

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről”

COM(2006) 275 final

(2007/C 168/11)

2006. június 7-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. március 22-én elfogadta. (Előadó: Dr. Anna BREDIMA-SAVOPOULOU, társelőadók: Eduardo Manuel CHAGAS és Staffan NILSSON).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság április 25-26-án tartott 435. plenáris ülésén (az április 26-i ülésnapon) 157 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A zöld könyv az EU tengerpolitikájának újfajta megközelítéséről tanúskodik, ami üdvözlendő. Ez az első alkalom, hogy az uniós politikák szárazföldre koncentráltó látásmódja irányt váltott. A zöld könyv szimbolikus üzenete, mely szerint Európa mindenekelőtt tengeri nemzet volt és ma is az, új lapot nyit az EU-ban a tengerek vonatkozásában.

1.2 A zöld könyv holisztikus szemléletű, több ágazatra kiterjedő, stratégiai megközelítéssel viszonyul az óceánok kérdéséhez. A töredékes látásmód helyett inkább átfogó szemléletmódot választó megközelítés széles körű támogatást érdemel.

1.3 A zöld könyv jóval több pozitív elemet tartalmaz, mint potenciálisan negatívát. Az EGSZB támogatja a zöld könyv által felvetett legtöbb javaslatot (a halászat, a kikötők, a hajógyártás, a tengeri szállítás, a part menti régiók, a tengeri energiatermelés, a K+F, a környezetvédelem, az idegenforgalom és a tengeri biotechnológia vonatkozásában), és azokhoz részletes megjegyzéseket fűz.

1.4 Az EGSZB helyesli az EU tengeri szolgáltatásai és kikötői által a globalizált gazdaságban játszott alapvető szerep elismerését. Üdvözli továbbá, hogy a zöld könyv elismeri a hajózás nemzetközi jellegét, mely globális szabályok kidolgozását teszi szükségessé. Pozitív közösségi intézkedésre van szükség a közvéleményben a hajózásról élő negatív kép megváltoztatásához, és el kell érni, hogy a valós értékén kerüljön elismerésre a hajózás és a tengerészek részvétele társadalmunk életében. Az EGSZB oszítja azt az álláspontot, mely szerint a tagállamoknak haladéktalanul ratifikálniuk kellene a kulcsfontosságú nemzetközi – IMO és ILO – egyezményeket, és biztosítaniuk kellene azok megfelelő alkalmazását.

1.5 A tengerészeti klasztereknek központi helyet kell elfoglalniuk az EU jövőbeni tengerpolitikájában. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az EU-nak tanulmányt kellene készíttetnie a klaszterek meghatározása, illetve más területek tengerészeti klaszterreivel való összehasonlítása érdekében. A tengerészeti klasztereknek meghatározó szerepük lesz a tengerészeti szaktudás megőrzésében az EU-ban.

1.6 A biztonságos, hatékony és magas színvonalú szolgáltatások nyújtásának alátámasztása érdekében az integrált tengerpolitikában központi helyet kell elfoglalnia a tengerészeti

oktatásba és képzésbe való befektetés növelésének. A szakképzett tengerészek lehetséges hiánya veszélyes következményekkel jár az EU tengeri biztonsági infrastruktúrája szempontjából, és az EU és a kormányok megoldásra törekvő összehangolt erőfeszítései nélkül csak rosszabbodni fog a helyzet. Támogatás hiányában Európa egyre inkább háján lesz a biztonsági szempontból kritikus, kulcsfontosságú tengerészeti tevékenységek (hajófelügyelet és hajóvizsgálat, jog, biztosítás, hajóforgalmi szolgáltatás, mentés, parti őrség és kalauzolás) ellátásához szükséges tudásnak és tapasztalatnak. Ezenkívül egész tengerészeti klaszterek aprózódhatnak szét vagy helyeződhetnek át más régiókba.

1.7 Az EGSZB megjegyzi, hogy a halászokat és a tengerészeket számos esetben kizárják az európai szociális jogszabályok (lásd a csoportos létszámcsökkenésről ⁽¹⁾), a vállalkozások átruházásáról ⁽²⁾, a tájékoztatásról és konzultációról ⁽³⁾, illetve a szolgáltatásnyújtás keretében történő kiküldetésről ⁽⁴⁾ szóló irányelveket). A kirekesztések mögött álló okoktól függetlenül fontos véget vetni ennek a hátrányos megkülönböztetésnek, ahol ez szükséges. Ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy a szociális partnerekkel való szoros együttműködésben vizsgálja felül ezeket a kirekesztéseket.

1.8 A globális felmelegedés és az abból következő éghajlatváltozás olyan forgatókönyveket vet fel, melyek szerint szigetek tűnhetnek el, tengerparti területeket önthet el a víz, csökkenhet a halállomány, tengeri mikroorganizmusok pusztulnának ki, ami hatással lenne a tápláléklánra, valamint a tengerszint magassága akár 7 méterrel emelkedhet 2050-ig. Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy vigye a nemzetközi szervezetek elé ezt az általános problémát, ő maga pedig ezentúl globális környezetvédelmi szempontokat is vegyen figyelembe nem csupán a tenger világával összefüggő, hanem minden egyéb tevékenysége során is, továbbá a Parlament és a Tanács számára megfogalmazott valamennyi javaslatában.

⁽¹⁾ Az 1998. július 20-i 98/59/EK tanácsi irányelv a csoportos létszámcsökkenésről – HL L 225, 1998.8.12., 16-21. o.

⁽²⁾ 2001/23/EK tanácsi irányelv a munkavállalók jogainak megőrzéséről a vállalkozások, üzleti vállalkozások vagy vállalkozások, üzleti vállalkozások részeit átruházása esetén.

⁽³⁾ Az Európai Közösség munkavállalóinak tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultáció általános keretének létrehozásáról szóló 2002/14/EK irányelv (HL L 80, 2002.3.23.).

