

2007. július 12., csütörtök

27. rámutat, hogy az olajbevételeknek köszönhetően mára megnövekedett hatalom és vagyon a peremvidékeken élők hátrányára nagy mértékben az ország közepére összpontosul;

28. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak, a tagállamok állam- és kormányfőinek, Szudán kormányának és parlamentjének, az ENSZ Biztonsági Tanácsának, az Arab Liga állam- és kormányfőinek, az Afrikai, Karibi és Csendes Óceáni-országok kormányainak, az AKCS–EU Közös Parlamenti Közgyűlésnek, valamint az Afrikai Unió intézményeinek.

P6_TA(2007)0343

Az Európai Unió tengerpolitikája felé

Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről (2006/2299(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című zöld könyvére (COM(2006)0275),
 - tekintettel az EK-Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésére,
 - tekintettel „a regionális politika vonatkozásában a szigetekről, valamint a természetes és gazdasági korlátokról” szóló, 2007. március 15-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság, a Halászati Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0235/2007),
- A. mivel a tengerek és az óceánok döntően hozzájárulnak az Európai Unió földrajzi nagyságához és gazdaságához a legkülső régiókon keresztül, aminek köszönhetően az EU 320 000 kilométernyi tengerparttal rendelkezik, és amely az európai lakosság egyharmadának ad otthont, beleértve a szigeteken élő 14 millió embert;
- B. mivel a tengerhez kapcsolódó iparágak és szolgáltatások – a nyersanyagokat nem számítva – 3–6%-kal, a part menti régiók pedig összesen 40%-kal járulnak hozzá Európa bruttó hazai termékéhez (GDP); mivel az EU külkereskedelmének 90%-a, belső kereskedelmének pedig 40%-a tengeri úton történik, és mivel a világflotta 40%-át az európai flotta alkotja;
- C. mivel a lisszaboni stratégia tengerpolitikákra történő alkalmazása nemcsak a versenyképesség javításához kapcsolódó célokat érinti, hanem a stratégia egyéb pilléreire – például az EU-ban a tengerészeti ágazatban való fenntarthatóbb és jobb minőségű foglalkoztatás kialakítására – is hatással kell lennie;
- D. mivel Európában az óceánok és a tengerek jelentős közlekedési folyosókat foglalnak magukban, amelyeken a közlekedés lényeges része bonyolódik; mivel az óceánokban és a tengerekben még mindig jelentős kapacitás rejlik világszerte; mivel ezért az óceánok és a tengerek nem csak fontos ökológiai, de társadalmi és gazdasági értékeket is rejtene;

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0082.

