, телекомуникации, пощенски услуги, отпадни води и третиране на отпадъците), за да се подобри качеството на живот в крайбрежните зони и по-конкретно през пиковите туристически сезони. В селските и отдалечени области Информационните и комуникационни технологии играят роля за предоставяне на услуги като електронно здравеопазване, електронно учене, обществен достъп до интернет, електронен бизнес, електронен асистанс в бизнеса и надомна работа<sup>67</sup>.

Влиянието върху околната среда от такова развитие трябва да се отчете съобразно неговото планиране, ако резултатът е бил траен.

*Как може качеството на живот в крайбрежните райони на Европа да бъде поддържано, като в същото време се продължи разработването на трайни приходи и работни места?*

*Какви данни трябва да се направят достъпни, за да могат да се използват за планиране в крайбрежните региони?*

### 3.2. Адаптиране към крайбрежните рискове

Ние трябва да питаме как да защитим океаните, но също така и как да защитим самите себе си от тях. С морето са свързани сериозни рискове за хора и стоки. Много от тях са свързани с природните рискове като ерозия, крайбрежно наводнение, бури и цунамита. Някои от тях са провокирани от човека, като

<sup>66</sup> Политика на Комисията за крайбрежната зона, <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6>

<sup>67</sup> Виж също мнението по собствена инициатива на Комисията за регионите от 12 октомври 2005 г. – морска политика на ЕС – въпрос на трайно развитие на местни и регионални власти.



например промяната в климата и налагат бързи действия за да се избегнат сериозни влияния в близката декада. Успокояването на промените в климата е ключ към защитата на нашата икономика. С оглед на вече неизбежните влияния са нужни цялостни адаптивни стратегии за управление на рисковете за крайбрежната и морската инфраструктура, за организиране на защита в морето и за защита на морската екосистема, запазвайки морските си дейности. Също така има рискове от човешко естество и по-специално замърсяването вследствие на човешки дейности като инцидентно и оперативно замърсяване от кораби и свързаните с това нелегални дейности като контрабандата, нелегалната миграция, пиратството и тероризма.

### *Брегова отбрана и природни бедствия*

Увеличаването на нещастните случаи при силни бури и наводнения в Европа обикновено се отдава на глобалните промени в климата

Увеличаването при бури или наводнения в Европа най-общо може да се отдаде на глобалните промени в климата, но то ще има и отражения върху бреговата инфраструктура, корабоплаване, аквакултура и проекти за морски инженеринг като устройства за вълни и приливи и отливи. Половината от блатистите земи на Европа се очаква да изчезнат към 2020 г.

Обществените разходи в ЕС, които са посветени на защитата на бреговата линия от риск от ерозия и наводнение са достигнали приблизително 3.2 милиарда долара, в сравнение с 2.5 милиарда през 1986 г., а изследванията посочват, че разходите за брегова ерозия ще възлизат на около 5.4 милиарда на година в периода 1990-2020<sup>68</sup>.

Увеличените разходи са сигнал за това, че трябва да се направи повече за въплъщаване на риска в планирането и инвестиционните решения. Изниква и въпросът дали и как част от риска и финансовите разходи трябва да се трансферират на частни страни, които или да причиняват увеличения риск или да избират живот или инвестиции в рискови области. Липсата на действие за

---

<sup>68</sup> Европейска инициатива за трайно управление на бреговата ерозия [www.eurosion.org](http://www.eurosion.org)

намаляване на рисковете би довела до по-високи застрахователни премии и нарастване на разходите.

През 2006 г. Комисията предложи директива относно оценката и управлението на наводненията. Целта ѝ е да намали и управлява рисковете при наводнения за човешкото здраве, околната среда, инфраструктурата и собствеността<sup>69</sup>. Европейското ноу-хау при разглеждането на тези заплахи е голямо. В ера, в която много от световните брегове са подложени на една и съща заплаха, това представлява растящ пазар за европейските компании.

Цунамито от Югоизточна Азия и Индийския океан от декември 2004 г. напомни на всички за уязвимостта на крайбрежните райони за разрушителните сили на океана. Международното сътрудничество в областта на науката и инженеринга с цел намаляване на влиянието на природните бедствия, подобряването на систематичния мониторинг на характеристиките на сеизмичното и морското равнище с цел гарантиране на светкавично предупреждение и общостен отговор на цунамита и други природни заплахи от страна на океана трябва да бъдат подобрени. Не трябва да забравяме, че Средиземно море или Атлантическият океан до Пиринейския полуостров, както и Индийския океан, са райони с повишена опасност от земетръсна дейност. Развитието на системи за ранно предупреждаване би помогнало на държавите-членки да минимизират времето за отговор при природни бедствия и подобряването на колективната способност на ЕС да реагира светкавично.

### ***Сигурност и безопасност***

Свързаните с морето рискове и заплахи също включват замърсяването от кораби и криминални дейности от трафика на човешки същества и контрабандата до тероризма. Такива рискове и заплахи за европейските интереси изискват контрол на съответствието с морските правила за безопасност посредством пристанищен контрол, надеждно и ефикасно управление на трафика на съдове и засилено

---

<sup>69</sup> Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета относно оценяването и управлението на наводненията, COM (2006) 15 краен вариант /2

наблюдение. Това налага хармонизиране на несъответствията в законодателството на държавите-членки и прилагането на международни инструменти като Кодекса на ISPS<sup>70</sup>. Мониторингът на водите на ЕС включва значителни ресурси: суша, въздух и системи за сателитно наблюдение и проследяване на съдовете. Той ще има полза от по-нататъшна интеграция. Борбата с тези рискове и заплахи може да бъде по-ефикасна с действия, които да подобрят обмена на информация между държавите-членки, съвместните екипи за разследване<sup>71</sup> и засилването на защитата на важните инфраструктури в ЕС.

Гарантирането на безопасността и сигурността по нашите морета изисква международно сътрудничество. ЕС си сътрудничи със Съединените американски щати в рамката на Инициатива за сигурност на контейнерите (CSI)<sup>72</sup>, стартирана след терористичните атаки от 11 септември 2001 г. Този подход би трябвало да бъде разширен и към други държави, които са силно въввлечени в морския трафик в ЕС.

#### *Предоставяне на верни отговори*

Тъй като крайбрежните зони стават все по-атрактивни за европейците, трябва да се обърща повече внимание на съпътстващите рискове и начините за тяхното избягване. Нужни са превантивен подход и иновативно планиране. Работата, която се извършва по проектите “EUROSION”<sup>73</sup> предоставя добра база за по-добро разбиране и планиране на бреговете отбрани.

За да се подкрепи сътрудничеството и да се наложат най-добрите практики в управлението на риска е необходим опис на политиките за намаляване на риска и отговорите на ниво ЕС, включително механизмите за крайбрежна защита и плановете, които съществуват в държавите-членки и на равнище ЕС. В това

---

<sup>70</sup> [http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic\\_id=897](http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=897)

<sup>71</sup> Рамково решение на Съвета относно съвместните екипи за разследване – JO L 162, 20 юни 2002 г.

<sup>72</sup> Споразумение между ЕС и САЩ за интензифицирането и разширяването на споразумението относно митническото сътрудничество и взаимното подпомагане по митнически въпроси с цел включване на сътрудничеството по сигурността на контейнерите и свързаните с нея въпроси (OJ L 304, 30 септември 2004 г.)

<sup>73</sup> Виж бележка 67.

отношение подобряването на сътрудничеството между граждани и военни в случай на нещастие трябва да се разгледа. Военните бази данни на ЕС, които понастоящем се използват за отговор на терористичните атаки от механизмите за гражданска защита на Общността, биха били полезни при реагирането на други видове нещастия. За да се подобри отговора на основните критични моменти, които са по-силни от националните капацитети, Комисията наскоро прие две законодателни предложения за засилване на механизма за гражданска защита на Общността<sup>74</sup>. Европейската агенция за морска безопасност подпомага държавите-членки в случай на инциденти, водещи до замърсяване. Комисията също така е предложила създаването на правна рамка за определяне от страна на държавите-членки на най-подходящите места за подслоняване на кораби в случай на бедствие. С целта да се предотвратят и да се отговори на инциденти по море и рискове от замърсяване<sup>75</sup>. Защитата от наводнения ще продължи да бъде елемент на подпомагане по съществуващите фондове на Общността.

*Какво трябва да се направи, за да се намали уязвимостта на крайбрежните региони към рискове от наводнения и ерозия?*

*Какво по-нататъшно сътрудничество е нужно в ЕС, за да се отговори адекватно на природните бедствия?*

*Как могат нашите брегове и крайбрежни води да бъдат по-добре охранявани, за да се избегнат заплахи за човешкия живот?*

### **3.3. Развиване на крайбрежен туризъм**

Крайбрежните зони и острови са важни елементи от атрактивността и успеха на крайбрежния туризъм. Устойчивите развития на туризма в тези райони трябва да се подкрепят, за да може Европа да остане номер 1 като световна туристическа дестинация.

<sup>74</sup> COM (2005) 113 и COM (2006) 29.

<sup>75</sup> Виж бележка 20.

