

Régiók Bizottsága: Saját kezdeményezésű vélemény – Tárgy: „Az EU tengerrel kapcsolatos politikái – a fenntartható fejlődés kérdése a helyi és regionális önkormányzatok számára”

(2006/C 81/06)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

tekintettel Elnökségének 2005. január 25-i ülésén hozott határozatára, mely szerint a „Fenntartható fejlődés” (DEVE) szakbizottságot az EK-Szerződés 265. cikkének (5) bekezdése alapján saját kezdeményezésű vélemény kidolgozásával bízta meg a következő témában: „Az EU tengerrel kapcsolatos politikái – a fenntartható fejlődés kérdése a helyi és regionális önkormányzatok számára”;

tekintettel a Régiók Bizottsága „Fenntartható fejlődés” (DEVE) szakbizottságának 2005. évi munkaprogramjára ⁽¹⁾, mely különös hangsúlyt fektet „az Európai Unió tengerrel kapcsolatos politikájának horizontális és integratív megközelítésére”;

tekintettel az európai alkotmányról szóló szerződésnek ⁽²⁾ a tengeri politika szempontjaira utaló I-13 és I-14 cikkére;

tekintettel a Régiók Bizottságának az Európai Bizottság „A tengeri környezet védelmének és megőrzésének stratégiája felé” COM(2002) 539 final ⁽³⁾ című közleményéhez fűzött 2003. április 9-i véleményére;

tekintettel az Európai Bizottság 2005. március 2-i, „Az Európai Unió jövőbeli tengeri politikájához vezető út: az óceánok és tengerek európai jövőképe” című közleményére;

tekintettel az Európai Bizottság „Stratégiai célkitűzések 2005–2009” című 2005. január 26-i közleményére ⁽⁴⁾, amely rámutat, hogy „feltétlenül szükség van egy átfogó tengerhajózási politikára, amelynek az a célja, hogy virágzó tengergazdálkodást alakítson ki, és hogy a tengerekkel kapcsolatos tevékenységekben rejlő lehetőségeket környezetvédelmi szempontból is fenntartható módon aknázza ki”;

tekintettel az Európai Parlament és a Tanács 2002. május 30-i ajánlására az európai parti területek integrált kezelési stratégiájának megvalósításáról ⁽⁵⁾;

tekintettel a 2001. szeptember 12-én kiadott, „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvre ⁽⁶⁾;

tekintettel a „Fenntartható fejlődés” szakbizottság által 2005. június 28-án elfogadott véleménytervezetre (CdR 84/2005 rev 1, előadó: **Uwe Döring**, Schleswig-Holstein tartomány igazságügyi, munkaügyi és európai ügyekért felelős minisztere, DE/PES);

MIVEL

1. a tenger, mint életünk és gazdaságunk alapja, létfontosságú az ember számára, és az európai kontinenset éppen a tengerek határozzák meg, hiszen az Európai Unió partjainak hossza az előtte húzódó szigetekkel együtt kb. 32 500 km, és amennyiben a legtávolabbi régiókat is figyelembe vesszük, az Unió rendelkezik a világon a legnagyobb tengeri területtel, az EU 450 millió lakosának egyharmada a parton vagy ahhoz közel él, és több mint száz régió határos közvetlenül a tengerekkel;
2. a tenger az Európai Unióhoz tartozó szigeteken élő több mint 14 millió ember élete szempontjából meghatározó fontosságú, s valamennyi szigetes régió számára a társadalmi-gazdasági fejlődés fő tényezője;
3. a mintegy 1,4 milliárd km² összterületű tengerek a Föld legnagyobb életterét jelentik;
4. a tengerek és a klíma szorosan összefüggenek, és az általunk belélegzett oxigén 70 %-át a tengeri flóra termeli;
5. a különféle tengeri gazdasági ágakban (pl. a közlekedési, energiaipari és élelmezési ágazatban) meg kell majd oldani annak nehéz kérdését, hogy hogyan lehet tartósan és az energiaforrások kímélésével egyidejűleg elősegíteni a gazdasági növekedést;

⁽¹⁾ CdR 7/2005 rev 1

⁽²⁾ HL C 310., 2004.12.16., 1. old.