⁽⁴⁾ Az 1996. december 16-i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv – HLL L 18, 1997.1.21., 1-6. o.

1.9 Az EGSZB fenntartja azt az álláspontját, hogy a légköri kibocsátások elleni küzdelem nem várt következményekkel járhat, továbbá összeegyeztethetlenséget eredményezhet a politikák között. A légszennyezés összetett probléma, és egy adott szennyező anyag csökkentése negatív hatással lehet más szennyező anyagokra, így például az üvegházgázokra. A holisztikus nemzetközi megközelítés a kedvező megoldás arra, hogy átfogó környezeti javulást érhessünk el hosszú távon.

1.10 Az EGSZB megjegyzi, hogy a hajóipar kénytelen üzemanyagként elégetni a bunkerolajat, mivel a finomítóüzemek csupán silány minőségben termelnek tengeri tüzelőanyagot. Ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon ezen üzemanyagok minőségének kérdésével annak érdekében, hogy áttörést lehessen elérni a hajókról történő légköri kibocsátások problémája terén.

1.11 Az EGSZB úgy értelmezi a „közös európai tengeri térség” fogalmát, hogy az egy olyan virtuális tengeri térséget jelent, amelyben az EU-n belüli tengeri szolgáltatásokra vonatkozó vám- és adminisztratív formalitások egyszerűbbé válnak, a belső piaci közúti és vasúti szállításához hasonlóan. A közleményben egyértelműen kifejezésre juttatott európai bizottsági pontosításokat követően az EGSZB támogatja ezt az elképzelést, amennyiben az tiszteletben tartja a nemzetközi vizeket (nyílt tengerek), az UNCLOS- és az IMO-egyezményeket, ideértve a „hajózás szabadságát” és a „békés áthaladás jogát” a kizárólagos gazdasági övezeten (EEZ) belül.

1.12 Síkra száll a „minőségi” parti államok létrehozása mellett, amelyek a minőségi lánc hiányzó láncszemeit alkotják. A „minőségi” parti államoknak alapvető szolgáltatásokat kellene nyújtaniuk a hajók számára: megfelelő hulladékfogadási létesítmények, veszélyben lévő hajók fogadására alkalmas menedékhelyek, békés áthaladás, a tengerészekkel való tisztességes bánásmód, illetve navigációs segítség biztosításával. A parti államok teljesítményének értékeléséhez szükséges megfelelő, mérhető kritériumok kidolgozása érdekében az EU-nak fel kellene vetnie ezt az elképzelést az IMO-ban.

1.13 Az EGSZB üdvözlöi, hogy a zöld könyvben elismerésre került az a szerepe, amelyet a tengerpolitika megvalósításában játszhat, ideértve a területrendezést is. További szerepe lehet az EU tengeri identitásának és tengeri kulturális örökségének tudatosításában, illetve a globális felmelegedés problémájára vonatkozó figyelem felkeltésében.

1.14 A zöld könyv az első kísérlet arra, hogy a közösségi politikák kidolgozásakor a szárazföldről a tengerre helyeződjön át a hangsúly. Az EGSZB gratulálni szeretne az Európai Bizottságnak az egyensúly helyreállításáért. Egyetértése kifejezéséül Temisztoklész aforizmáját parafrázálja: „Mindaddig, amíg vannak hajói és tengerei, lesz Európa is” („Mindaddig, amíg vannak hajóink és tengereink, lesz országunk és hazánk is.”)

1.15 Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy konzultáljon vele a zöld könyvvel kapcsolatos jövőbeli cselekvési tervéről.

2. Bevezetés

2.1 50 éves fennállása alatt az EU számos, a tengereket érintő politikát dolgozott ki: a tengeri szállítás, kikötők, hajógyártás, halászat, tengeri környezet, part menti régiók, tengeri energiatermelés vonatkozásában. Ezek a politikák azonban külön-külön, a

szinergiák kihasználása nélkül fejlődtek tovább. Eljött az ideje annak, hogy mindezen elemeket összefogjuk, és új, átfogó jövőképet alkossunk.

2.2 2006. június 7-én az Európai Bizottság zöld könyvet tett közzé „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” címmel. Barroso elnök kezdeményezését az Európai Bizottság 2005-2009-ről szóló stratégiai célkitűzései tükrében kell látni, melyek utalnak arra, hogy 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”. Joseph Borg biztos kapott felkérést a biztosokból álló tengerpolitikai munkacsoport vezetésére.

2.3 A zöld könyv alapvető fontosságú kérdéseket vet fel, és számos, különböző területeket érintő vitát kínál olyan integrált, holisztikus megközelítést alkalmazva, mely lehetővé teszi a különböző ágazatok közötti átjárást. A zöld könyvvel, amely már maga is az érdekeltekkel folytatott konzultációs folyamat eredménye, az Európai Unió történetének egyik legnagyobb szabású nyilvános konzultációja vette kezdetét, amelyben kikéri a polgárok véleményét, hogyan kellene bánni az óceánnal és a tengerekkel.

2.4 Az EGSZB a 80-as évek elejétől szorosan nyomon követte az EU lépéseit az ágazati politikák kialakításában, és következetes véleményeivel hozzájárult e politikák körvonalazásához. Jelenleg pedig osztja az Európai Bizottság véleményét, mely szerint új, stratégiai jövőképre van szükség.