Устойчивият туризъм може да допринесе за развитието на крайбрежните области и островите посредством подобряването на конкурентноспособността на бизнеса, посещаването на обществените нужди и подобряването на природното и културно наследство и на локалните екосистеми. Нуждата от подобряване или запазване на тяхната атрактивност е стимул за увеличаването на броя на дестинациите, за да се погледне към по-устойчиви и екологично ориентирани практики и политики. Няколко дестинации правят големи усилия при прилагането на интегриран подход за качествено управление. Те дефинират стратегии със своите партньори, прилагат добри практики и разработват мониторингови и оценъчни инструменти за коригиране на своя подход. Техният опит може да бъде база за препоръки, които да се разпространят към всички крайбрежни туристически дестинации.

Комисията работи по подготовката за европейски Дневен ред 21 за устойчивостта на европейския туризъм. Този Дневен ред 21 ще допринесе за поощряването на усилията за налагане на устойчивост на крайбрежните области и островите на Европа.

Диверсификацията на туристическите продукти и услуги може да допринесе за конкурентноспособността на крайбрежните и островни дестинации и особено когато туристите получават възможност за разглеждане на културни и природни обекти по брега или в селския или градски хинтерланд, както и различни морски забележителности като наблюдаване на морски бозайници, гмуркане или подводна археология или лечение таласотерапия. Тази диверсификация дава много изгоди като намалено напрежение по плажовете, алтернативни източници на приходи за бивши рибари в крайбрежните общности и създаването на нови дейности за подкрепа на запазването и развитието на местното наследство.

Диверсификацията може да помогне за удължаване на туристическия сезон, като създаде повече растеж и заетост и намали екологичното, икономическото и социално влияние, причинено от натоварения туризъм в няколко месеца от годината.

Продължителното допринасяне на туризма към развитието на крайбрежните райони зависи от наличността на инфраструктурата за развлекателни дейности. Според EURMIG „намирането на достъпна стоянка за лодка става все по-трудно. Има силни и обективни доказателства, че пристаните за яхти и лодки са основни стимулатори за възобновяването на заразите по водните граници”<sup>76</sup>.

Важна връзка в контекста на развлекателните дейности е тази между любителския и промишления риболов. Европейският съюз на любителите риболовци посочва, че Европа има 8-10 милиона любители риболовци в морето, като индустрията свързана с тях е от 8 до 10 милиарда евро. Има малко съмнения, че стойността за крайбрежната икономика на една риба, хваната от любител рибар надминава стойността на същата риба, хваната за търговски цели с риболовно корабче. От друга страна е разбираемо, че риболовците изискват ограниченията относно вземането на определени риби за цели за консервиране да се прилагат и към спортния риболов, особено когато при него се използват подобни риболовни такъми като при професионалния. Тези въпроси изискват по-нататъшно изследване и разглеждане.

***Как може иновацията в услугите и продуктите по отношение на крайбрежния туризъм да бъде ефективно подкрепена?***

***Какви специфични мерки трябва да бъдат взети на ниво ЕС, за да се подкрепи устойчивото развитие на туризма в крайбрежните райони и островите?***

#### **3.4. Управление на интерфейса земя/море**

За да се координират многостранните употреби на крайбрежните зони, тяхното влияние и политиките за развитие, много крайбрежни власти са се ангажирали в интегриран мениджмънт на крайбрежните зони (ICZM). Един от принципите на ICZM е да интегрира морето, сушата и техните интерфейсни области под единен интегриран мениджмънт, а не да ограничава този мениджмънт до сухоземните зони.

<sup>76</sup> EURMIG, доклад за Зелената книга.

През май 2002 г. Европейският парламент и Съветът приеха препоръка<sup>77</sup>, с която държавите-членки трябва да развият стратегии за ICZM с техните регионални и локални власти, както и заинтересованите страни. В хода на 2006 г. Комисията ще оцени прогреса и ще прецени дали по-нататъшните мерки са подходящи.

Съгласуваността на политиките на ЕС, които засягат крайбрежните зони и интеграцията на различни нива на управление са предпоставка за успешно ICZM. Актуалните решения на крайбрежното планиране и управленческите въпроси най-добре се намират на регионално или местно равнище. С оглед на взаимозависимостта между крайбрежните и морски въпроси по интерфейса земя-море, една цялостна морска политика на ЕС има основен залог в успеха на ICZM. Ето защо трябва да се обърне внимание на механизмите за сравнителен анализ, приложими на територията на ЕС и на обмена на най-добри практики.

Една важна връзка между сушата и морската екосистема се дава от продължителния поток на вода от нашите реки към морето. Там където това не е биологически разлагаемо, замърсяването отива в океаните. Някои от нашите морета, например Северно, се справят с това по-добре от други, като Балтийско море например поради дълбочината, турбуленцията и полузатворения характер.

Тъй като базираното на екосистемите управление на крайбрежните води се развива въз основа на Тематичната стратегия за морска среда, възможно е да се идентифицират мерки на сушата, които трябва да се вземат, ако целите им могат да бъдат постигнати. Много от замърсяването, което оказва влияние върху морската среда, произтича от източници, базирани на сушата: хранителни вещества от фермите, градски и индустриални отточни води, пестициди, въглеводороди и химикали.

Един от най-ярките примери за ролята на крайбрежните региони в свързването на дейностите по вода и суша е този на пристанищата. Те са основен елемент в световната логистична мрежа, те са местоположението на бизнес дейностите и

---

<sup>77</sup> Препоръка 2002/413/CE (OJ L 148, 6 юни 2002 г.)

предоставят място за живеене и устройства за туристите. След като в началото са били обърнати само към една дейност, сега те са се превърнали в мултифункционални селища.

Европейската организация за пристанищата (ESPO) посочва: „ЕС просто не може да функционира без своите пристанища. Почти цялата външна търговия на Общността и половината от вътрешната ѝ влиза или излиза през над 1000 морски пристанища, които съществуват в 20 морски държави-членки в ЕС”.<sup>78</sup>

Освен това ЕС има политика за насърчаване на прехода от сухоземен транспорт към воден транспорт. Както ECSA изтъква „в тези сектори, където се конкурираме пряко с други видове транспорт, корабоплаването остава до голяма степен най-рентабилната форма на транспорт”<sup>79</sup>. Това е една от причините, поради която корабоплаването на кратки разстояния и морските магистрали ще бъдат подкрепяни и по-нататък в интегрираната транспортна система на ЕС.

Развитието на корабоплаването в ЕС в контекста на растящата световна търговия, която напоследък се е разрастнала по-бързо отколкото световната икономика за последните шест десетилетия, е зависимо от ефикасния пристанищен капацитет. Процесът по планирането и рамката на публичната политика ще трябва да постигнат това на фона на нарастваща конкуренция за пространство в и около пристанищата, да не говорим за екологичните причини.

В този контекст основен въпрос е съгласуването на развитието на морския транспорт и запазването на околната среда на фона на ограниченията, наложени от разпоредбите на ЕС по Natura 2000 и Директивите за птиците и естествената среда<sup>80</sup> като в същото време се разглежда нуждата от разширяване на пристанищата за допълнително развитие на интермодалните транспортни услуги. Тази тема е свързана с въпроса дали пристанищните дейности трябва да се извършват в няколко, много ефикасни пристанища, свързани с европейските

<sup>78</sup> ESPO, доклад за Зелената книга.

<sup>79</sup> Европейска общност на асоциацията на корабоприетелите (ECSA), доклад за Зелената книга.

<sup>80</sup> Директива на Съвета за запазване на дивите птици 79/409/ЕЕС (ОJ L 103, 25 април 1979) и Директива на Съвета за запазване на естествената среда и дивата фауна и флора 92/43/ЕЕС (ОJ L 206, 22 юли 1992 г.)



транспортни мрежи (TEN-T) или да се разпределят между по-голям брой пристанища, като по този начин се избегне излишното концентриране на дейност с придружаващите я проблеми относно натовареността и натиска върху околната среда и инфраструктурата на хинтерланда.

Тъй като корабостроителниците и пристанищата не могат да бъдат премествани така, както другите индустрии, са разработени редица регионални групи. Най-добрите практики могат да бъдат разпространявани посредством свързването им и превръщането им в истински центрове на морско съвършенство, покривайки пълния набор от морски сектори. През 2005 г. регионална морска група с морски координатор бе създадена в Шлезвиг-Холщайн. Френското виждане за регионалните полюси на конкуренция също е важно в този контекст<sup>81</sup>.

***Как може успешно да се приложи ICZM?***

***Как може най-добре ЕС да гарантира продължителното и устойчиво развитие на пристанищата?***

***Каква роля може да се играе от регионалните центрове за морско усъвършенстване?***

**4. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ИНСТРУМЕНТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ВРЪЗКИТЕ НИ С ОКЕАНИТЕ**

**4.1. Данни за многостранните дейности**

*Морски данни*

*„O mer, nul ne connait tes richesses intimes”, Baudelaire, Les fleurs du mal.*

По-доброто разбиране на конкурентното използване на океана ще наложи по-добри данни и информация относно морските дейности, независимо дали са социални, икономически или възстановителни, както и тяхното влияние върху ресурсната

<sup>81</sup> Виж бележка 4.