⁽³⁾ CdR 24/2003 fin

⁽⁴⁾ COM(2005) 12 final

⁽⁵⁾ HL L 148, 2002.6.06., 24. old.

⁽⁶⁾ „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyv, COM(2001) 370 final

6. az Egyesült Nemzetek tengerjogi egyezményének preambuluma többek közt megállapítja, a cél az, hogy „a kölcsönös megértés és együttműködés szellemében a tengerjoggal kapcsolatos minden kérdést szabályozzanak”, valamint hogy „az óceán térségének problémái egymással szorosan összefüggnek, és azokat egységes egészként kell vizsgálni” és az egyezmény teremtette jogrend „megkönnyítheti a nemzetközi közlekedést és elősegítheti a tengerek és óceánok békés használatát, erőforrásainak méltányos és hatékony felhasználását, élő erőforrásainak megőrzését, a tengeri környezet tanulmányozását, védelmét és megóvását”;
7. a regionális és helyi önkormányzatoknak, elsősorban a tenger partján fekvőknek, már jelentős tapasztalatuk gyűlt össze, amelyet a tengerrel kapcsolatos jövőbeli politikák kidolgozásánál célszerű volna felhasználni;

A 2005. október 12–13-án tartott 61. plenáris ülésén (az október 12-i ülésnapon) elfogadta az alábbi véleményt.

1. A Régiók Bizottságának nézetei

A Régiók Bizottsága

Bevezetés

1.1 **megállapítja**, hogy a tenger mint erőforrás egészében véve először került az Európai Unió politikájának középpontjába, s ezzel az EU részben már több éve érvényben lévő különálló intézkedései közös alapról, a szinergiák figyelembevételével, építő módon kapcsolódhatnak össze egy korszerű európai tengerpolitikává, hogy ezáltal optimálisan érvényesülhessenek;

1.2 **azt várja**, hogy az első állapotfelvételen túl az Európai Bizottság már a jelen mandátum időtartama alatt megteszi az első lépéseket az európai tengerpolitika kialakítása felé, és megfelelő jogalkotási tervezeteket javasol;

1.3 **üdvözli** az Európai Bizottság azon döntését, hogy zöld könyvet dolgoz ki a tengerekkel kapcsolatos ügyek témakörében azzal a céllal, hogy rögzítse a jelen állapotot, és 2010-re szóló kiemelt kezdeményezésként kialakítsa egy előremutató európai tengeri gazdaság alapjait;

1.4 **támogatja** egyes régiók és regionális hálózatok azon kezdeményezését, hogy ezt a folyamatot intenzíven végigkísérjék;

1.5 **ugyancsak üdvözli** a 2005. március 2-i, „Az Unió tengeri politikájának jövője: az óceánokkal és tengerekkel kapcsolatos európai jövőkép” című közleményt és a közleményben foglalt, az EU tengeri ágazatait érintő megállapításokat és célkitűzéseket;

1.6 **kiemeli**, hogy központi jelentősége van az Európai Bizottság azon döntésének, mely szerint a zöld könyv elkészítését széles körű konzultációs folyamatnak kell kísérnie; ebben az európai területi önkormányzatoknak kulcsszerepet kell játszaniuk;

Integratív megközelítés mint átfogó vezérelv

1.7 **azt a célkitűzést képviseli**, hogy az európai tengerekben rejlő hatalmas lehetőségeket fel kell ismerni és meg kell őrizni, és az aktív európai tengeri politikát úgy kell kialakítani, hogy a tengerek nyújtotta gazdasági, biológiai és kulturális javakban az eljövendő generációk is részesülhessenek;