2007. július 12., csütörtök

- E. mivel a világon kibocsátott szén-dioxid 4%-a a hajóforgalomból származik, amely mintegy 1000 millió tonnának felel meg, és mivel a tengeri kibocsátások nem tartoznak a kiotói jegyzőkönyv hatáskörébe; mivel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egy tanulmánya szerint a tengerészeti tevékenységek-ből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátása 2020-ig több mint 70%-kal fog nőni; mivel a szén-dioxid mellett évente nagyobb mennyiségű egyéb üvegházhatást okozó gáz távozik a fedélzeti hűtőrendszerekből;
- F. mivel a tengeri tevékenységek több területén a jobb teljesítmény elérését a tengeri szállítással kapcsolatos innovatív elképzelések ösztönzik; mivel a hajózással kapcsolatos berendezések innovációjának világméretű hajtóereje az európai hajóépítő és hajójavító ipar, valamint annak berendezésgyártói és szolgáltatói hálózata;
- G. mivel a hajózás tonnamérföldenként kevesebb üvegházhatást okozó gázt bocsát ki, mint bármelyik másik közlekedési mód, és a technológiai fejlődés miatt állandóan javul ezen ágazat hatékonysága; mivel határozott politikai szándék nyilvánul meg a hajózás – mint a teherszállításból származó üvegházhatású gázok csökkentésének egyik módja – ösztönzésére;
- H. mivel az ENSZ környezetvédelmi programjának becslése szerint a tengeri szennyezés 80%-át a szárazföldről a tengerekbe ömlő szennyvizek okozzák;
- I. mivel a tengeri hajózás is felelős különböző szennyvizek – köztük a tartálytisztításból, a hajókonyhák-ból, mosodákból és higiénés helyiségekből származó szennyvíz, a ballasztvíz és a működés során előforduló véletlen olajkibocsátást – tengerbe történő kivezetéséért; mivel a hajók működése során szilárd szennyeződések is keletkeznek és ezeknek csak kis részét adják le a kikötői lerakóhelyeken, többségüket pedig a nyílt tengeren elégetik, vagy egyszerűen a tengerbe dobják;
- J. mivel manapság a nagyobb hajók már jelentős mennyiségű bunkerolajat hordoznak működtetésükhöz és baleset vagy rendkívüli esemény esetén ez az olaj hatalmas környezeti károkat okozhat és okozott már eddig is, jogorvoslatra pedig kevés lehetőség van;
- K. mivel a hivatalos becslések szerint a tengeri balesetek 80%-a emberi mulasztásra vezethető vissza;
- L. mivel jelenleg a legtöbb, forgalomból kivont nagyobb hajót a fejlődő világ bontóiban elfogadhatatlan társadalmi és környezetvédelmi körülmények között szerelik szét, és mivel a legtöbb esetben e hajók nem európai vevők számára történő eladása a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának ellenőrzéséről és ártalmatlanításáról szóló Bázeli Egyezmény megkerülését jelenti, amelynek értelmében ezekre a hajókra veszélyes hulladékként exporttilalom lépne életbe;
- M. mivel a tengervíz szintje emelkedik, ami veszélyezteti a part menti területeket, a lakosságot és az iparágakat, például a tengerparti turizmust;
- N. mivel a tengeri és part menti tevékenységek sokfélesége a tagállamok és hatóságaiak részéről rugalmas területrendezést tesz szükségessé;
- O. mivel az egyéb közlekedési tényezők károsanyag-kibocsátásának korlátozása terén az EU világszintű vezető szerepet tölt be, aminek következtében az európai ipar az innováció területén világszínvonalra emelkedett, és mivel az európai ipar fenntartható jövőjét hosszú távon csak az innováció biztosíthatja;
- P. mivel az EU-nak több, a tengerrel kapcsolatos feladatokat ellátó ügynöksége létezik – mint az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA), az Európai Unió Tagállamai Külső Határain Való Operatív Együttműködési Igazgatásért Felelős Európai Ügynökség (Frontex), a Halászati Ügynökség és a Környezetvédelmi Ügynökség – és ezek között nem létezik hivatalos kommunikáció;