3. Általános megjegyzések

3.1 Háttér

3.1.1 A zöld könyv az EU tengerpolitikájának újfajta megközelítéséről tanúskodik, ami üdvözlendő. „Mennyire helytelen Földnek hívni bolygónkat, amikor az lényegében óceán.” A zöld könyv alcíme jelzésértékű azzal kapcsolatban, hogy az Európai Bizottság milyen szándékkal adta ki ezt a zöld könyvet. Ez az első alkalom, hogy az uniós politikák szárazföldre koncentráltó látásmódja irányt váltott. A zöld könyv kezdeményezés szimbolikus üzenete a legfontosabb: Európa mindenekelőtt tengeri nemzet. Az EU-nak gazdag tengeri öröksége van, amelyről nem szabadna megfeledkezni. Már az ókortól fogva tanúi lehettünk olyan hajósnemzetek kiemelkedésének, amelyeknek bölcsője az EU területén ringott: görögök, olaszok, spanyolok, britek, portugálok, skandinávok (vikingek), németek (Hanza-szövetség) és hollandok. Napjainkban Görögország, Ciprus és Málta foglalja el a hajónyilvántartások világranglistája első tíz helyének valamelyikét.

3.1.2 A zöld könyv egy olyan pillanatban jelent meg, amikor alapvető strukturális változások zajlanak a tengeri úton bonyolódó világkereskedelemben: óriáshajók, hatalmas kikötők és terminálok, modern logisztika, papír nélküli kereskedelem, a cellarendszerű konténerhajók folyamatos fejlődése, ugyanakkor a legénység által rekordidő alatt elvégzendő, szaporodó formások a kikötőkben, a modernkori kalózkodás és a terrorizmus terjedése, illetve fokozódó nyomás a vállalatok társadalmi felelősségével kapcsolatban. A globalizáció minden (pozitív és negatív) következménye egyértelműen megnyilvánul ebben a szektorban.

3.1.3 A zöld könyvet abban az összefüggésben is kell vizsgálni, amelyet a következők jelentenek: feltörekvő új kereskedelmi hatalmak (BRIC országok: Brazília, Oroszország, India, Kína), a WTO-tárgyalások meghiúsulása, illetve az a tény, hogy a világflotta 40 %-a a „Pacific Rim” (a Csendes-Óceán peremén lévő országok), másik 40 %-a pedig az európaiak tulajdonában van. Az egész vita akkor kerül felszínre, amikor az olajárak hirtelen megemelkedtek, amikor szakadatlanul az energiaellátás biztonságáról, az alternatív energiaforrásokról és a globális felmelegedéstől való félelemről beszélünk.

3.1.4 A tenger kérdésének többféle aspektusa van és számos emberi tevékenység kötődik hozzá (halászat, környezetvédelem, szállítás, K+F, a tengerfenék hasznosítása, energia, hajóépítés, kikötői iparágak, idegenforgalom). A zöld könyv a tengeri és a tengerészeti tevékenységek közötti bonyolult kölcsönhatásokat vizsgálja, és a politikák kidolgozásának integráltabb megközelítését szorgalmazza.

3.2 Gazdasági szempontok

3.2.1 Az EGSZB üdvözlöi, hogy a zöld könyv növekvő jelentőséget tulajdonít a tengeri dimenzióknak és ezáltal új lapot nyit az EU politikáiban a tengerek vonatkozásában. A közlemény hangsúlyozza azt az alapvető szerepet, amelyet a hajózási szolgáltatások játszanak az európai gazdaságban, valamint az EU polgárainak mindennapjaiban és jólétében, akik mindennek sokszor nincsenek tudatában. Az EGSZB osztja a zöld könyv álláspontját a hajózási és a kikötői ágazat nemzetközi versenyképességéről a globalizált környezetben, illetve szükségét látja egy nemzetközileg egyenlő feltételeket biztosító játéktérnek a világpiacon. A tengeri szállítás és a kikötők kulcsfontosságú elemei azoknak a logisztikai láncoknak, amelyek az egységes piacot a világgazdasághoz kötik. Valóban vezető helyük van a világban, és egyáltalán nem leáldozóban lévő iparágak. Mindkettő kulcsfontosságú eleme a lisszaboni stratégiának, melynek célja, hogy Európát a világ legversenyképesebb kereskedelmi hatalmává tegye. Az EGSZB megjegyzi, hogy egyes speciális hajókatóriáknál az európai hajógyártást újabban sikertörténetként könyvelhetjük el.

3.2.2 A zöld könyv emellett pozitív hatással lesz a hajózás imázsára és a tengerészeti klaszterek fejlődésére is, mely utóbbiak a legnagyobbak a világon. A tengerészeti klasztereknek központi helyet kell elfoglalniuk az EU jövőbeni tengerpolitikájában. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az EU-nak tanulmányt kellene készítenie a klaszterek meghatározása, illetve azoknak más területek tengerészeti klasztereivel való összehasonlítása érdekében. A tengerészeti klasztereknek meghatározó szerepük lesz a tengerészeti szaktudás megőrzésében az EU-ban.

3.2.3 Emellett az EU-nak kezdeményezéseket kellene ösztönöznie, melyeknek céljuk, hogy a nagyközönség számára pozitív imázst alakítsanak ki a hajózásról és a kikötőkről. Foglalkozni kellene a kikötők telítettségével és egyéb szűk keresztmetszetekkel, amelyek a hatékony szolgáltatásnyújtás ellenében hatnak. Beruházásokat kellene eszközölni a kikötőkbe és a hátszággal összeköttetést biztosító közlekedési utakba, ezáltal hatékony és zökkenőmentes logisztikai láncokkal láthatjuk el Európát. Egy integrált európai szállítási rendszer keretében tovább ösztönözhetnénk azt a növekedést, amely a rövid távú tengeri szállítást jellemezte az elmúlt évtizedben.

3.2.4 Jóllehet az Európai Unió külkereskedelmének közel 90 %-a, Közösségen belüli kereskedelmének pedig több mint 40 %-a tengeri úton bonyolódik, és európaiak ellenőrzik a világ kereskedelmi flottájának több mint 40 %-át, a zöld könyv csupán a rövid távú tengeri szállításnak és a „tengeri autópályák” elgondolásnak szentel figyelmet. Nem kellene azonban alábecsülni az európai hajók egyre nagyobb arányú részvételét a harmadik országok, illetve más kontinensek közötti nemzetközi kereskedelmi tevékenységekben.