1.8 **kiemeli**, hogy az előremutató és hatékony európai tengeri politika alapját a különböző különálló politikák stratégiai összekapcsolásának *átfogó vezérelveként* alkalmazott interaktív megközelítés kell hogy képezze;

1.9 **felhívja a figyelmet** arra, hogy az Európai Unión kívül is található már egy sor példa az aktív tengeri politikára;

1.10 **reméli**, hogy az EU tengerrel kapcsolatos politikái terén alkalmazott integrált megközelítés szintén megkönnyíti majd a barcelonai folyamat újraindítását, a regionális és helyi önkormányzatok hozzájárulásának figyelembe vételével.

Különálló politikák

1.11 **rámutat**, hogy az európai tengeri politika számos olyan ágazati politika területét érinti, amelyekhez részben léteznek európai szabályozások, azokat azonban eddig nem fogták integratív jelleggel össze;

1.12 az alábbiakban olyan, fontos különálló politikákat **nevez meg**, amelyeket az aktív tengeri politikának figyelembe kell vennie;

Kereskedelem, szállítás, hajógyártás és kikötői ipar

1.13 **kiemeli**, hogy az Európai Unió régióinak létérdeke a tengeri hajózás, a hajógyártás és a kikötői ipar versenyképesége. A belvízi és tengeri közlekedési útvonalak kiépítése Európa földrajzi adottságainál és erős exportorientáltságánál, valamint a szállítási volumen növekedésénél fogva elengedhetetlen. A forgalom növekedésére az egyik válasz a szárazföldi forgalom áthelyezése a tengerre. Az európai tengeri politikának emellett olyan keretfeltételeket kell teremtenie, amelyek méltányos esélyeket garantálnak az európai kikötői gazdaság, hajózás és hajógyártás gazdasági szereplői számára. A globalizálódott tengeri közlekedést és a tengeri biztonságot ugyanakkor nem elegendő csupán világos és kötelező erejű biztonsági előírások révén szabályozni, hanem ezeket az előírásokat alkalmazni is kell;

1.14 **megállapítja**, hogy Európának stratégiai érdeke a versenyképes kereskedelmi flotta és megbízható hajóépítő ipar fenntartása; ehhez innovációra, kutatásra és tudományra támaszkodó aktív iparpolitikára van szükség;

1.15 **kiemeli**, hogy az európai kikötők hajó-karbantartási és -javítási infrastruktúráját bővíteni és a biztonsági normákat szigorítani kell, hozzájárulva ezzel az ágazat erősödéséhez;

1.16 **javasolja** annak átgondolását, hogy miképpen lehetne környezetbarát módon megsemmisíteni a hajók által kibocsátott szennyező anyagokat; ennek egyik módja lehetne egy külön kikötői járulék bevezetése;

Halászat és tengeri akvakultúra

1.17 **megállapítja**, hogy az EU közös halászati politikája ellenére a hagyományos módon történő halászat – ugyan néhány működő üzleti vállalkozás számára forrásként szolgál – a túlhalászás miatt nem növelhető tovább, noha az EU a feldolgozott halászati termékek legnagyobb piaca. Amennyiben az EU közös halászati politikája nem kerül megvalósításra céltudatosan, és – ahol szükséges – nem támogatják az egyes európai tengerekre vonatkozó további konkrét intézkedések, elkerülhetetlen az európai halállományok jelentős részének összeomlása, s így számos halászati üzem csődjé;

1.18 **hangsúlyozza**, hogy a hagyományos halászat mellett a drága halak, rákok és algák esetében a szárazföldön vagy vízben létesítendő tengeri akvakultúrák kiépítése, továbbá a tengeri természetes anyagok „kék”, tengeri biotechnológia útján történő kinyerése és természetese fenntartható használat esetén fontos gazdasági növekedési tényezőt jelent;