база. Добрите данни също така са от значение за морските икономически оператори. Но въпреки това все още има големи проблеми с хармонизацията и надеждността на данните, както и недостатъчен и географски небалансиран мониторинг в морските региони на ЕС. Тези пропуски трябва да бъдат разгледани, ако искаме да разработим здрава и трайна морска политика на ЕС.

ЕС може да разгледа създаването на европейско морско наблюдение и мрежа от данни, които да фокусират трайно върху подобряването на систематичното наблюдение (на място и от космоса), интероперативността и увеличаването на достъпа до данни, основани на ясни, отворени и динамични ИСТ решения. Такава мрежа би позволила интегриран анализ на ЕС на различните видове данни и метаданни, събирани от различните източници. Тя би целяла предоставянето на източник на първични данни за прилагането в конкретни услуги за прогнозиране и мониторинг за обществените власти, морските услуги и свързаните с тях индустрии и изследвания интегрирано съществуващи, но фрагментирани инициативи.

Подобряването и разпространяването на морски данни също така би разкрило възможности за високотехнологични комерсиални компании в морския сектор и би подобрило ефикасността на дейности като морското изследване, управлението на морските ресурси и морските изследвания в европейските лаборатории. То би допринесло значително за намаляването на настоящата несигурност относно океанската система и промените в климата, повишавайки с една степен точността на прогнозиране на времето.

Създаването на такава мрежа ще изисква ЕС да поеме законодателни, институционални и финансови стъпки. Законодателството може да е нужно например за улесняване на по-добрия достъп до данни от източници като тези на общата риболовна политика и рамковите програми за изследвания. Институционалните промени биха включвали засилването на съществуващите органи на национално, регионално и европейско ниво и създаването на постоянен секретариат с експертиза в научната и информационна технология Финансовата

подкрепа трябва да цели да бъде устойчива и дългосрочна. Представителите на тези, които имат нужда от данни, включително държавите-членки, Комисията, Европейската екологична агенция (ЕЕА)<sup>82</sup>, Европейската агенция за морска безопасност (EMSA), европейския надзорен орган на глобалната система за сателитна навигация (GNSS)<sup>83</sup>, общността за промяна на климата, индустрията и доставчиците на услуги трябва непрекъснато да преразглеждат приоритетите и да поставят цели.

В този контекст инициативата за глобален мониторинг на околната среда и сигурността (GMES)<sup>84</sup> ще приложи редица обществено информационни услуги в подкрепа на европейските политики, извлечени от наблюдения на място и от Космоса. Морските услуги са идентифицирани като пръв приоритет. GMES трябва да представлява съществен компонент от мрежата данни.

GMES също ще допринесе за постигането на целите на инициативата за Инфраструктура за пространствена информация в Общността (INSPIRE)<sup>85</sup>, географска информационна система, необходима за изготвянето на екологична политика.

Трябва да се отдели внимание на създаването на европейски програми за развитие на подробното картографиране на европейските крайбрежни води за целите на пространственото планиране, сигурността и безопасността. Картографирането на съществуващите и планирани дейности в морето и по морското дъно е от голямо значение. Картографирането на местоположението на морската флора и фауна е нужно за екосистемния анализ. Изчерпателното картографиране на морското дъно има многостранно приложение. Дотолкова, доколкото това се изисква от новите

---

<sup>82</sup> <http://www.eea.europa.eu>

<sup>83</sup> Европейският надзорен орган на GNSS е създаден с разпоредба на Съвета No 1321/2004 от 12 юли 2004 г. относно учредяването на структури за управление на европейските програми за сателитна радионавигация (OJ L 246, 20 юли 2004 г.).

<sup>84</sup> Комуникация от Комисията за Съвета и Европейския парламент 'Глобален мониторинг за околната среда и сигурността (GMES). От концепция към реалност' – COM (2005) 565. GMES е европейски принос към системата от системи за глобално наблюдение на Земята (GEOSS).

<sup>85</sup> Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на инфраструктура за пространствена информация в Общността (INSPIRE) – COM (2004) 516.

програми за събиране на данни, трябва да се използва възможността за даването на индустрията на възможност за предлагане на употреба на по-ясни и ефикасни сензори за данни, за да се намали разходът за събиране на данни.

Докато няколко неправителствени организации са показали своята подкрепа за акустичното картографиране на морското дъно, в същото време те изтъкват, че процесът на картографиране сам по себе си може да повлияе негативно на морските бозайници. Те предлагат процеса да подлежи на географски и сезонни ограничения, за да се защитят бозайниците особено през специалните за тях годишни периоди<sup>86</sup>. На базата на събраните данни от различните източници ЕС може също така да разработи атлас на крайбрежните води на ЕС, който може да послужи като инструмент за пространствено планиране. Това би било от полза за подобния проект на ООН<sup>87</sup> и стойностен образователен инструмент за повишаване на съзнателността на европейците относно тяхното морско наследство.

#### *Данни за движенията на съдовете*

По-добрите данни също са нужни за обществените власти за наблюдаване на човешките, икономически и други дейности в крайбрежните води. В частност информацията в реално време относно движенията на плавателните съдове трябва да се подобри. Тази информация е не само важно за навигацията, но може да се използва и за откриване на незаконни действия: контрабанда, трафик на хора, терористични дейности, нелегални разтоварвания на кораби.

Съществуват редица системи за проследяване на плавателните съдове в отделните пристанища, брегови ивици и сектори като риболова, безопасността и сигурността. Обменът на информация свързана с безопасността и сигурността на европейско равнище между компетентните власи се постига посредством системата SafeSeaNet<sup>88</sup> (разработена от Комисията и оперирана от EMSA). Националните мониторингови риболовни центрове редовно изпращат позиционна информация

<sup>86</sup> Международен фонд за охрана на животните (IFAW) – Предварителни коментари за оперативната група за морска политика.

<sup>87</sup> <http://www.oceansatlas.org>

<sup>88</sup> <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637>.

относно собствените си плавателни съдове към мониторинговите центрове на държавите, в които се намират тези плавателни съдове. Координацията между държавите-членки в това отношение трябва да се подобри със създаването на Общностната агенция за контрол в риболова във Виго през 2006 г.

Наскоро на срещата на подкомисията за радиокомуникации и изследвания и аварийни операции (COMSAR) на IMO бе договорено, че създаването на широкообхватни системи за идентификация и проследяване (LRIT) на корабите и тяхното местоположение, базирани на сателитите, може да се управлява от регионални центрове. На равнище ЕС такава регионална система ще се изгради върху съществуващата система SafeSeaNet.

Тези системи ще се използват все по-често както от военни, така и от граждански потребители. Идеята е да се премине към интегриране на съществуващите системи, която да комбинира информация от различни местни източници за самата брегова линия и от новите източници, като Галилео и космическите системи за земно наблюдение<sup>89</sup>.

Във водите на ЕС допълнително изискване ще бъде пълната интероперативност между системите и секторите на различните държави-членки. В допълнение тези системи могат да се използват за развиване на сътрудничеството с някои от съседите на ЕС. Особено важни в това отношение ще бъдат Русия и нашите партньори в Европейската икономическа зона (ЕЕА), Норвегия и Исландия. Що се касае до Средиземноморието Европейският съвет от декември 2005 г. вече е поискал да се извърши предварителна работа относно обща система за наблюдение за борба с нелегалната имиграция.

***Върху какви принципи трябва да се разработва Европейския атлас за моретата?***

---

<sup>89</sup> Виж бележка 63.

***Как може да се създаде, поддържа и финансира Европейската мрежа за морски изследвания и данни върху една трайна основа?***

***Трябва ли да се разработи изчерпателна мрежа от съществуващите и бъдещите системи за проследяване на плавателните съдове за крайбрежните води на ЕС? Какви източници на данни трябва да се използват, как те ще бъдат интегрирани и на кого ще предоставят услуги?***

#### **4.2. Пространствено планиране за една растяща морска икономика**

Тъй като морските дейности продължават да се развиват, ще има нарастваща конкуренция между тях за използването на европейските крайбрежни води. Без някаква форма на индикативно планиране инвестиционните решения ще бъдат спъвани от несигурността по отношение на това, дали въпросната дейност ще бъде лицензирана за конкретното място. Комисията вярва, че трябва да се създаде една система на пространствено планиране за морските дейности във водите под юрисдикцията на или контролирани от държавите-членки. Тя трябва да се гради на базирания на екосистемата подход, изложен в тематичната стратегия за морската околна среда, но трябва също така да се занимава с лицензирането, промотирането и поставянето на ограничения пред морските дейности.

Нужен е широк дебат за принципите, които трябва да са в основата на това планиране. Някои държави-членки вече имат някакъв опит в тази област. Канада и Австралия прилагат такива системи. Въпреки че индивидуалните решения относно дейностите трябва да се вземат на национално или локално равнище, ще е необходима степен на общност между системите, за да се гарантира, че решенията, които влияят на едни и същи екосистеми и трансгранични дейности, като тръбопроводи и маршрути за корабоплаване, ще се разглеждат по сходен начин.