3.3 Társadalmi szempontok

3.3.1 A globalizáció konkrét kihívásokat jelent a tengerészeti foglalkoztatás terén. Az EGSZB teljes mértékben elismeri, hogy fontos megőrizni az európai tengerészeti szaktudást, mely lényeges mind maga az ipar, mind pedig a tengerészeti klaszterek fenntartása érdekében, mely utóbbiak létfontosságúak a Közösség gazdasági és társadalmi érdekei szempontjából. Számos olyan intézkedés valósul meg nemzeti, uniós és nemzetközi szinten, amelyek jó kiindulópontként szolgálhatnak. E tekintetben jelentős szerepet játszhatnak a szociális partnerek. Együttessen jelentősen hozzájárulhatnak majd az európai tengerészeti szaktudás erősítéséhez és az európai tengerészek foglalkoztatási lehetőségeinek bővítéséhez. Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy a közvélemény érdeklődésének felkeltése, illetve az iparág és az ott dolgozók imázsának javítása érdekében fogjon össze a tagállamokkal.

3.3.2 A biztonságos, hatékony és magas színvonalú szolgáltatások nyújtásának alátámasztása érdekében az integrált tengerpolitikában központi helyet kell elfoglalnia a tengerészeti oktatásba és képzésbe való befektetés növelésének. A szakképzett tengerészek lehetséges hiánya vészjósló következményekkel jár az EU tengeri biztonsági infrastruktúrája szempontjából, és az EU és a kormányok megoldásra törekvő összehangolt erőfeszítései nélkül csak rosszabbodni fog a helyzet. Támogatás hiányában Európa egyre inkább híján lesz a biztonsági szempontból kritikus, kulcsfontosságú tengerészeti tevékenységek (hajófelügyelet és hajóvizsgálat, jog, biztosítás, hajóforgalmi szolgálat, mentés, parti őrség és kalauzolás) ellátásához szükséges tudásnak és tapasztalatnak. Támogatás hiányában egész tengerészeti klaszterek aprózódhatnak szét vagy helyeződhetnek át más régiókba.

3.3.3 A tengerészeti hivatás vonzóvá tételében fontos tényező, hogy az egykori tengerészeknek a szárazföldön is lehetőségük nyíljon munkát találni. Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) karriertervező projektje hasznos lehet azért, hogy a hajózást vonzó hivatásként bemutatva ismerteti az európai tengerészeti karriertervezési lehetőségeket. Nemzeti szinten támogatni és alkalmazni kellene ezt az elképzelést.

3.3.4 Az európai tengerészeti szaktudás és képzés előmozdítására irányuló megfelelő uniós keretnek pozitív hatása lesz az

egész tengerészeti klaszterre⁽⁵⁾. További intézkedésekre lenne szükség a legénység azon részének képzési támogatására, akik tiszték szeretnének lenni, illetve a tengerészeti iskolákba (tengerészeti oktatásba és képzésbe) történő befektetés előmozdítására EU-szerte, valamint annak biztosítása érdekében, hogy a képzés a „bevált gyakorlatok” alapján történjen és a szak-képzettség összhangban legyen a technológiai fejlődéssel (pl. „e-navigáció”).

3.3.5 Az ILO legutóbbi, a tengerészeti munka normáiról szóló 2006. évi egyezménye (MLC)⁽⁶⁾ – mely egyhangúlag került elfogadásra, és 30 alapvető fontosságú ILO-egyezményt vált fel – szilárd, átfogó és egyetemes tengerészeti munkaügyi normákat állít fel. Az EGSZB támogatja azokat a folyamatban lévő tárgyalásokat, amelyeket az EU szociális partnerei folytatnak az MLC közösségi jogba történő átültetése érdekében egy szociális partneri megállapodás révén, figyelembe véve az ILO-egyezményben szereplő, csökkentést kizáró rendelkezést. Az EU jövőbeli tengerpolitikája keretében a tagállamoknak ratifikálniuk és alkalmazniuk kellene az MLC-t, a „tengerészek emberi jogi nyilatkozatát”. Ugyanígy az Európai Bizottságot is arra ösztönözzük, hogy minden lehetséges kapcsolatot építsen ki a halászhajókon biztosítandó munkakörülményekről szóló ILO-egyezmény 2007-es elfogadása érdekében, melyet 2005-ben nem sikerült elfogadtatni.

3.3.6 Az EGSZB úgy véli, hogy megfelelő, nemzeti szempontból testre szabott kampányok szervezésével elegendő mozgásteret nyílik a hajózásról, illetve a tengerészeti hivatásról alkotott általános kép javítására. Az EGSZB fontos szerepet játszhat az EU tengeri identitásának és tengeri kulturális örökségének tudatosításában. A kultúrák közötti párbeszéd európai éve⁽⁷⁾ alkalmából egy európai tengerészeti napnak vagy óceánok európai napjának létrehozása segíthetne ráirányítani az európai polgárok figyelmét az ágazat jelentőségére.

3.3.7 Tovább kellene gondolni a tengerészeti klaszterek különböző szereplői által finanszírozandó képzési programok kidolgozására vonatkozó elképzelést annak érdekében, hogy megőrizzük a megfelelő mértékben rendelkezésre álló európai tengerészeti szaktudást, és az a későbbiekben mobilizálható legyen az ágazathoz kapcsolódó tevékenységekben.

3.3.8 Az EGSZB sajnálattal állapítja meg, hogy a zöld könyvben – a szállítástól és a halászatától eltekintve – nem szerepel a különböző tengerészeti tevékenységekben alkalmazott dolgozókkal kapcsolatos szociális aspektus. Sürgeti az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon az egyéb tengerészeti tevékenységek (pl. hajógyártás, révkalauzolás, kikötői iparágak, energia, tengerfenék kiaknázása) által felvetett társadalmi szempontokkal is.