Energia, tengeri ásványi kincsek, tengeri technológiák

1.19 **megállapítja**, hogy a tengeri (offshore) energiák területén az olaj- és gázkitermelés mellett különösen a szélenergia – mint a megújítható energiák egyik formája – gazdasági jelentősége növekszik. Tekintve, hogy az Európai Unió egyre inkább függ az energiaimporttól, e tengerre támaszkodó energiaforrás fejlesztését is támogatni kell;

1.20 **megállapítja**, hogy a tengeri ásványi kincsek köre igen széles, felhasználásuk részint csak most kezdődött meg, és annak úgy kell történnie, hogy a hosszú távú ökológiai egyensúlyt ne tegye tönkre;

1.21 **hangsúlyozza** az alkalmazások széles körét (pl. az egész tengeri szállítási ágazatot – beleértve a hajókarbantartást, a kikötői ipart és a hajógyárakat –, az offshore tevékenységek berendezéseit, a hidrográfiát, a tengeri akvakultúrát és a környezetvédelmet) magában foglaló, sokoldalú tengeri technológia innovációt ösztönző hatását. A környezetvédelmi technológia révén is jelentős gazdasági lehetőségek nyílnak. A széles innovációs lehetőségeket magukban rejtő tengeri technológiák tehát egyrészt fontos gazdasági tényezőt jelentenek, másrészt erőteljes ösztönző hatásuk van a kutatásra és a fejlesztésre.

Tengeri környezet

1.22 **kiemeli**, hogy a tengerek fizikai, kémiai és biológiai paraméterei külső tényezőktől is függenek, mint például a növekvő szennyeződés, ideértve a tartósan megmaradó szennyezőanyagokat, a tenger élő és nem élő eredetű nyersanyagainak nem megfelelő módon történő kiaknázását, valamint a klímaváltozást, mely fenyegeti a biológiai sokféleség forrását és Unió-szerte az emberek milliói számára létfontosságú gazdasági forrást jelentő tengerek jövőjét, és ezért sürgős ellenintézkedésekre van szükség. Ilyen például az EU Víz Keretirányelve vagy az új EU-ban már szinte „beltengernek” számító Balti-tenger állapotának javítására irányuló sokéves erőfeszítés.

Turizmus

1.23 **megállapítja**, hogy a sport- és wellnesslehetőségek, az egészségügyi szempontok, a jó fürdővízminőség, a tiszta strandok, a parti övezetek beépítésének korlátozása, a természetközeli állapotú partok, a kulturális és szabadidős kínálat határozza meg, hogy az üdülők mely partrégiók mellett döntenek. A tengerhez kötődő európai turisztikai ipar továbbfejlesztése – ideértve vitorlás- és motorcsónak-kikötők létesítését – továbbra is fontos előfeltétel. Az európai tengeri politikában kellő figyelmet kell fordítani e magas foglalkoztatási arányú iparágba történő befektetések támogatására;

Partvédelem

1.24 **emlékeztet arra**, hogy a tengerek emelkedő szintje és a partok eróziója közvetlen, építmény jellegű partvédelmet tesz szükségessé, és hogy a partvédelem további kiépítéséhez ezzel egyidejűleg meg kell határozni és gazdasági szempontból értékelni kell a klímaváltozás lehetséges következményeit; ebben az összefüggésben elsőrendű fontosságúnak tűnik a parti övezetek integrált kezelését illetően a bevált gyakorlatok kicserélésének támogatása, azzal a céllal, hogy előtérbe kerüljenek a parti területek szükségleteihez jobban alkalmazkodó – és a tengeri régiók területminőségét és identitását kímélő – módszerek. Emellett alapvető feladat, hogy intézkedéseket kell hozni a part menti területek – a legtermelékenyebb tengeri környezet – természeti erőforrásainak megőrzésére;