Канадският опит предлага два важни урока. Първият е, че такива планови системи трябва да се разработват с участието на всички важни заинтересовани страни. Вторият е, че процесът става както по-лесен политически, така и по-ефикасен икономически, ако се предоставят подходящите инструменти за управление. Сред тях са системите за предоставяне на разширени пространствени данни, както е

посочено е 4.1, кумулативните оценки на влиянието върху околната среда (EIAs) и защитените морски зони (MPAs).

Една бъдеща морска политика трябва да изгради инструменти и методи за гарантиране на съвместимостта между сухоземните и морски системи, за да се избегне дублирането на разпоредби или трансфера на нерешени проблеми по сухоземното планиране към морето. Добра идея би било да се асоциират колкото се може по-тясно едни и същи заинтересовани лица в процесите по планирането на всяка една система. Обща визия под формата на план за цялостно крайбрежно и морско пространствено развитие може да представи ясен набор от политически цели и принципи.

Тъй като икономическата дейност се насочва все по-навътре в морето, тя все повече ще се извършва във води, които са обект на правото на мирно преминаване. ЕС и държавите-членки ще трябва да поемат водачеството в гарантирането на създаването на многостранни правила за позволяването на съгласуването на това право с нуждите на морското пространствено планиране.

*Какви са принципите и механизмите, които ще бъдат в основата на системите за морско пространствено планиране?*

*Как могат тези системи за планиране на сушата и в морето да бъдат конкурентноспособни?*

#### **4.3. Извличането на максимума от финансовата подкрепа за крайбрежните региони**

Крайбрежните региони получават финансова помощ от няколко политики на ЕС. Основният източник е политиката за единство, а именно структурните фондове (ERDF, ESF)<sup>90</sup> и фондът за единство, целта на която е да намали регионалните различия. Тази помощ може да направи крайбрежните райони по-атрактивни за

<sup>90</sup> ERDF = Европейски регионален фонд за развитие / ESF = Европейски социален фонд.

бизнеса посредством отговарянето на някои основни изисквания за подобряване на условията на живот и работа и посредством създаването на благоприятна среда за инвестиции.

За подобряването на конвергенцията на тези райони, които са изостанали, както и за насърчаването на конкурентноспособността и заетостта, ERDF предоставя помощ по отношение на изследването, иновацията, информационните технологии, финансовия инженеринг и групите като подобрява сътрудничеството между регионите. TEN-T предоставя финансова подкрепа на пристанищата, морските магистрали и транспортните връзки с пристанищата.

Тази подкрепа трябва да продължи и да облагодетелства по-нататъшното развитие на дейностите по морското наследство и да спомогне за разпространяването на най-добрите практики в морското управление.

Тя също така трябва да отразява специалната роля, която играят крайните региони във сферата на морските дейности. Тези региони се нуждаят от разработване на устойчиви риболовни отрасли, изследване на биоразнообразието и разработване на нови продукти, които се основават на него, устойчив туризъм, подобряване на връзките, включително телекомуникационните и енергийни такива и разработване на системи за планиране посредством които всичко това да може да се хармонизира.

ERDF и фондовете за единство играят важна роля в тези области на Евросъюза, който финансово са най-неспособни да развият нови морски стратегии, включително и някои от новите държави-членки. Новият европейски риболовен фонд също ще стимулира алтернативни на риболова икономически дейности<sup>91</sup> като “екологичния туризъм” като част от неговата подкрепа за трайното развитие на крайбрежните риболовни зони. По инструмента за европейско съседство и партньорство<sup>92</sup>, трансграничното сътрудничество ще спомогне за справяне с

---

<sup>91</sup> Виж бележка 54.

<sup>92</sup> [http://ec.europa.eu/world/enp/finding\\_en.htm](http://ec.europa.eu/world/enp/finding_en.htm)



предизвикателствата, които са споделяни от страните, граничещи с морски басейни (например Балтийско море, Средиземно море, Черно море).

Трябва да се обмисли и дали могат да се използват и други финансови инструменти на ЕС като финансирането посредством Европейската инвестиционна банка. Това може да се използва за инфраструктурно инвестиране с цел улесняване както пространственото планиране (например строежът на нови плавателни съдове съобразен с картографията или със сензорни матрици за акумулиране на данни) и прилагането на стратегии за развитие на конкурентноспособни стълбове в крайбрежните региони или за подобряване на връзките с морските източници на подновяема енергия. Други финансови инструменти могат също да се използват като ESF<sup>93</sup>, EAFRD<sup>94</sup>, рамковата програма RTD<sup>95</sup> и LIFE<sup>96</sup>. За да се използват по най-добрия начин и за да се разработят съвместните действия между всички тези финансови инструменти е необходимо интегриран подход на регионално равнище.

Данните относно цялостното ниво на финансова помощ в ЕС или държавите-членки и нейното разпределяне между различните морски дейности в крайбрежните зони могат да бъдат подобрени. Това може да е от значителен интерес за развитието на морската политика. Трябва да се обърне внимание на това как най-добре да се запълни тази дупка. Зелената книга относно европейската инициатива за прозрачност повдига този въпрос.

Ще бъде нужно да се обмисли как новите цели на европейската морска политика могат да бъдат подкрепени посредством финансови инструменти на ЕС. В този контекст има нужда от обсъждане на това как натоварванията за определени крайбрежни региони или държави-членки трябва да бъдат отразявани при разпределянето на финансите по региони. Тези натоварвания включват разходи,

---

<sup>93</sup> Разпоредба (ЕС) No 1784/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 1999 г. за ESF (OJ L 213, 13 август 1999 г.).

<sup>94</sup> Разпоредба на Съвета (ЕС) No 1698/2005 от 20 септември 2005 г. относно подкрепата за селското развитие от европейския селскостопански фонд за селско развитие.

<sup>95</sup> <http://cordis.europa.eu>

<sup>96</sup> <http://ec.europa.eu/environment/life>

свързани с борбата с незаконната имиграция<sup>97</sup> и престъпленията от морето, безопасността и сигурността на корабите, отговора на замърсяването, предизвикано от корабите, защита от наводнения и разходи за инфраструктури, обслужващи вноса и износа на Евросъюза през пристанищата.

***Как финансовите инструменти на ЕС могат да допринесат в най-голяма степен за постигането на целите на морската политика?***

***Има ли необходимост от по-добри данни за крайбрежните региони и за морските дейности?***

***Как трябва да се отразява морската политика в дискусиите по отношение на следващата финансова рамка на ЕС?***

## **5. МОРСКО УПРАВЛЕНИЕ**

### **5.1. Изготвяне на политика в рамките на ЕС**

Всяка форма на океанско управление трябва да взема предвид принципите, изложени в Договора за Европейския съюз във връзка с областите на политика и разпределянето на компетенциите между институциите на ЕС, държавите-членки, регионите и локалните институции. На тази база и в съответствие с принципа на субсидиарността трябва да се разгледат секторните и регионалните особености.

Една всеобхватна морска политика на ЕС трябва да има за цел растежа и увеличаването и подобряването на работните места, като така помага за развитието на силна, растяща, конкурентна и трайна морска икономика в хармония с морската околна среда. Тя трябва да асистира в избягването и минимизирането на конфликти по въпроси свързани с употребата на морското пространство и, където се появят конфликти, трябва да изложат ясни и договорени пътища за тяхното разрешаване. Трябва да се предостави по-голяма сигурност за индустрията и другите

---

<sup>97</sup> Виж също предложението на Комисията за решение на Европейския парламент и Съвета, създаващо фонда за външните граници за периода 2007-2013 като част от общата програма 'Солидарност и управление на миграционните потоци', 2005/0047/COD – COM (2005) 123 краен вариант/2, 2 май 2005 г.

заинтересовани лица и по-ефективен подход към запазване на моретата. Европейският социален диалог в морските сектори има все по-важна роля в този контекст. Комисията насърчава социалните партньори да работят заедно с цел постигане на положителни резултати като подобрени работни условия и перспективи за кариера.

Всичко това налага координиране и интегриране между секторните политики. Това се подкрепя от задълженията, поети в контекста на Световната среща за устойчиво развитие през 2002 г.<sup>98</sup> и разпоредбите на UNCLOS<sup>99</sup>. Освен това напредъкът на науката и технологията сега прави възможно по-доброто разбиране на взаимодействията и отношенията между океаните и тяхното използване.

Разработването на технология, включваща мониторинг и изследване на моретата, допринася до невиждана в миналото степен за интеграцията на данните. Посредством интегрираните политики най-добре се реализират значителни икономии вследствие развитието на нови технологии. Във връзка с прилагането на морското право трябва да се реализират коефициенти на полезно действие посредством координирана употреба на оскъдни, но скъпи ресурси на държавите-членки.

Някои общи принципи могат да бъдат договорени за изготвянето на морска политика, като те ще включват пространствено планиране:

- с оглед на сложността на връзките, процедурите трябва да гарантират интегрирането на най-добрите технически и научни средства, които са достъпни;
- с оглед на трудността на политическите действия относно моретата и на това, че заинтересованите страни трябва напълно да подкрепят ограниченията, на които са обект и за да могат да вникват в страничните

---

<sup>98</sup> [http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD\\_POI\\_PD/English/POIToc.htm](http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm), пар. 30 е

<sup>99</sup> Виж бележка 29.