3.4 Környezeti szempontok

3.4.1 Az EGSZB osztja a zöld könyv abbéli nézőpontját, hogy az európai tengeri erőforrások megőrzése alapvetően

fontos a versenyképesség és a foglalkoztatás javítása szempontjából. Aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az emberi tevékenységek és a természeti katasztrófák növekvő veszélyt jelentenek a tengeri környezetre, amelynek védelme bolygónk hosszú távú fenntarthatóságának nélkülözhetetlen előfeltétele. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy egy több ágazatra kiterjedő, integrált megközelítés fontos eszköz lehet minden érdekelt számára ahhoz, hogy a környezetgazdálkodást fenntartható módon lehessen kezelni, az alágazatok közötti szinergiák maximális kihasználása mellett.

3.4.2 A tengeri környezet biológiai sokféleségét meg kell őrizni, mégpedig koherens uniós politikák révén, amelyek felelősséget ruháznak a felelősségi lánc minden érdekelt tagjára. Az Európai Bizottságnak kutatások révén adatokat kellene gyűjtenie arról, hogy a tengeri környezet és a biológiai sokféleség hogyan tudja jobban segíteni az emberi életet. A holisztikus nemzetközi megközelítés a kedvező megoldás arra, hogy átfogó környezeti javulást érhessünk el hosszú távon.

3.4.3 A holisztikus megközelítéssel kapcsolatban az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon a szárazföldi alapú forrásokból (ipari, városi, vidéki tevékenységek) eredő tengeri szennyezéssel, mely a tengerek összes szennyezettségének 80 %-át teszi ki. Ezen túlmenően a zöld könyv úgy tűnik, nem veszi tudomást arról, hogy a tengeri szennyezés jelentős része kirándulóhajóktól származik. Ezzel a kérdéssel sürgősen foglalkozni kell. Az EGSZB úgy véli, hogy uniós politika kidolgozására van szükség a tengeren szállított mérgező hulladék harmadik országokba irányuló tiltott exportjának megakadályozására. A HNS-egyezmény, a hajómegfigyelési irányelv és a környezet büntetőjog általi védelmére irányuló irányelvjavaslat végrehajtása ebben az irányba tett lépés.

3.4.4 A politikák nem várt következményeinek, illetve a köztük lévő következetlenségeknek egyike a légköri kibocsátások elleni küzdelemmel kapcsolatos. 2006 júliusában a G8 a közlekedésből származó légköri kibocsátások kérdését azon elsőrendű fontosságú területek közé sorolta, amelyek sürgős intézkedést igényelnek a globális felmelegedés problémájával való szembenézés érdekében. A globális éghajlatváltozás csökkentéséről szóló legutóbbi közlemény⁽⁸⁾ speciálisan a közlekedésből származó kibocsátás és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentését célozza. A légszennyezés összetett probléma, és egy adott szennyező anyag csökkentése negatív hatással lehet más szennyező anyagokra, így például az üvegházgázokra. Az EGSZB támogatja a hajók általi CO₂-kibocsátás csökkentését. A csökkentés hatása azonban korlátozott lesz, ha nem sikerül azonos mértékű csökkentést elérni a szárazföldi tevékenységek esetében, amelyek felelőssége messze a legnagyobb a globális felmelegedés tekintetében. Az Egyesült Királyságban nemrégiben megjelent Stern-jelentés⁽⁹⁾ szerint a közlekedési szektor az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csupán 14 %-ért felelős, ebből a tengeri és a vasúti közlekedés részesedése a világ kibocsátása 1,75 %-ának felel meg.

⁽⁵⁾ A BIMCO/ISF (BIMCO: Balti és Nemzetközi Tengerészeti Konferencia/ISF: Nemzetközi Hajózási Szövetség) tanulmány szerint a tiszték átlagéletkora a hagyományosan tengeri nemzeteknél folyamatosan nő, jóllehet nincsen arra vonatkozó bizonyíték, hogy a szolgálataikra vonatkozó igény csökkenni fog.

⁽⁶⁾ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

⁽⁷⁾ A brit elnökség egy 2005. decemberi keltezésű dokumentuma kimondja, hogy számos újító kezdeményezés van folyamatban szerte az EU-ban, és érdemes lenne nagyobb hangsúlyt fektetni a bevált gyakorlatok cseréjére.

⁽⁸⁾ (COM(2007)2, 2007. január 10. NAT/310: Vélemény az éghajlatváltozás kihívásairól – A civil társadalom szerepe (2006. szeptember 27.) NAT/276: Vélemény a következő tárgyban: „Fenntartható fejlődés a mezőgazdaságban, az erdőgazdálkodásban és a halászatban az éghajlatváltozás tükrében” (2006. január 27.).

⁽⁹⁾ http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm. A Stern-jelentés úgy ítéli meg, hogy a cselekvés elmaradásából eredő költségek a világ GDP-jének 5-20 %-át teszik ki.

3.4.5 Az EGSZB több korábbi véleményében is kiemelte, hogy az uniós tagállamoknak haladéktalanul ratifikálniuk kellene a nemzetközi tengerészeti biztonsági és környezetvédelmi egyezményeket, és biztosítaniuk kellene azok megfelelő alkalmazását. Jóllehet a tengeri szállítás a leginkább energiahatékony és a leginkább környezetbarát szállítási mód, az EGSZB támogatja azt a nemzetközileg általánosan elfogadott nézetet, amely szerint a MARPOL-egyezmény⁽¹⁰⁾ VI: mellékletében nemrégiben kötelezővé tett szinthez képest is tovább kellene csökkenteni a légköri kibocsátások határértékét. A tengeri kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedéseknek költséghatékonyaknak kell lenniük, és nem szabad azt eredményezniük, hogy a vízi úton történő szállítást egy környezetvédelmi szempontból kevésbé hiteles szállítási mód váltsa fel Európában. Az EU-nak – a szociális partnerekkel folytatott konzultációt követően – ösztönöznie kell az élettartamuk végére ért kereskedelmi és katonai hajók leszerelő telepeinek létrehozását.