Szigetjellel

1.25 **véleménye szerint** az európai tengeri politikának figyelembe kell vennie a szigetek sajátosságait, és segítenie kell őket a rájuk nehezedő természeti hátrányok leküzdésében, amelyek az okozott strukturális jellegű többletköltségek következtében versenyképesség szempontjából előnytelen helyzetbe hozzák őket a kontinenshez képest;

1.26 **úgy véli**, hogy mivel a szigetek gazdasága rendkívüli mértékben függ a tengeri szállítástól, az Európai Unió tengeri politikájának olyan megfelelő eszköznek kell lennie, amely elősegíti a szigetek gazdaságának a szárazföldi régiókhoz képest egyenlő feltételekkel történő integrálódását az egységes piacba;

Tengeri erőforrások a külpolitikai dimenzióban és a szomszédsági politikában

1.27 **úgy véli**, hogy az EU-nak mint „globális szereplőnek” jelentős érdeke kell fűződjön ahhoz, hogy a tengeri erőforrásokat minden állam számára méltányos módon, s egyben a világméretű fenntarthatóság szempontját követve aknázzák ki; ebben az összefüggésben figyelembe kell venni az alkalmazandó nemzetközi egyezményeket és különösen a Nemzetközi Tengeri Szervezet (IMO) szabályait;

Az integratív tengeri politika eszközei

Kutatás és oktatás

1.28 **megállapítja**, hogy nem elég, ha a tengeri kutatás az európai kutatási politika állandó alkotóeleme lesz: annak egyik súlypontjává kell válnia;

1.29 **támogatja** az európai tengerkutató intézetek 2004. május 13-án kelt galway-i nyilatkozatát, mely a tengeri tudományoknak és technológiáknak a 7. kutatási keretprogramon belül történő támogatásáért emel szót; **kiemeli**, hogy az egy-egy ágazathoz kötődő műszaki területek (pl. anyag- és technológiai kutatás, egészségügyi és élelmiszer-ipari kutatás, klíma- és tengerbiológiai kutatás), illetve nem műszaki területek (pl. kereskedelem és turizmus) mellett sürgetően szükséges az olyan, több területet átfogó nemzetközi kutatóintézetek támogatása is, amelyek a „horizontális” kérdésekhez kiterjedt adatgyűjtést tudnak végezni;

1.30 **támogatja** egy olyan, tengerrel kapcsolatos foglalkozásokat magában foglaló képzési rendszer fejlesztését a tagállamokban és a régiókban, amely Európa valamennyi munkaerőpiacának szükségleteit figyelembe veszi.

Területrendezés és monitoring

1.31 **úgy véli**, hogy a területrendezési eszközök az integratív politikai megközelítés fontos elemei. A megfelelő monitoringrendszerek és az ezekről készült értékelések fontos adatokat szolgáltathatnak a tengerek különböző paramétereinek időbeli alakulásáról és azok használatáról. A területiális vizek, valamint az EU kizárólagos gazdasági övezetének kezelése integratív megközelítés keretében optimalizálható lenne, ami – nem utolsósorban az infrastruktúra magas költségei miatt – közös európai érdek;

1.32 **támogatja** ebben az összefüggésben mindenekelőtt az Európai Parlament és a Tanács 2002. május 30-i ajánlását az európai parti területek integrált kezelési stratégiájának megvalósításáról. E stratégia jellemzője például a szárazföld, a part és a nyílt tenger integrált szemlélete; a gazdaság, a környezetvédelem, a szociális és a biztonsági terület különböző érdekeinek kiegyensúlyozása az egyes területeken belül és azok között is; valamint a politika, az igazgatás és a társadalmi csoportok

bevonása a konfliktusok időben történő felismerése és megoldások kidolgozása érdekében;