ефекти за страните по конкретната дейност всички заинтересовани лица трябва да бъдат консултирани;

- Изготвянето на политика свързана с моретата и океаните трябва да подлежи на строго координиране, за да се гарантира единство между секторите, целите на политиката, географията и нашите външни политики. Трябва да бъдат идентифицирани институционалните компетенции и средства за сътрудничество, съвместна дейност, координиране и интеграция.
- Разглеждането на свързаните с морето въпроси там, където това е нужно, трябва да се насърчава в политиките на ЕС, като се обръща конкретно внимание на единството на целите на политиките;
- Изготвянето на политика трябва да включва набелязването на цели, съобразно които трябва да се оценява представянето, както и трайното усъвършенстване на политиките и тяхното прилагане въз основа на тези оценки.

В ЕС гореизложените принципи могат да се прилагат отчасти посредством съществуващи институции, включително и Икономическата и социална комисия и Комисията на регионите. Секторни консултативни институции, създадени от Съвета (например регионалните консултативни съвети в риболовния сектор<sup>100</sup>) или Комисията (консултативни комисии за секторна индустрия и гражданско общество, научни консултативни комисии за различните сектори<sup>101</sup>), но ще трябва да бъдат допълнени от съответните кроссекторни органи.

Комисията вече е предприела стъпки по посока засилването на вътрешната координация по въпросите на океаните и моретата и очаква това да бъде отразено в нейните политически предложения в бъдеще. Пример за структура за по-нататъшна интеграция на политиките може да бъде намерен на равнище ООН, където

<sup>100</sup> Решение на Съвета от 19 юли 2004 г., създаващо регионални консултативни съвети по общата риболовна политика, 2004/585/ЕС и други решения

[http://ec.europa.eu/fisheries/doc\\_et\\_publ/factsheets/legal\\_texts/regl\\_en.htm#governance](http://ec.europa.eu/fisheries/doc_et_publ/factsheets/legal_texts/regl_en.htm#governance)

<sup>101</sup> [http://ec.europa.eu/secretariat\\_general/regexp/index.cfm?lang=EN](http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN)

службата “ООН-океани”<sup>102</sup> е създадена за подобряване на координацията на политиките свързани с океаните в дванадесет различни организации на ООН.

Във военната комисия на ЕС се работи по морските измерения на европейската политика за сигурност и отбрана (ESDP). Съветът може също да пожелае да разгледа създаването на хоризонтална работна група към COMAR, която да се занимава с международните правни въпроси, да подпомага работата на COREPER при изготвянето на решения на Съвета относно морските въпроси, които налагат кроссекторна дискусия. Той може да обсъди колко добре трябва да се организира политическият вход на високо равнище при взимането на решения свързани с морските въпроси в светлината на начина, по който работата се координира между седемте секторни съвета за преразглеждане на стратегията за устойчиво развитие<sup>103</sup>. По подобен начин Парламентът може да поиска да обсъди как да вземе предвид нуждата от по-интегриран подход за морските решения в своята вътрешна организация на работа.

Комисията възнамерява да проведе преглед на съществуващото право на ЕС, което касае морските сектори и крайбрежните райони<sup>104</sup>, да идентифицира възможните противоречия и потенциалните съвместни действия. Заинтересованите лица, включително и социалните партньори, са поканени да идентифицират и обяснят мненията и предложенията си за подобряването в това отношение.

Комисията е посочила в своята тематична стратегия за защита на морската среда, че морското пространствено планиране ще се въведе в регионалните екосистеми. Тя е призовала държавите-членки да стартират подходящи процеси за планиране. За тази цел, там където е необходимо, държавите-членки трябва да използват съществуващите процеси. За тази цел там където е възможно държавите-членки трябва да използват съществуващи регионални организации, чиито дейности влияят върху морските дейности, като например HELCOM<sup>105</sup> за Балтийско море,

---

<sup>102</sup> <http://www.oceansatlas.org>

<sup>103</sup> Виж бележка 1.

<sup>104</sup> ‘Таблица със съществуващо законодателство’.

<sup>105</sup> <http://www.helcom.fi/>

OSPAR<sup>106</sup> за Североизточния Атлантик, UN-MAP<sup>107</sup> и Барселонския процес<sup>108</sup> за Средиземноморието, както и регионални и международни риболовни организации.

Една от опциите е да се подходи към процесите с индикативно планиране, като се идентифицират действията, които би трябвало да получат правна форма от компетентните власти, било то на локално, национално или на равнище на ЕС. Влиянието на това индикативно планиране би зависило от неговата легитимност и в частност от степента, в която то се основава на консенсуса на участващите държави, степента на ангажираност на заинтересованите страни, качеството на научните входни данни и прозрачността на процесите.

Ролята на ЕС в този процес на планиране ще бъде да се посочат параметрите, да се дефинира географския обхват на включените региони (както това вече е направено в тематичната стратегия) и елементите на планирането, които са от общ интерес. Примери за това са трансевропейските мрежи, дефинирането на зоните, близки до някои дейности по общата риболовна политика или екологичното право на ЕС. Може би най-важното е ЕС да предостави инструменти за пускане в ход на тези процеси. Конкретното планиране ще бъде оставено изцяло на властите в държавите-членки, тъй като Комисията ще се ограничи до мониторинг на изпълнението на правилата, изложени в общия интерес. В този процес държавите-членки също така ще трябва да включат заинтересованите трети страни.

Морското управление трябва да използва придобития от регионалната политика опит в областта на координирането, сътрудничеството, обменът на най-добри практики и партньорството в секторните политики, включващи всички заинтересовани лица.

Една годишна конференция относно най-добрите практики в морското управление би могла да бъде полезна при събирането на различните правителствени пластове и заинтересовани лица.

---

<sup>106</sup> <http://www.ospar.org/>

<sup>107</sup> <http://www.unepmap.org>

<sup>108</sup> [http://ec.europa.eu/external\\_relations/euromed/](http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/)

*Как може да се приложи в ЕС един интегриран подход към морските дейности? Какви принципи трябва да лежат в основата на такъв подход?*

*Трябва ли да се провежда годишна конференция относно най-добрите практики в морското управление?*

## 5.2. Морски дейности на правителствата

Степента на интеграция на управленски функции отнасящи се до териториалните води и EEZs варират между държавите-членки. В някои случаи една власт (брегова охрана, полиция или въоръжени сили) е отговорна за почти всички функции. В други търсенето и спасяването, митническият контрол, граничният контрол, риболовната инспекция и екологичния контрол са поверени на различни власти използващи различни инструменти.

Едно придвижване към повече координация между тези дейности и между държавите-членки може да допринесе за интеграцията и за по-високата ефикасност.

Вече има примери в ЕС за по-географски интегриран подход. Създадени са агенции на ЕС в области като морска безопасност (EMSA), контрол на външните граници (FRONTEX)<sup>109</sup> и контрола на риболова. Приетото в тези сектори законодателство насърчава държавите-членки да си сътрудничат по отношение на определени дейности за контрол и прилагане. Налице е сътрудничество между държавите-членки, както и с агенциите на ЕС. В митническата област предложенията за електронна митническа среда и модернизирани митнически кодекси ще насърчат по-нататъшната интеграция. Има знаци за все по-нарастващата полезност на сътрудничеството и интеграцията на предприятията от ЕС и държавите-членки работа през границите и секторите, включително и в управлението на териториалните води и EEZs. Разширяването на този подход до други области

<sup>109</sup> [http://europa.eu.int/agencies/community\\_agencies/frontex/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/agencies/community_agencies/frontex/index_en.htm)

(митнически контрол и контрол на безопасността на стоките, вкарвани в ЕС) може също да се обсъди.

По отношение на предотвратяването на морското замърсяване Европейският парламент и Съвета са направили отпратки към създаването на взаимно сътрудничество между органите за прилагане. Комисията беше поканена да предаде до края на 2006 г. изследване относно приложимостта на европейската охрана на бреговете<sup>110</sup>.

Тенденцията относно моретата изглежда е по посока на „Общо морско пространство на ЕС“, ръководено от същите правила за безопасност, сигурност и екологична защита. Това би могло да повиши ефикасността в управлението на териториалните води и EEZs чрез държавите-членки и да постави корабоплаването на кратки разстояния в същата ситуация, както сухоземния транспорт между държавите-членки. Това би имало последствия за каботаж в рамките на международните търговски обсъждания.

Държавите-членки вече нямат избор, а си сътрудничат една с друга при постигането на определени цели на ЕС или на трансграничното сътрудничество. Правят се значителни икономии, които правят възможно натоварването на правителствените агенти с изпълнение на различни задачи и използват средствата за множество цели. Някои държави-членки са разработили общи координационни центрове или са прехвърлили отговорност на отделна власт. Например във френската система на морски префекти една власт оперираща под правомощията на министър-председателя, има цялостна отговорност за всички управленски функции в определена област на крайбрежните води.