2007. július 12., csütörtök

- Q. mivel a tengeri gyorsforgalmi utak 2004 óta a transzeurópai közlekedési hálózat 30 kiemelt projektje közé tartoznak, de mivel igen kevés előrelépés történt;
- R. mivel az óceánok és tengerek a földi élet alapját képezik és jelentős szerepet töltenek be az éghajlatváltozásban; mivel az átfogó tengerpolitika egyik fontos célját erőforrásai védelmének és fenntartható megővésének kell képeznie; mivel a tengeri halállomány negyedrésze veszélyeztetett, és ennek a negyednek 17%-át túlhalásszák, 7%-a pedig erősen lecsökkent; mivel az állomány csupán 1%-a indult lassú növekedésnek és mivel a halállomány 52%-át máris oly mértékben túlhalászták, hogy pótlására nincs lehetőség és a tudósok figyelmeztetnek arra, hogy a kereskedelmi halászat már az évszázad közepére (2048) összeomolhat;
- S. mivel a halászat erősen szabályozott gazdasági ágazat, és ezért intézkedéseket kell tenni annak biztosítása érdekében, hogy e szabályok helyes gyakorlathoz és jó eredményekhez vezessenek; mivel a fenntartható halállomány léte érdekében a halállományok állapotát befolyásoló számos olyan különféle tényezőt kell figyelembe venni, mint például az éghajlatváltozás, a ragadozók, a szennyezés, az olaj- és gázkutatás és -fúrás, a tengeri szélerőműparkok, valamint a homok- és kavicskitermelés;
- T. mivel húsz éven belül az EU halászati ágazata át fog alakulni olyan külső tényezők miatt, mint az éghajlatváltozás és az emberi tevékenység, és mivel ismerve ezen átalakulás már most látható bizonyítékait az északi-tengeri tőkehal esetében, hatékony küzdelmet kell folytatni az éghajlatváltozás okai ellen;
- U. mivel a tengerek és az óceánok jelentős szerepet játszanak az alternatív erőforrásokból történő energia-termelésben és növelik az energiaellátás biztonságát;
- V. mivel el kell ismerni az európai legkülső régiók és szigetek jellegzetességeit, nevezetesen az illegális bevándorlást, a természeti katasztrófákat, a közlekedést és a biológiai sokféleséghez való hozzájárulásukat;
- W. mivel az EU külső határának nagy része tengeri határ, amelynek őrzete és védelme többletköltségeket ró a part menti tagállamokra;
- X. mivel a Földközi-tengerrel és a Fekete-tengerrel EU-tagállamok és harmadik országok is határosak, amely utóbbiak kevesebb forrással rendelkeznek a környezetvédelmi szabályok, valamint a védelmi és biztonsági intézkedések végrehajtásához;
1. üdvözlí az említett zöld könyvet, és támogatja a tengeri politikával kapcsolatos „integrált megközelítést”, amely először tesz kísérletet olyan tengerpolitikai területek, mint a hajógyárak, a szállítás, a hajók biztonsága, az idegenforgalom, a halászat, a kikötők, a tengeri környezet, a kutatás, az ipar, a területrendezés és egyéb területek meghatározására és egymástól való kölcsönös függésük megvilágítására; mindezt lehetőségként értékeli az EU és a tagállamok számára, hogy előretékinő tengeri politikát alakítsanak ki, amely bölcsen ötvözi a tengeri környezet védelmét és a tengerek innovatív, ésszerű használatát, ugyanakkor biztosítja, hogy a tengerpolitika középpontjában továbbra is a fenntarthatóság áll; az EU számára adott a lehetőség, hogy élen járjon az innovatív és fenntartható tengeri politikában, aminek előfeltétele, hogy a tagállamok közös célt szem előtt tartva cselekedjenek; megjegyzi, hogy a Parlament a jövőben értékelní fogja a Tanács valamennyi elnökségét az európai tengerpolitika terén elért előrelépés tekintetében;
 2. üdvözlí egy olyan tengerpolitika kialakítását, amely a tengeri ügyekkel kapcsolatos politikák, intézkedések és döntések integrációjára hív fel, és amely elősegíti, hogy jobb összhang, nagyobb mértékű nyitottság és fokozottabb együttműködés alakuljon ki valamennyi olyan szereplő között, akik fellépései kihatnak az óceánokra és tengerekre;
 3. megjegyzi, hogy mivel a tengerekkel kapcsolatos politikák és intézkedések iránti felelősség megoszlik az EU hatóságai, a nemzeti kormányok, valamint a regionális és helyi hatóságok között, valamennyi kormányzati szintnek összehangoltabb megközelítésre kell törekednie, biztosítva, hogy a tengerekkel kapcsolatos intézkedéseik során teljes mértékben figyelembe veszik a köztük lévő sokrétű kölcsönhatást;

2007. július 12., csütörtök

4. felszólítja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a fent említett 2007. március 15-i állásfoglalásában foglalt különböző ajánlásokat, különösen pedig, hogy kiemelten kezelje a szigetek számára egy Európai Bizottsággal közös adminisztratív egység felállításának ügyét annak érdekében, hogy kialakítsa e területek problémáinak régóta várt, szektorokon átnyúló megközelítését, valamint megfelelően elismerje a szigeteket az EU statisztikai programjában a jövő tengerpolitikája összefüggésében;

5. támogatja azt az elvet, miszerint az európai tengerpolitikát be kell építeni a lisszaboni stratégiába a gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés fenntartható módon, tudományos ismeretek alapján történő elősegítése érdekében; hangsúlyozza a tengeri szállítás jelentőségét a szállítás volumene és a gazdasági hatás szempontjából; arra ösztönzi a Bizottságot, hogy a Bizottság jobb jogalkotásra irányuló kezdeményezése és a lisszaboni stratégia szellemében és keretében vizsgálja felül a meglévő jogszabályokat; hangsúlyozza, hogy kiemelt jelentőséget kell tulajdonítani annak, hogy a Bizottság és a tagállamok megfelelőbben hajtsák végre a meglévő jogszabályokat, és dolgozzanak azok további javítása érdekében; hangsúlyozza az európai hozzáadott értéket a gyakorlati kezdeményezésekben, például a tagállamok közötti – az esetleges felesleges ismétlődések vagy ellentmondások elkerülésére szolgáló – jobb összhanggal és együttműködéssel kapcsolatban;