A nagyközönség tájékoztatása és bevonása

1.33 **kifogásolja**, hogy uniós normáknak nem megfelelő tengeri járművek látványos hajótörései – *Erika*, *Prestige* – kellek ahhoz, hogy az európai nagyközönség jobban odafigyeljen a tengerre mint erőforrásra. Az európai tengeri politika csak akkor lesz sikeresen végrehajtható, ha megfelelő eszközök révén helyi és regionális szinten bevonják az embereket, elsősorban az érintett helyeket a politika megfogalmazásába és megvalósításába, figyelembe véve a legjobb gyakorlatokra Európa régióiban található számos példát;

A szárazföldi dimenzió

1.34 **úgy véli**, hogy a szárazföldi vonatkozások a tengeri politikában fontos szerepet játszanak, mivel a szárazföldi tevékenységek jelentős hatással vannak a partokra és a tengerekre;

2. A Régiók Bizottsága ajánlásai

A Régiók Bizottsága

2.1 **támogatja** az európai tengeri politika aktív beépítését a lisszaboni stratégia átfogó célkitűzéseibe;

2.2 **kéri** az Európai Bizottságot, hogy ismerje el a helyi és regionális önkormányzatok jelentős és sokrétű hozzájárulását a tengeri erőforrások kezeléséhez, és biztosítsa, hogy ez beépüljön az új tengeri politikába;

2.3 **javasolja**, hogy az Európai Bizottság vegye figyelembe az alábbi három kulcsfontosságú kérdést: a) a part menti területek felkészítése és létesítmények felépítése a vállalatok és a közösségek fogadására – ideértve az innováció, a szakképzettség és vállalkozói kedv támogatását, különösen az új tengeri technológiák fejlesztésében, így például a megfelelő eszközök biztosítását az ilyen létesítményekhez és a szükséges emberi erőforrások kiépítéséhez; b) a tenger és az európai tengerpartok felhasználása a gazdasági fejlődés segítésére, többek között a tengerpartok újjáépítésének, illetve a társadalmi és gazdasági eredményeket felmutató vidéki tevékenységeknek a támogatása révén; c) a tengerparti települések és a part menti területek támogatása tágabb vidéki környezetükkel, illetve a régió városával való jobb összeköttetések kialakítása révén;

2.4 **ösztönzi**, hogy dolgozzanak ki áttekintést a tengerrel kapcsolatos szempontokat tartalmazó meglévő jogi előírásokról és rendelkezésekről, vizsgálják meg, hogy regionális politikai eszközök, a vidékfejlesztés szabályozását célzó európai mezőgazdasági alap, az egész életen át tartó tanulási alap szabályozásai és a 7. közösségi kutatási és fejlesztési keretprogram kellően figyelembe veszik-e a tengerekkel összefüggő szempontokat;

2.5 **szeretné**, ha az Unió tengeri dimenzióját figyelembe vennék a jövőbeni versenyképességi és együttműködési célkitűzésekben, különös tekintettel a környezetszennyezés elleni harc, a tengeri biztonság erősítése, valamint a reptéri rendszerek és a hajózható vízi utak kezelésének transznacionális és határokon átnyúló vetületére a 2007–2013-as tervezési időszak regionális politikájában, és **ösztönzi**, hogy a tengerrel kapcsolatos ügyek szempontjából vizsgálják felül az Unió meglévő európai finanszírozási eszközeit, és hangolják össze azokat;

2.6 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy – amennyire lehetséges – vegye számba az egyes tengeri erőforrások gazdasági és ökológiai értékét, és ennek alapján készítsen értékelést a tengeri erőforrások jelenlegi és jövőbeni tervezett használatáról, illetve az esetlegesen szükséges változtatásokról;

2.7 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy tárja fel a különböző, tengerrel összefüggő gazdasági területek jelenlegi és jövőbeni lehetőségeit, illetve az általuk nyújtott hozzáadott értéket és munkahelyeket, és következtetések formájában terjessze elő a megvalósítandó lépéseket;

2.8 **bátorítja** az Európai Bizottságot, hogy a transzeurópai hálózatok keretében továbbra is vegye kellően figyelembe a tengeri közlekedési utak jelentőségének növelését, azok javítását és bővítését, és a tagállamokkal együttműködve vigye előbbre az ügyet;