Холандската брегова охрана е пример за различен вид интеграция, в която една власт управлява множество капитали, необходими за управлението на крайбрежните води, като плавателни съдове и самолети и предоставя тези капитали

---

<sup>110</sup> Член 11 от Директива 2005/35/ЕС на Европейския парламент и Съвета относно замърсяването от корабите и въвеждането на наказания за нарушения (OJ L 255, 30 септември 2005 г., стр. 11). Виж също решение на временната комисия относно подобряването на безопасността в морето. P5\_TA-PROV (2004)0350, 2004.



или пък услуги на други власти при поискване. Това предполага, че може да има полезно икономисване, което да се прави посредством общо опериране и общо придобиване на капиталите.

Потенциалните икономии на ниво ЕС са много по-големи. Държавите-членки вече са признали това посредством създаването на редица агенции на ЕС. Растящата нужда от идентифициране, залавяне и привличане под отговорност на индивидите, които са ангажирани с контрабанда, трафик на човешки същества, нелегален риболов, тайна имиграция и тероризъм предполага определена степен на спешност за координирането на съществуващите национални средства и общото набавяне на нови такива. Оценяването на агенция FRONTEX ще спомогне за определянето на това дали тази агенция трябва да бъде активна в засиленото сътрудничество с митническите служби и другите власти за въпросите на сигурността по отношение на стоките.

Съвместяването на граждански и военни технологии и по-коректно в изследването на морето, трябва също така да спомогне за намаляването на дублирането на възможностите.

То също така може да бъде полезно за преразглеждане на финансирането, което е налице за контролиране на дейностите на държавите-членки, които функционират като ключови “входове” към вътрешния пазар. Настоящата система не отразява диспропорционалното натоварване на някои държави-членки по отношение на граничния контрол, например в Средиземноморието<sup>111</sup>.

***Как ЕС може да подпомогне стимулирането на по-голямо единство, рентабилност и координация между правителствените дейности по крайбрежните води на ЕС?***

***Трябва ли да се създава служба за охрана на бреговете на ЕС? Какви би трябвало да бъдат целта и функциите ѝ?***

***За какви други дейности трябва да се разработи едно “Общоевропейско морско пространство”?***

---

<sup>111</sup> Виж бележка 96.

### 5.3. Международни правила за глобални дейности

Голяма част от морската политика, особено що се касае до трансграничните дейности, най-добре се регулира въз основа на международни правила. Тъй че ако ЕС разработи нови идеи в морската политика, той ще иска да ги сподели с международната общност. Там където той открие нужда от нови международни правила, той ще даде своя принос за тяхното въвеждане. Доколкото някои трети страни нямат достатъчно капацитет или ефективно управление за прилагане на международно договорените правила, той ще иска да използва своите външнополитически механизми, за да насърчи зачитането на международните стандарти, включително и чрез политически диалог с трети страни.

ЕС може да гарантира бърза ратификация на международните конвенции<sup>112</sup>, към които принадлежи. За случаи, попадащи в неговата компетенция и по-конкретно в контекста на смесените споразумения, ЕС може да регулира условията за приемане на държави-членки.

Докато ЕС може да допринесе за по-доброто прилагане на международните инструменти, той трябва да отдаде особено значение на използването на своята външна политика за създаване на международно поле с равни условия за всички и да гарантира честната конкуренция между икономическите оператори. Комисията възнамерява да разгледа как може да използва различните инструменти на външната политика за тази цел.

Европейските корабостроителници, които са обект на държавно подпомагане в ЕС<sup>113</sup>, срещат несправедлива конкуренция от страна на редица Азиатски държави, тъй като правилата на Световната търговска организация или OECD остават неприлагани. В тази връзка е важно да се използват антидъмпинговите правила на СТО във възможно най-пълната си степен<sup>114</sup>.

<sup>112</sup> Виж Работен доклад – Таблица за международни споразумения.

<sup>113</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/aid3.html#G](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G)

<sup>114</sup> CESA, доклад за Зелената книга.

Настоящите преговори със Световната търговска организация по рунда за развитие от Доха (DDA) за услугите (GATS) представляват основен инструмент за постигането на недискриминационен достъп до пазара за операторите на морски услуги от ЕС. Тези преговори трябва да се основават на това, което вече е направено в този сектор по време на уругвайския рунд за модела за морските транспортни услуги, покриващи недискриминационния достъп до пазара на международния морски транспорт и достъпа и предоставянето на морски спомагателни услуги, както и недискриминационно използване на пристанищните услуги. Това е дори още по-важно с оглед на преговорите за морския транспорт, които бяха временно прекратени след уругвайския кръг и на това, че в СТО не бе намерено подходящо решение за този сектор през цялото това време.

Инструментите за развитие и сътрудничество биха помогнали за насърчаването и подпомагането на приемането в трети държави на най-добри практики в морското управление, които практики са развити в ЕС. Добър пример за това е прогресът в системите за флага и пристанищния контрол, които трябва да са толкова ефикасни, доколкото това е възможно<sup>115</sup> ако международните правила за морския транспорт и риболова трябва да са ефективни. Интегрираното управление на крайбрежните зони и устойчивото управление на крайбрежните води стават все по-важни за премахването на бедността в трети държави и могат да бъдат подсилени от европейските ноу-хау и подкрепа.

Приемането и прилагането на договорените правила в контекста на UNCLOS може да се засили посредством систематично въвеждане в споразуменията на отправки към Международния трибунал за морско право или там където е подходящо, на други форми на уреждане на спорове за всички спорове, които не могат да бъдат уредени чрез дипломатически консултации.

Когато се стигне до изготвяне на правила в многостранен контекст ЕС трябва да се стреми към еднаквост, прозрачност, ефикасност и опростеност на правилата,

---

<sup>115</sup> Предложение за Директива от Европейския парламент и Съвета относно пристанищния контрол, част от третия пакет за морска безопасност (виж бележка 20).

отнасящи се до океаните и моретата. Европейската общност и нейните държави-членки са договарящи страни по UNCLOS. Ето защо ЕС има основания да подкрепя широк консенсус по много важни въпроси. Постепенното доизграждане на ролята на ЕС прави международните споразумения и организации по ефективни и трябва да се базира на солидната подкрепа на държавите-членки. ЕС и неговите държави-членки вече допринасят значително за приложението, както на глобално равнище така и в рамките на ЕС, на договорените мерки в дванадесетте суборганизации на ООН и другите международни форуми, занимаващи се с океанските и морски работи. Статутът на ЕС в тези форуми трябва да отразява тази роля, което понастоящем не винаги е така. **Ролята и статута на ЕС в международните организации, занимаващи се с морски въпроси, трябва да бъде преразгледана, като се вземе под внимание фактът, че в някои случаи въпросите, които се обсъждат, попадат в изключителната компетенция на Общността. Въпросът за членството в Общността в ИМО трябва да се разгледа на базата на съответната препоръка на Комисията от 2002 г.**<sup>116</sup>

Разпределението на ролите между Комисията, Президентството и държавите-членки трябва да бъде внимателно адаптирано за всеки контекст. Най-добрите практики, разработени във връзка с форумите, където статута на ЕС е до голяма степен еднакъв с неговите компетенции (например Световната търговска организация, FAO, регионалните риболовни организации) трябва да се приемат, когато това е възможно. За да предостави база за по-нататъшен прогрес в тази област Комисията възнамерява да извърши анализ на настоящата ситуация и опциите за бъдещето по отношение на международните споразумения и организации в областта на морската политика.

**Правната система, която е свързана с океаните и моретата, която се основава на UNCLOS, трябва да бъде разработена, за да може да се справи с нови предизвикателства. Режимът на UNCLOS за EEZ и международните протоци прави по-трудна задачата за крайбрежните държави да упражняват юрисдикция над преминаващите кораби въпреки факта, че всеки един инцидент, който води до**

<sup>116</sup> SEC (2002) 381, 9 април 2002 г.

замърсяване, в тези зони представлява огромен риск за тях. Това прави трудно съобразяването с общите задължения (създадени от UNCLOS) на крайбрежните държави при защитата на тяхната морска околна среда срещу замърсяване.

Защитата на морската среда и биоразнообразието във водите отвъд националната юрисдикция се е превърнала във важен приоритет за международната общност. В този контекст връзката между UNCLOS и Конвенцията за биологическо разнообразие се нуждае от изясняване. ЕС и неговите държави-членки трябва да участват активно в разработването на глобалната морска оценка на ООН<sup>117</sup>.

Във връзка с експлоатирането на дълбоководните генетични ресурси, ЕС ще трябва да заеме позиция относно това доколко той може да подкрепи един международен регулаторен режим, базиран на споделянето на изгоди<sup>118</sup>.

В контекста на съществуваща забрана за износ на опасни отпадъчни вещества до държави, които не принадлежат към OECD, трансферът на кораби, плаващи под знамето на ЕС към Южна Азия за демонтаж е предмет на сериозна загриженост и може да противоречи на съществуваща забрана за износ на опасни отпадъчни вещества. Въпросът за демонтажа на кораби следователно трябва да бъде разгледан. Този демонтаж понастоящем се извършва при лоши условия, включващи замърсяването на почвата и водата и застрашаването на живота и здравето на работниците. Бъдещата морска политика на ЕС следователно трябва да подкрепя инициативи на международно равнище за постигане на минимум от обвързващи стандарти по отношение на рециклирането на кораби и промотирането на устройства за чисто рециклиране.