Az éghajlatváltozás, mint a legnagyobb kihívás a tengerpolitika számára

6. rámutat arra, hogy tekintettel az éghajlatváltozásról szóló jelenlegi vitára és az éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport negyedik értékelő jelentése, minden érintettnek tisztában kell lennie azzal, hogy legfőbb ideje cselekedni, valamint hogy a Közösségnek mindössze 13 éve maradt arra, hogy új technológiák alkalmazásával megakadályozza az éghajlati katasztrófát; megjegyzi, hogy a jelentés alapján a konkrét esetekhez tartozik a tengerszint emelkedése, ami különösen a part menti országoknak okoz majd károkat, a hóhullámok, az árvizek, a viharok, az erdőtüzek és a világszerte tapasztalható szárazság; hangsúlyozza az éghajlatváltozás menekültjeivel kapcsolatos lehetséges jövőbeni problémát, valamint a közös erőforrások kapcsán kialakuló esetleges vitákból származó, nemzetközi biztonsággal kapcsolatos problémákat;

7. hangsúlyozza, hogy az Európai Uniónak vezető és irányadó szerepet kell betöltenie az éghajlatváltozás elleni küzdelemben; aláhúzza, hogy a Közösségnek ki kell használnia kutatási és innovációs erősségeit, továbbá vezető szerepet kell vállalnia és nemzetközi szinten határozottan kell fellépnie;

8. hangsúlyozza, hogy a szárazföldi és tengeri szélenergia igen jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, és nagymértékben hozzájárulhat az éghajlatvédelemhez, ezért felhívja a Bizottságot, hogy tegyen intézkedést, és hozzon létre egy szélenergiával foglalkozó részleget vagy koordinációs egységet, és indítson útjára egy szélenergiával foglalkozó cselekvési tervet;

9. hangsúlyozza, hogy az európai tengerpolitikának jelentős szerepet kell felvállalnia az éghajlatváltozás elleni küzdelemben, legalább három politika révén: először is szükség van a hajók által kibocsátott olyan anyagok, mint a szén-dioxid, a kén-dioxid és a nitrogén-oxid drasztikus csökkentésére; másodsor, kibocsátás-kereskedelmet kell bevezetni a hajózás területén is; harmadszor, be kell vezetni és elő kell segíteni a hajózásban az olyan megújuló energiák használatát, mint a szél- vagy a napenergia; felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő jogszabályokat az üvegházhatású gázok tengeri területeken történő kibocsátásának hatékony csökkentése érdekében, továbbá határozott intézkedésekre szólít fel az Európai Unió részéről a tengerek nemzetközi éghajlatvédelmi egyezményekben történő bevonása érdekében;

10. aggodalommal töltik el azok a jelentések, amelyek szerint a tengeri szén-dioxid-kibocsátás, amely a világ kibocsátásának legfeljebb 5%-át adja, meghaladja a korábbi feltételezések szerinti mennyiséget, és az előrejelzés szerint a következő 15–20 évben 75%-kal fog növekedni, hacsak nem tesznek intézkedéseket e tendencia ellen; rámutat arra, hogy az üvegházhatást okozó gázok haláshajók általi kibocsátása jelentős; megállapítja, hogy az IMO-n belül a kiotói jegyzőkönyvben tíz évvel ezelőtt adott felhatalmazás ellenére sem történt előrelépés az ügyben;

11. felismeri, hogy ahhoz, hogy a tengeri stratégia a tengerpolitika „környezetvédelmi pillére” lehessen, a szakpolitikáknak teljes mértékben ki kell egészíteniük egymást, hogy biztosított legyen az európai uniós megközelítés következetessége; elismeri, hogy a szén-dioxid tengerfenék alatti geológiai szerkezetekben történő tárolása az üvegházhatást okozó gázok légkörbe történő kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedéscsomag részét képezheti, és e technológia alkalmazása tekintetében világos jogszabályi és szabályozási keret létrehozására szólít fel;