3.4.6 Az EGSZB támogatja a tengeri környezet védelme és megőrzése érdekében kidolgozott tematikus stratégia célkitűzéseit. Környezetvédelmi szempontból helyénvaló lenne az EU teljes tengeri területét régiókba osztani annak érdekében, hogy meg lehessen határozni az egyes régiók szükségleteit (tengeri területrendezés), ezzel is elismerve, hogy ha valami nélkülözhetetlen vagy optimális az egyik régió számára, az nem feltétlenül szükséges egy másik régióban. Az EGSZB üdvözlözi, hogy a zöld könyvben elismerésre került az a szerepe, amelyet a tengerpolitika kialakítását szabályozó általános elvek – köztük a területrendezés – megvalósításában mint az eszmecseréknek otthont adó fórum játszhat.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Hatékonyabb jogalkotás

4.1.1 Dicséretes, hogy elismerésre kerül a hatékonyabb jogalkotás szükségessége a közös politikák (pl. közlekedés/környezetvédelem, közlekedés/versenypolitika) közötti következetlenségek elkerülése érdekében, valamint a nemzetközi téren egyenlő feltételek biztosítására irányuló törekvés a szabályozói és végrehajtási környezet tekintetében. Ezenkívül a szabályozás kiegészítéseként támogatandó az önszabályozás gondolata is.

4.1.2 Az EGSZB teljes mértékben támogatja a zöld könyv azon megközelítését, amely szerint közösségi szintű intézkedésre csak akkor kerüljön sor, ha az valódi többletértéket nyújt. Kritikák fogalmazódtak meg azzal az uniós tendenciával kapcsolatban, amely „európaizálni” igyekszik számos olyan kérdést, amelyet megfelelően lehetne kezelni nemzeti vagy nemzetközi szinten is. A hatékonyabb jogalkotás összefüggésében a jövőbeli politikák kidolgozásakor komolyan tekintetbe kellene venni ezeket az ellenvetéseket.

4.2 Küllapcsolatok

4.2.1 Azokról a javaslatokról, amelyek az EU-nak a nemzetközi tengerészeti szervezetekben tagállamaival párhuzamosan működő egységként való jövőbeli részvételére vonatkoznak, elmondható, hogy az EU tagállamainak szakértői hozzájárulását a nemzetközi szervezetekhez (úgy mint az IMO vagy az ILO) nagy becsben tartják, és ezt nem aláásni, hanem inkább ösztö-

nözni kellene. Jelenleg van mozgáster az EU tagállamai közötti megerősített együttműködésnek/koordinációnak a nemzetközi szervezetek kontextusában. Az EGSZB támogatja, hogy az Európai Bizottság befolyásával élve arra ösztönözze a harmadik országokat, hogy azok ratifikálják és alkalmazzák a fontosabb tengerjogi egyezményeket, így a bunkerolajról szóló egyezményt, a HNS Egyezményt és az 1996. évi LLMC Egyezményt. A nemzetközi egyezmények hatásának maximális kihasználása érdekében a zöld könyv azt javasolja, hogy az EU a jövőben tagállamai nevében vegyen részt a nemzetközi tengerészeti szervezetekben. Az EGSZB osztja több tagállam és érdekelt aggályait egy ilyen lépés esetleges következményeivel kapcsolatban, mely 27 szavazattól fosztja meg az EU-t az IMO-ban, és gyengíti azt a hozzájárulást, amellyel a tagállamok szakértelmük révén segítettek az IMO munkáját. Úgy tűnik, hogy a jelenlegi helyzetben az egyedüli mozgáster az uniós tagállamok közötti megerősített együttműködés a tengerpolitikai kérdésekkel foglalkozó nemzetközi szervezetek esetében.

4.2.2 Az EU hatékony és eredményes tengerészeti külpolitikájának meg kellene őriznie a tengerhajózási szolgáltatások jól működő nemzetközi keretét. A WTO szolgáltatásokról folytatott (GATS) tárgyalásai fontos szerepet játszottak a piaci hozzáférés biztosításában. A dohai forduló tárgyalásainak felfüggesztése ellenére a tengerészeti status quo egyezménynek (mely megakadályozza, hogy a WTO-tagállamok újabb protekcionista intézkedéseket hozzanak) hatályban kellene maradnia. A Kínával megkötött kétoldalú tengerjogi egyezmény ígéretes keretet teremtett a Kínával fenntartandó konstruktív kapcsolatok ápolásához, és hasonló egyezményről kellene megegyezni Indiával is.

4.2.3 A zöld könyv fenntartja, hogy az ENSZ tengerjogi egyezményén (UNCLOS)⁽¹¹⁾ alapuló jogi rendszert tovább kell fejleszteni annak érdekében, hogy az megfeleljen az újabb kihívásoknak. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az UNCLOS-egyezmény törekény érdekegyensúlyt valósít meg, amelyet nem kellene felborítani, a „hajózási szabadsága” és a „békés áthaladás joga” elvére hivatkozva a kizárólagos gazdasági övezeten (EEZ) belül. Más parti államok is cselekedhetnek hasonlóképpen, és kevesebb jóindulattól vezérelve eltérhetnek a „hajózási szabadsága” elvétől. Ennek komoly következményei lehetnek a tengeri kereskedelemre nézve a világ fontosabb stratégiai hajózási útvonalain.