Корабоплаването остава важен въпрос в дневния ред на многостранното изготвяне на правила, особено що се касае до мерките, насърчаващи държавите на флага да изпълняват задълженията си. В UNCLOS има ясна отправка към задълженията на държавата на флага по отношение на ефикасното изпълняване на юрисдикцията си

---

<sup>117</sup> [http://www.un.org/Depts/los/global\\_reporting/global\\_reporting.htm](http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm)

<sup>118</sup> Виж работен доклад – Размисли относно управлението на генетичните ресурси в областите извън националната юрисдикция.

и контрола по административни, технически и социални въпроси на корабите, които плават под нейния флаг. Но Конвенцията на ООН от 1986 г. относно условията за регистрация на кораби, съдържаща дефиниция на “истинска връзка” между държавата на флага и плавателния съд, никога не е влизала в сила. Генералната асамблея на ООН покани ИМО да проведе изследване в тази насока, включвайки потенциалните последствия при неизпълнение на задълженията на държавата на флага в съответните международни инструменти<sup>119</sup>. Комисията очаква резултатите от това изследване и ще окаже натиск за бързото му приключване.

Трябва да продължат да бъдат търсени начини за правене на изключения от принципа на изключителната юрисдикция на държавата на флага по отношение на нейните плавателни съдове или да се отслаби или подсили този принцип. Например двустранна делегация или даване на правомощия за контрол е един начин за по-ефективно справяне с трафика на наркотици, човешки същества, оръжия за масово разрушение или дейности за замърсяване. Различните държави-членки на ЕС са сключили двустранни споразумения за товарене на кораби с трети страни. Един координиран подход на държавите-членки на ЕС към такива инициативи изглежда силно желателен, както и координирано разделение на труда между държавите-членки, включително техните военноморски сили, при прилагането на такива правила, с оглед на високите разходи за операции по море.

Чувствителността на дебата за “истинската връзка” в контекста на корабоплаването не трябва да пречи на прогреса, който се прави по отношение на риболовния сектор. Международната общност е признала, че разрешаването на този проблем е ключов елемент в борбата срещу широко разпространената практика на нелегален, нерегулиран или недокладван риболов (IUU)<sup>120</sup>. Общността подкрепя развиващите се държави и региони в борбата с IUU посредством финансирането на действия

---

<sup>119</sup> UNGA, решение 58/240, 2003.

<sup>120</sup> Доклад от 26-та сесия на комисията по риболов на FAO, Рим, 7-11 март 2005 г.

както по риболовните споразумения, така и по споразумението от Котону<sup>121</sup>. Тази подкрепа трябва да бъде продължена.

Важна работа е свършена в тази насока от оперативната група за открито море в Париж<sup>122</sup>. Комисията ще продължи да подкрепя тази работа и да оказва подкрепа за инсталирането на мрежа за мониторинг, контрол и наблюдение на свързаните с риболова дейности в новата агенция за контрол на риболова на Общността<sup>123</sup>. В този контекст проследяването на дейностите и системите за идентификация на плавателните съдове ще бъдат подсилени глобално. Периметърът на обхват на регионалните организации за управление на риболова (RFMOs) може да бъде увеличен както в географски аспект, така и по отношение на видовете, за да се елиминира нерегулирания риболов.

Трябва да се разгледат и други форми на незаконна дейност като например **пиратството**. През 2004 г. почти 20 % от всички кораби, нападнати от пирати и въоръжени грабителни кораби, плаващи под знаме на ЕС. Усилия за борба с пиратството се полагат както на международно (ИМО) така и на регионално ниво (особено от крайбрежните държави в Молукския проток). Вземайки предвид, че зависимостта на Европа от корабния транспорт за вноса и износа е все по-голяма и че Европа доминира глобално корабоплаването, **размишленията относно бъдещата стратегия за европейски военноморски флот трябва да включи ролята му в предотвратяването и борбата с пиратството**. Други инструменти, например конкретни мерки за помощ за развитие на крайбрежните държави, за справяне с този проблем трябва да се разгледат в съответствие с националните стратегии за развитие, договорени с ЕС.

---

<sup>121</sup> [http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm)

<sup>122</sup> <http://www.high-seas.org/>

<sup>123</sup> [http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index_en.htm)

*Как ЕС може по най-добрия начин да допринесе с тежестта, която има в международните морски форуми?*

*Трябва ли Европейската комисия да стане член на няколко многостранни морски организации?*

*Какви действия трябва да предприеме ЕС, за да засили международните усилия за елиминирането на IUU риболова?*

*Как може външната политика на ЕС да се използва за промотиране на еднородна конкурентна среда за глобалната морска икономика и приемането на трайни морски политики и практики от трети страни?*

#### 5.4. Отчитане на географските реалности

Европейската морска политика се нуждае от обща рамка, както това е посочено в настоящия документ, но при прилагането ѝ трябва да се вземат под внимание реалностите в европейската географска ситуация. Например задморските територии на държавите-членки на ЕС дават световен мащаб на европейската морска политика. Европейската съседска политика<sup>124</sup> предвижда редовен диалог със страните партньорки, включително морските въпроси.

Екологичните характеристики на крайбрежните води на Европа и структурата и интензивността на морските дейности, които се извършват в тях, могат широко да варират между Балтийско, Средиземно море, Атлантическия океан и Северно море и Черно море. Последното ще се превърне в крайбрежна ивица на ЕС с приемането на Румъния и България. Балтийско море е плитководно, с тясна връзка с Атлантика и минимални приливи и отливи. Средиземно море е доста по-дълбоко, но също има минимален обмен с Атлантическия океан. Водите на Черно море, което е дълбоко, обаче са силно лишени от кислорода, нужен за една жизнеспособна екосистема. Северно море и Атлантическият океан имат силни течения и високи вариации в прилива.

<sup>124</sup> [http://ec.europa.eu/world/enp/index\\_ent.htm](http://ec.europa.eu/world/enp/index_ent.htm)



Крайбрежният туризъм варира широко между тези области и климатът е доста различен. В Средиземно море има риба тон, в Северно море – херинга. Плитководното Балтийско море е богато на вятърна енергия, големият и турбулентен Атлантически океан има богато дълбоководно биоразнообразие, включително и студеноводни корални рифове и хидротермални отдушници и има далеч по-голям енергиен потенциал на вълните. Средиземно море е част от големият морски път между Източни и Южна Азия и Европа през Суецкия канал. Балтийско море е маршрут за танкери за руски нефт и газ както към Европа, така и към Северна Америка. Ламаншът е главен маршрут за корабоплаването в света и стратегическа зона за европейските икономики.

Поради тези и други причини тематичната стратегия за морската околна среда предлага базираното на екосистемите управление на се основава на регионалното планиране. По причини от екологично и икономическо естество, видът пространствено планиране, предложен в Раздел IV също трябва да се прилага отделно за тези региони.

Прилагането на политиката също трябва да отчита и политическите реалности. Контролът на външните морски граници срещу нелегална имиграция в Средиземно море е по-нужен и по-скъпо струващ от всякога.

Средиземно море граничи с редица държави, а Балтийско море само с една голяма държава в преход – Русия. Важността на руските морски дейности и интереси трябва да бъде особено добре подчертана.

Многостранното сътрудничество между държавите в Балтийско море се осъществява в рамката на Сътрудничеството за контрол на границите в района на Балтийско море. Трябва да се обмисли създаването на Конференцията за Средиземно море по модела в региона на Балтийско море, както това е препоръчано в изследването за приложимост на контрола на морските граници на ЕС<sup>125</sup>.

---

<sup>125</sup> Документ на Съвета 11490/1/03 REV 1, 2003.

Сътрудничеството с Норвегия и Исландия, които са членове на Шенгенската зона, ще обхване морските дейности, засягащи Североизточния Атлантик. Норвегия и ЕС също споделят общи интереси в райони като Баренцово море и водите около Свалбард.

В Средиземноморието ситуацията е непостоянна, що се касае до декларациите на ЕЕЗ или зоните за риболовна защита (FPZs). Въпреки това в риболовния domeйн бе договорено, че по-доброто морско управление налага ефективна юрисдикция от страна на крайбрежните държави на техните води, като същевременно е наложителен и координиран подход<sup>126</sup>. ЕС може да стартира дипломатически усилия за подпомагане на този координиран подход в морското пространство в Средиземно море. В рамките на процеса от Барселона и политика за съседство за средиземноморските държави, трябва да се разглежда възможността една кроссекторна конференция да разгледа тези въпроси.

Инструментите за разработване на политики на ЕС ще продължат да се използват като средство за подкрепа на устойчивото развитие на морските сектори в морските и островните развиващи се държави. Специално внимание се отделя и ще се отделя на дейностите за подобряване на управлението на риболовните сектори и другите морски ресурси, защитата на морските обитатели и управлението на крайбрежните зони (например в подкрепа на устойчивия туризъм).”