2007. július 12., csütörtök

12. kitart amellett, hogy a Közösség hosszú tengerparti szakaszán a fejlesztésekre, konkrétan a városfejlesztésre és az ipari telephelyek, kikötők, tengerparti sétányok, üdülőtelepek stb. kialakítására irányuló terveknek határozottan figyelembe kell venniük az éghajlatváltozás következményeit és az ezzel kapcsolatos tengerszint-emelkedést, valamint a viharok egyre növekvő gyakoriságát és erejét, továbbá a nagyobb hullám-magasságot;

13. hangsúlyozza egy – a part menti övezet integrált kezeléséhez (ICZM) hasonló – integrált megközelítés fontosságát az intézkedések hatékonysága érdekében;

Jobb európai hajózás jobb európai hajókkal

14. hangsúlyozza, hogy a tengeri közlekedés a világ gazdasági rendszerének elengedhetetlen része, és jelenleg a hajón történő áruszállítás a környezet szempontjából az egyik legkevésbé káros szállítási mód; úgy ítéli meg azonban, hogy a hajózás jelentősen terheli a környezetet, ezért kell megtalálni a környezetvédelem és Európa óceánjainak kereskedelmi kiaknázása közötti fenntartható egyensúlyt, minélfogva a fenntarthatóság biztosítását feltétlen prioritásnak kell tekinteni; felszólítja a Bizottságot, hogy a tengeri és kikötői politikával kapcsolatos jövőbeni javaslatoknak tervezésekor biztosítsa ezt az egyensúlyt;

15. hangsúlyozza, hogy a tengeri szállítás – mint fenntartható szállítási mód – ösztönzése szükségessé teszi a kikötők és kikötői területek fejlesztését és bővítését; megjegyzi, hogy a kikötők gyakran a madarak⁽¹⁾ és élőhelyek⁽²⁾ védelméről szóló irányelvek által védett Natura 2000 területeken vagy azok közelében helyezkednek el, valamint hangsúlyozza a kikötők üzemeltetői és a természetvédelmi szervek közötti konstruktív megközelítések és kezdeményezések szükségességét a kikötői hatóságok, a szabályozók és az egész társadalom számára egyaránt elfogadható megoldások elérése érdekében, amelyek tiszteletben tartják a fenti irányelvek szellemiségét és céljait, és ugyanakkor lehetővé teszik a kikötők számára a globális kapuként való központi szerepük megőrzését;

16. úgy véli, hogy az európai tengerpolitikának az európai tengerészeti iparágak és szaktevékenységek helyzetének fenntartására és erősítésére, valamint a harmadik országok lobogóinak használatát előmozdító politikák elkerülésére kell törekednie, amelyek veszélyeztetik a tengerek biztonságát és védelmét és tönkreteszik az európai gazdaságot; hangsúlyozza, hogy a tengeri környezet védelme hatékonyabban megvalósítható a lobogótól és a menetrendszerű kikötőtől függetlenül minden hajóra alkalmazandó nemzetközi előírások segítségével;

17. úgy ítéli meg, hogy egy innovatív, versenyképes európai hajógyártó iparág döntő tényező a lisszaboni stratégia szerinti fenntartható növekedés szempontjából; hangsúlyozza, hogy – tekintettel a máshol növekvő termelői kapacitásra – az európai hajógyárakban az elmúlt években végbement kedvező fejlemények nem vezethetnek önelégültséghez, ezért további erőfeszítések megtételére hív fel a versenyképesség fokozása és egyenlő feltételek biztosítása érdekében;

18. sürgeti a Bizottságot, hogy a WTO szintjén nyújtson támogatást az európai hajógyárak számára, amelyek folyamatosan ki vannak téve az ázsiai hajóépítők tisztességtelen versenyének;

19. üdvözli a Bizottságnak „A LeaderSHIP 2015 által elért eredményekről szóló jelentés” című munkadokumentumát (COM(2007)0220), és különösen az iparpolitikával kapcsolatban a LeaderSHIP 2015 által az egyik első ágazati kezdeményezésként bevezetett új átfogó megközelítés sikerét hangsúlyozza;