2.9 **kéri** a másodlagos hálózatok fejlesztésének erősítését és a szigetek maradéktalan integrálását a „tengeri autópályákba” a szigetekről történő szállítás és a kontinens piacaihoz való hozzáférés javítása végett;

2.10 **felszólít** a biztos területrendezésre, például a parti területek integrált kezelésének megvalósítása, valamint azon területek kiosztása illetve fenntartása révén, amelyek esetében a jövőben más célokra történő hasznosításra lehet szükség;

2.11 **támogatja** az EU hajóépítő iparának LeaderSHIP 2015 kezdeményezését, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy támogassa a kiváló minőséget nyújtó európai hajógyártás versenyképességét;

2.12 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy a nyílt tengeri, part menti és kikötői hajószerencsétlenségek megelőzését tegye az Európai Unió kiemelt céljává, és növelje a nemzetközi közjog szempontjából kényszerítő erejű nemzetközi egyezmények – ilyen a SOLAS és a MARPOL (IMO) – biztonsági szintjét, az EU teygen kezdeményezéseket ebből a célból és gyorsítsa meg az említett egyezmények ratifikálását, továbbá javítson alkalmazásukon és nyomon követésükön; ehhez vizsgálja meg, hogy a strukturális alapok eszközeit mennyiben lehet bevonni a kockázatkezelésbe;

2.13 **felszólít**, hogy tegyenek fokozottabb erőfeszítéseket a kikötői létesítmények szárazföldi megközelítését szolgáló infrastruktúrák kapacitásának növelésére és/vagy kifejlesztésére, elosztói logisztikai hálózatok és az új kikötői infrastruktúrák kiépítésére, illetve a meglévők diverzifikálására, különös tekin-

tettel a szigetek infrastrukturális igényeire, mindezt a part menti térségek természeti erőforrásainak védelmét szolgáló intézkedések tiszteletben tartása mellett;

2.14 **javasolja**, hogy a kikötőkben vegyék jobban tekintetbe a szociális aspektust, így például fordítsanak figyelmet a hajók legénységének elszállásolására;

2.15 **kéri**, hogy a kikötői létesítményekben és azok közvetlen környezetében a biztonsági rendszereket és intézkedéseket igazítsák az újfajta terrorista fenyegetésekhez;

2.16 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy folytassa a halászati politika általa megkezdett reformját, hogy az európai vizekben élő halállomány fennmaradása és a halászok jóléte hosszú távon biztosított legyen;

2.17 **kéri** az Európai Bizottságot és a Tanácsot, hogy az euro-mediterrán politika újraindítása biztosítson központi szerepet a közös halászati politikának, a földközi-tengeri szabadkereskedelmi övezet 2010-ig való megerősítésének perspektívájában is.

2.18 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy teremtse meg az unióbeli szélenergia-berendezések további támogatásának keretfeltételeit. Más megújuló energiaforrások – pl. a tengerjárású áramlás – felhasználásának lehetőségeit is jobban meg kellene vizsgálni, és adott esetben be kellene vonni a támogatások körébe;

2.19 **kéri** az Európai Bizottságot, hogy biztosítsa az Unió vizeiben az olaj és gáz környezetbarát módon történő, víz alatti továbbítását;

2.20 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy a tengerszint emelkedésére vonatkozó különböző előrejelzéseket figyelembe véve dolgozzon ki forgatókönyveket a szükségessé váló partvédelmi intézkedésekre;

2.21 **követeli**, hogy a tengerek területén is fejlesszenek ki az „INSPIRE” űradat-infrastruktúrájának megfelelő eszközt, amelynek segítségével a különböző használati érdekek egymással szemben megbízható adatok alapján mérlegelhetők;