Тъй като морската политика на ЕС се развива, налице ще е необходимост от регионален анализ, идентифициращ конкретните инициативи, които трябва да се предприемат спрямо съседите на Европа, било то колективно или индивидуално. При това трябва да се отчете работата на съществуващите организации.

---

<sup>126</sup> Конференция на министрите за устойчивото развитие на риболова в Средиземно море. Венеция, 25-26 ноември 2003 г. [http://ec.europa.eu/fisheries/news\\_corner/autres/conf\\_med03\\_en.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/news_corner/autres/conf_med03_en.htm)

*Какви регионални особености трябва да се вземат предвид в морските политики на ЕС?*

*Как трябва да се интегрират морските дейности в политиките на ЕС за съседство и развитие?*

## **6. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКОТО МОРСКО НАСЛЕДСТВО И ПРЕПОТВЪРЖДАВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКАТА МОРСКА ИДЕНТИЧНОСТ**

Европейските граждани са израснали с приказките за великите откриватели, които първи са ни помогнали да разберем, че глобусът е кръгъл и са открили местата на континентите по него. Много хора се радват по време на почивката си на крайбрежието, суматоката на риболовните пристанища, морските ястия в пристанищните ресторанти и разходките по брега. Някои хора прекарват времето си като посещават колонии гнездящи морски птици или наблюдават китове или чакат рибата да клъвне. Други прекарват отпуските си във възстановяване и плаване със стари дървени платноходки. Други пък могат да гледат документални филми за делфини или пингвини по телевизията или на кино. Някои могат да работят в морското застраховане, други като рибари, трети като пристанищни капитани, а четвърти в туристически офиси в крайбрежен град.

Но колко много от тях осъзнават, че тези дейности са взаимосвързани? Колко много от тях са наясно, че са граждани на морска Европа? Дискусиите, провеждани за настоящата Зелена книга, предполагат, че тяхното число е твърде малко.

Това едва ли е изненадващо. Аквариумите могат да ни дадат представа за красотата и чудесата на подводния живот, но малко хора могат ефикасно да обяснят колко чувствителни са океаните, какви дейности ги заплашват и какви усилия се полагат за опазването им. Морските музеи могат да помогнат за осъзнаването на постиженията на миналото, но те все по-трудно предават чувството за нови технологии, които характеризират морските дейности днес. Асоциациите за

поддържане живи традициите от миналото често не ги свързват с комерсиалната реалност на настоящето, да не говорим за въодушевлението от бъдещия потенциал на океаните. Комисията вярва, че много може да се спечели от насърчаването на чувство за обща идентичност измежду всички тези, които изкарват прехраната си с морски дейности или чието качество на живот е значително свързано с морето. Това може да благоприятства осъзнаването на връзките и значението, което моретата имат за живота на хората.

Това може също така да доведе до по-добро осъзнаване на значението на океаните и моретата и приносът на морските дейности към нашата икономика и благосъстояние. Резултатът може да бъде по-благоприятно възприемане на морските дейности, оценка на техния потенциал и по-голям интерес при избирането на кариера, свързана с тях. Това не е маловажен въпрос. **Всички морски сектори трябва да продължат да набират висококачествени попълнения. Хората имат погрешната представа, че имиджът на професионалния морски свят е неясен и често отрицателен. Условието на борда на риболовните кораби и товарните кораби се приемат като тежки.**

**Цялостният имидж на корабоплаването е сериозно засегнат от негативния публичен отзвук от инцидентите с разлят нефт.** Почти незабелязано бяха направени много важни подобрения в безопасността. Ето защо има нужда да се предостави по-добра информация на обществото относно морските въпроси.

Чувството за обща идентичност може да бъде един важен страничен ефект от събирането на заинтересованите лица заедно с цел участие в процесите на морско планиране. Но то може да бъде насърчено и от частния сектор и правителството. Секторните асоциации, които организират церемонии за годишни награди за най-добра практика, могат да поканят представители на другите сектори. Корабните компании могат да спонсорират такива дейности като Джуббли Сейлинг Тръст<sup>127</sup>. Производителите на морско оборудване могат да помогнат на музеите да свържат своите експозиции с днешните технологии. Традиционната култура на рибарите

---

<sup>127</sup> <http://www.jst.org.uk/>

може да бъде свързана с експанзията на туризма. Комисията би желала да види мултиплицирането на такива връзки, което според в нея е в интерес на целия морски сектор.

ЕС може да учреди награди за най-добра практика при превръщането на концепцията за интегрирана визия на морските дейности в реалност, с отделни категории за компании, неправителствени организации, местни власти и образователни институции. Както европейското морско наследство (ЕМН) предполага, ЕС трябва да отдели внимание на анализирането на законодателните пречки пред постигането на морските цели за тези, които възпрепятстват на дейностите, промотиращи аспектите на морското наследство и идентичност.<sup>128</sup> Могат да се използват общностните фондове за подпомагане на крайбрежните райони в изграждането на нужните институции за запазване на морското наследство.

Част от информационната база в „Морският атлас на ЕС” трябва да бъде опис на подводните археологични обекти. Атласът сам по себе си би представлява важен образователен инструмент за училища и университети и частни образователни инициативи като ProSea, които обучават морските студенти и професионалисти в морската околна среда. По-общо образователните дейности могат да служат за множество цели, обяснявайки комплексността на океаните и морските дейности, припомняйки водещата роля на Европа в морските дейности, предавайки чувство на значение на морската икономика и вълнението и професионализма на заетите в нея и промотирайки чувство на управление при запазването на големите ресурси на океана.

Програма за действие трябва да се разработи за дейностите на ЕС в подкрепа на съвместното партньорство между държавите-членки, регионалните и частносекторните дейности в тази област, както и разширените дейности на Съвета на Европа. Държавите-членки трябва да бъдат насърчавани да подписват Конвенцията на ЮНЕСКО за защита на подводното културно наследство,

---

<sup>128</sup> Европейско морско наследство (ЕМН), доклад за Зелената книга.

Европейската конвенция за защита на археологическото наследство<sup>129</sup> и да изследват техните образователни програми, за да видят как морското измерение на Европа може да бъде напълно отразено. Тъй като осведомеността в Европа за връзките и взаимодействията между океаните и моретата и многото различни морски дейности расте, това не само ще доведе до по-добро изготвяне на политиката и до идентифициране и експлоатиране на нови, трайни възможности, но и ще спомогне за развитието на обща визия за ролята на океаните в нашия живот, широкото наследство, върху което можем да градим и богатите обещания на нашето морско бъдеще.

*Както Европа Ностра подчертава: “Континуитетът между миналото, настоящето и бъдещето трябва да направлява и вдъхновява европейските, националните и регионални стратегии, политики и действия, свързани с културното наследство”<sup>130</sup>.*

***Какви действия трябва да предприеме ЕС, за да подпомогне морското образование и наследство и да отхрани по-силно чувство на морска идентичност?***

## **7. ПЪТЯТ НАПРЕД – ПРОЦЕСЪТ НА КОНСУЛТАЦИЯ**

Комисията е наясно с това, че настоящата Зелена книга разглежда много широк спектър от това, което традиционно се смята като отделни дейности и области на политика. Идеята за провеждане на интегриран анализ на морските дейности, водещ до координирани действия, е нова.

Би било грешка да се подценява времето, което е нужно за новите идеи да бъдат разбрани напълно и да бъдат приети. В своята собствена работа за настоящата Зелена книга **Комисията е осъзнала колко нови пространства трябва да бъдат покрити и колко нов опит трябва да се натрупа.**

<sup>129</sup> Европейска конвенция за защита на археологическото наследство (ревизирана), Валета, 16 януари 1992 г.

<sup>130</sup> Европа Ностра, доклад за Зелената книга.

Комисията се надява, че настоящата Зелена книга ще стартира широк обществен дебат както за принципите на ЕС за приемане на цялостен подход към морската политика, така и за идеите за действие. Тя желае да базира своята по-нататъшна дейност в тази област на вижданията на основните заинтересовани страни и възнамерява да прекара следващата година в слушане на това, което те имат да кажат.

Процесът на консултации ще завърши на 30 юни 2007 г. Към края на 2007 г. Комисията ще изпрати Комуникация до Съвета и Парламента, където ще обобщи резултатите от консултацияния процес и ще предложи път напред.

*В делата хорски има прилив  
Ако го хванем ний, постигаме успех  
Изпуснем ли го - нашият живот  
Обречен е на бедност и тъга.  
Уилям Шекспир: Юлий Цезар, действие IV, сцена 3*

### **Зелена книга относно бъдещата морска политика за ЕС**

Период на консултации: 7 юни 2006 – 30 юни 2007

Материали могат да се изпращат на

Европейска комисия – Оперативна група за морска политика  
“Зелена книга за морска политика”

J-99 7/12

В-1049 Брюксел

[ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu](mailto:ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu)

Уебсайт: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

*Долуподписаната, Мая Луканова Костадинова, удостоверявам верността на направения от мен превод от английски език на български език на приложения документ: Европейска визия за океаните и моретата. Преводът се състои от 79 страници.*

Преводач:.....

*Мая Костадинова*