4.3 Közös Európai Tengeri Térség

4.3.1 Az az elképzelés, mely szerint az EU egy országnak minősül vám- és adminisztratív szempontból, mindenképpen üdvözlendő, amennyiben tiszteletben tartja a nemzetközi vizeket (nyílt tengerek), az UNCLOS- és az IMO-egyezményeket, ideértve a „hajózási szabadságát” és a „békés áthaladás jogát” a kizárólagos gazdasági övezeten (EEZ) belül. Az EGSZB úgy értelmezi a „közös európai tengeri térség” fogalmát, hogy az egy olyan virtuális tengeri térséget jelent, amelyben az EU-n belüli tengeri szolgáltatásokra vonatkozó vám- és adminisztratív formalitások egyszerűbbé válnak, a belső piaci közötti, illetve vasúti szállításhoz vagy a belvízi hajózáshoz hasonlóan. Az európai bizottsági pontosításokat követően, melyeket a közlemény is egyértelműen kifejezésre juttat, az EGSZB támogatná ezt az elképzelést⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ A hajók által történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény a vonatkozó 1978-as jegyzőkönyvvel (MARPOL 73/78) módosítva.
lásd: http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

⁽¹¹⁾ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁽¹²⁾ Lásd a következő véleményt: „Európai tengeri kikötői politika” (TEN 258) HL C 325., 2006.12.30.

4.4 A tengeri környezet

4.4.1 A regionális és helyi levegő minőségének kérdését a MARPOL-egyezményben foglalt mechanizmusokon keresztül kellene megvizsgálni, esetleg további, a kénkibocsátást ellenőrző területek (SECA) létrehozásával. Az alacsony kéntartalmú üzemanyagok további beruházásokat igényelnek a finomítók és energia szempontjából a kén eltávolítása végett, amely növelheti a CO₂ kibocsátást, és ezáltal hozzájárulhat a globális felmelegedéshez. Ezenkívül több, különböző szintű kibocsátáskorlátozó alkalmazása a világ különböző területein és kikötőiben nem fenntartható.

4.4.2 A hajók kibocsátásából eredő légszennyezés tekintetében az a kijelentés, hogy „a hajók NO_x kibocsátása magasabb lesz, mint az összes szárazföldi tevékenysége együttvéve 2020-ra” igencsak kérdéses. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vegye figyelembe az éghajlatváltozás hajózásra gyakorolt hatását, és vizsgálja meg a hajók tervezett útvonalát az Északi-sark közelében.

4.4.3 A tengeri környezet és a biológiai sokféleség védelme a nemzeti felségvizek alá nem tartozó vizeken a nemzetközi közösség egyik kiemelt feladatává vált. Ezzel összefüggésben az UNCLOS és a biológiai sokféleségről szóló egyezmény közötti kapcsolatot tisztázni kell. Az EU-nak és a tagállamoknak tevékenyen részt kellene venniük az ENSZ által kidolgozandó globális tengeri értékelés kialakításában.

4.4.4 Az Európai Bizottság hosszú távú környezeti stratégiát javasolt a Földközi-tenger megtisztítására és védelmére. E különleges ökoszisztéma állapota romlik, mivel a környezeti nyomások fokozott fenyegetést jelentenek az emberi egészségre és a tengertől függő gazdasági tevékenységekre nézve. A Fekete-tenger és a Balti-tenger, melyek gyakorlatilag zárt tengerek, különleges figyelmet érdemelnek a nagy mennyiségű orosz olaj tekintetében, melyet vizeiken át szállítanak, valamint az általános forgalomnövekedés és a szárazföldi forrásokból és folyókból eredő eutrofizálódás miatt. Kényes vita folyik a balti-tengeri tervezett kőolajvezeték (Oroszország/Németország) környezeti hatásairól is. A fenti helyzetet tovább rontja a katonai hajók – EU-szabályok hatáskörébe nem tartozó – tevékenysége, amely azonban a környezet és a turizmus szempontjából fokozottan hátrányos.

4.5 Halászat

4.5.1 A halászati ágazat ⁽¹³⁾ jelentős mértékben függ a fenntartható tengeri környezettől, és jövőjét biológiai, gazdasági és társadalmi szempontból csak az optimálisan működő tengeri ökoszisztéma biztosíthatja.

4.5.2 A FAO felelősségteljes halgazdálkodási magatartási kódexe háttérül szolgálhat a halászathoz kapcsolódó összes adminisztráció számára. A halászati ágazatnak jobb eszközöket kell kialakítania (pl. felszerelés, halászeszközök) a szelektivitás fokozása és a tengerfenékben okozott károk mérséklése végett. Az integrált megközelítéssel összefüggésben védett tengeri területeket kell létrehozni az élőhelyek nem szabályozott és illegális halászatból eredő fenyegetettsége elleni védelme érdekében, és

⁽¹³⁾ NAT/333 vélemény: Az EU-halászat fenntarthatósága. NAT/316 – vélemény (2006.9.25.): A halászati iparág gazdasági helyzetének javítása. NAT/280 – vélemény (2006.12.16.): Közös halászati politika és tengerjog. HL C 318., 2006.12.23. és HL C 65., 2005.3.17.

jobb statisztikákat kell készíteni a halászok által kifogott halakra vonatkozóan. A jobb területrendezés fejlesztheti a tengeri turizmust, megőrizheti a halgazdaságokat és elősegítheti a regionális fejlődést és a tengeri ágazatban való magasabb foglalkoztatást a vidéki területeken.

4.6 Európai parti őrség

4.6.1 Az EGSZB nem látja teljesen tisztán az európai parti őrség létrehozására irányuló elképzelés jelenlegi támogatásában rejlő hozzáadott értéket. A hamarosan előterjesztendő megvalósíthatósági tanulmány értékes információval fog szolgálni az Európai Bizottság elképzeléséről ebben a tekintetben. Figyelembe véve a tagállamok különböző nemzeti szerveinek szerkezetében, funkciójában és feladatában fennálló különbségeket, az EGSZB úgy véli, hogy a kívánt cél a tagállamok megfelelő hatóságai közötti fokozott együttműködéssel is elérhető, különösen a biztonság, illegális bevándorlás, csempészet és a balesetek közös vizsgálata tekintetében.