2.22 **ösztönzi** a hajóépítés és a tengeri technológiák gazdasági ágazatának célzottabb fejlesztését, pl. a kettős falú tankhajók meghonosítását, illetve mintegy kétszáz olaj- és gázki-termelő fűrésziget következő években esedékes lebontását;

2.23 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy ösztönözze állami stratégiai tervek kidolgozását, és emellett támogassa az európai parti területek integrált kezelésének több régiót, illetve államot átfogó kezdeményezéseit;

2.24 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy bővítse a tengerkutatásra szánt támogatási eszközöket, és azokat összpontosítsa az új technológiák (többek közt pl. a polártechnika) támogatására és a feltételek EU-n belüli kiegyenlítésére (pl. a tengeri akvakultúra esetében), és mindebbe idejében vonja be a gazdaságot is;

2.25 **kéri** az Európai Bizottságot, hogy a közvélemény figyelmének felkeltésére dolgozzon ki módszeres stratégiát a korszerű tengeri politikára, hogy az az érintett helyszíneken bekerüljön a köztudatba, s ez segítse a tényleges megvalósítást;

2.26 **kéri** az Európai Bizottságot a szárazföldi vonatkozások, illetve a tengertől távolabb fekvő területek, a parti régiók és a tenger közötti kölcsönhatások figyelembevételére annak érdekében, hogy valamennyi régiót – nem csupán a közvetlenül a tenger mellett fekvőket – bevonja a tengeri politikába;

2.27 **kéri** az Európai Bizottságot a nagyrégiókhöz, különösen a már meglévőkhöz kötődő kezdeményezések figyelembevételére a négy nagy európai tengeri terület (Északkelet-Atlanti-óceán, Balti-tenger, Földközi-tenger és Fekete-tenger) esetében;

2.28 **javasolja**, hogy az Európai Bizottság kiemelten vegye figyelembe a tengerparti lakóközösségek kulturális érdekeit és helyismeretét, és építse bele azokat a tervezésbe, a kezelésbe és az idevonatkozó politikafejlesztésbe. Továbbá mindenképpen ösztönözni kell a part menti közösségek tengerrel kapcsolatos hagyományainak megőrzését, különösen ott, ahol a tenger szerepet játszik a közösségek fenntarthatóságában. Ez növeli a turisztikai vonzerőt is;

2.29 **felkéri** az Európai Bizottságot, hogy gondoskodjon arról, hogy az európai tengeri politika kidolgozásának és végrehajtásának folyamatába bevonják a regionális és helyi szintet, illetve hogy a régióknál rendelkezésre álló sokrétű szakismerteket a zöld könyv elkészítésénél vegye figyelembe. Az integratív politikai kezdeményezések bevezetése szempontjából különösen a „legjobb gyakorlat” példái, de emellett a tengeri modellrégiók is nagy jelentőségűek lehetnek. Továbbá a kiemelkedően sikeres LEADER modellt is figyelembe kellene venni a végrehajtás helyi dimenziójának biztosításához;

2.30 **kezdeményezi**, hogy a zöld könyvről szóló széles körű konzultáció során, egészen annak megjelentetéséig különböző regionális konferenciák kerüljenek megrendezésre a partvidéki régiókban, egyrészt a regionális és helyi szakismeret bevonása céljából, másrészt a közvélemény tengerrel kapcsolatos témákról való jobb tájékoztatása érdekében. A konferenciák helyszínként nagy ipari kikötőkkel, illetve kisebb halászki-kötőkkel rendelkező régiókat egyaránt ki kellene jelölni;

2.31 **felajánlja**, hogy a tengeri politikáról szóló zöld könyv elkészítését kísérő konzultációkban jelentős partneri szerepet játszik, és **ösztönzi** egy, a regionális és helyi önkormányzatok bevonásával zajló, hosszú távra szóló, a közvélemény figyelmét felkeltő kampány lefolytatását.

Brüsszel, 2005. október 12.

A Régiók Bizottsága

elnöke

Peter STRAUB