4.7 Európai nyilvántartás

4.7.1 A kiegészítő és nem kötelező erejű európai nyilvántartásra (pl. EUROS) irányuló javaslat aggodalomra ad okot. Bár az európai egységet és kiválóságot képviselő szimbólumként vonzó elképzelés, az EU-zászló elhamarkodott lépésnek tűnhet, hiszen a tagállamok gazdasági, adóügyi és szociális politikái még nem összehangoltak. Egy ilyen javaslat az általános EU-harmonizáció megkoronázása lehet majd, a távoli jövőben, amely azonban jelenleg még nem látható. A „kiegészítő közösségi nyilvántartás” kifejezés használata zavaró lehet, és felveti a kérdést, hogy milyen előnyökkel járna egy ilyen nyilvántartás az EK hajózásra vonatkozó iránymutatásain alapuló nemzeti nyilvántartásokkal szemben. A pozitív intézkedések és más ösztönzők az iránymutatás alapján egyszerűsíthetők és minden nemzeti nyilvántartás számára elérhetőek. A specifikus európai nyilvántartás létrehozása az erre az új nyilvántartásra alkalmazandó európai szociális jog elismerésével és megerősítésével kellene, hogy járjon.

4.8 „Minőségi” parti állam

4.8.1 Az EGSZB határozottan támogatja a „minőségi” parti államok létrehozását, melyek a minőségi lánc hiányzó láncszemét képviselik. A „minőségi” parti államoknak a legfontosabb szolgáltatásokat kellene biztosítaniuk a hajók számára. A „minőségi” parti állam például: teljesíti nemzetközi kötelezettségeit azáltal, hogy ratifikálja és végrehajtja a nemzetközileg elfogadott egyezményeket, követi az IMO/ILO iránymutatásait a tengerészekkel kapcsolatos méltányos bánásmódra vonatkozólag, megfelelő hulladéklerakási helyet biztosít, segítséget nyújt a hajózáshoz és a hajózási térképekhez, menedékhelyet biztosít a veszélybe került hajók számára (ezáltal elkerülve a menedék megtagadásából eredő esetleges környezeti katasztrófát), gondoskodik arról, hogy vizein minden szükséges lépést megtegyenek az ártatlan utasok megmentése érdekében, valamint ösztönzőket biztosít a kikötőibe érkező, illetve vizein áthajózó minőségi hajók számára. Sajnos néhány parti államban az előkötelezettség általános hiánya tapasztalható e fontos szerep iránt.

4.8.2 A zöld könyv a parti államok számára mérhető kritériumokat és „bevált gyakorlatot” kínál fel. Ezt az elképzelést az EU tagállamainak fel kellene vetniük az IMO-ban a parti államok teljesítményét értékelő, megfelelő, mérhető kritériumok kidolgozása végett.

4.8.3 Az EGSZB támogatja a Régiók Bizottsága javaslatát ⁽¹⁴⁾, amely az Európai part menti és szigeti alaplétrehozására irányul.

4.9 Part menti turizmus

4.9.1 Az EGSZB megjegyzi, hogy Európa a világ elsőszámú turisztikai célpontja. Támogatja azt az elképzelést, hogy a part menti területeken alternatív, minőségi turizmust kell kialakítani. A zöld könyv elismeri, hogy a fenntartható turizmus megkülönbözteti az olyan turisztikai szolgáltatásokat, melyek célja a tengerpartok zsúfoltságának megszüntetése, a halászok számára alternatív bevételi források biztosítása, valamint a kulturális örökség fenntartását célzó tevékenysége támogatása. Az EGSZB teljes mértékben helyesli a fenti kezdeményezéseket.

4.10 Szociálpolitika

4.10.1 Az EGSZB megjegyzi, hogy a csoportos létszámcsökkentésről, a vállalkozások átruházásáról, a munkavállalók kiküldetésével kapcsolatos tájékoztatásról és konzultációról szóló

irányelvek kizárják a halászokat és a tengerészeket az európai szociális jogszabályokból. Ez a fajta kirekesztés eredetileg azzal a ténnyel volt magyarázható, hogy a szociális jogalkotás elsősorban a szárazföldre alapuló ipar, nem pedig a tengeri foglalkoztatás sajátosságainak vonatkozásában került kidolgozásra. Az EGSZB ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy a szociális partnerekkel való szoros együttműködésben vizsgálja felül ezeket a kirekesztéseket.

4.11 Hajóátvizsgálásra vonatkozó egyezmények

4.11.1 Fokozott biztonsági megfontolásokból több uniós tagállam kötött kétoldalú egyezményt harmadik országokkal a hajóátvizsgálás vonatkozásában. Az EGSZB kívánatos tartaná, ha az uniós tagállamok koordinált megközelítést fogadnának el az ilyen típusú kezdeményezésekkel kapcsolatban, és összehangolt cselekvés eredményeképpen felosztanák az ilyen szabályok alkalmazásával kapcsolatos feladatokat egymás között, ideértve a tagállami flottákat. Alternatívát jelentene, ha az EU tagállamai mielőbb ratifikálnák a jogellenes aktusok megszüntetéséről szóló SUA jegyzőkönyvet, amelynek hasonló célkitűzései vannak, mint a Proliferációs Biztonsági Kezdeményezésnek, azonban fontos biztosítékokat is tartalmaz a hajózási piac szereplőinek legitím kereskedelmi érdekei és a tengerészek emberi jogai védelmében.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ A Régiók Bizottsága 258/2006 sz. (2007.2.13-14) véleménye.