20. kiemeli, hogy a tengeri kikötők közötti jobb (határokon átnyúló) összhang és együttműködés, valamint európai szinten a felelősség kikötők közötti kiegyensúlyozottabb megosztása jelentősen hozzájárulhat a nem fenntartható szárazföldi közlekedés elkerüléséhez;

21. úgy véli, hogy az EU-nak a szigorúbb határértékek bevezetésében betöltött vezető szerepe inkább lehetőség, mint korlátozás az európai ipar számára; ebben az összefüggésben felhívja a tagállamokat és a Közösséget, hogy erőteljesebben támogassák a hajókon és kikötőkben alkalmazott hatékonyabb és tisztább technológiákra irányuló kutatást és fejlesztést;

(¹) A Tanács 79/409/EGK irányelve (1979. április 2.) a vadon élő madarak védelméről (HL L 103., 1979.4.25., 1. o.).

(²) A Tanács 92/43/EGK irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről (HL L 206., 1992.7.22., 7. o.).

2007. július 12., csütörtök

22. felismeri, hogy a légszennyező anyagok hajók által okozott kibocsátása belátható időn belül meg fogja haladni a szárazföldi eredetű légszennyező kibocsátásokat; emlékeztet arra a levegőminőségről szóló tematikus stratégia keretében felvetett, a Bizottság és a tagállamok felé intézett kérésére, hogy hozzanak sürgős intézkedéseket a hajózási ágazat által okozott kibocsátások csökkentésére, és hogy a Bizottság nyújtson be javaslatot a következőkre:

- NO_x-kibocsátási normák megállapítása az EU kikötőit használó hajók számára;
- a Földközi-tengernek, valamint az Atlanti-óceán északkeleti részének kijelölése kénkibocsátás-ellenőrző területként (SECA) a MARPOL-egyezmény értelmében;
- a SECA-kban az utasszállító hajók által használt tengerészeti üzemanyagok megengedett legmagasabb kéntartalmának 1,5%-ról 0,5%-ra való csökkentése;
- a hajók SO₂- és NO_x-kibocsátására adóügyi eszközök – mint például adók és illetékek – kivetése;
- az alacsony SO₂- és NO_x-kibocsátású hajók javára differenciált kikötői és révdíjak bevezetésének ösztönzése;
- a kikötőkben tartózkodó hajók ösztönzése a parti villamos energia használatára;
- a tengerészeti üzemanyagok minőségéről szóló EU-irányelv;

23. hatalmas potenciált lát arra, hogy a tengeri szállítási ágazatban csökkentsék a fosszilis tüzelőanyagok használatát és a szén-dioxid-kibocsátást, elsősorban az ilyen típusú üzemanyagok használatára vonatkozó adóösztönzők és a K+F előmozdítására szolgáló nagyobb ösztönzések révén, valamint többek között a bioüzemanyagok használatának, illetve ezek további kutatásának támogatásával, továbbá a szélenergia hajók meghajtására történő felhasználásának fokozásával; hangsúlyozza azonban a bioüzemanyagok kötelező környezetvédelmi és szociális tanúsításának szükségességét, valamint azt, hogy a teljes élettartamuk alatt megmutatkozó éghajlati hatékonyságuk és szén-dioxid mérlegük vitathatatlan;

24. úgy véli, hogy a hajók által okozott szennyezés megelőzésére és kezelésére irányuló erőfeszítések nem korlátozódhatnak kizárólag az olajszennyezésre, hanem mindenféle, különösen a veszélyes és káros anyagok által okozott szennyezésre ki kell terjedniük; ebben az értelemben megjegyzi, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség által betöltött szerep alapvető fontosságú, és hogy annak fokozatosan egyre több feladatot kell magára vállalnia, ezeknek azonban mindig a tagállamok által a szennyezés megelőzése és kezelése terén végrehajtott feladatokat kell kiegészíteniük; ezért úgy véli, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökségre bízott feladatok finanszírozásához megfelelő pénzügyi biztonságot kell garantálni;

25. üdvözli a hajók által okozott szennyezés megfigyelésére és felderítésére szolgáló „CleanSeaNet” felügyeleti rendszer bevezetését, amely segíteni fogja a part menti államokat a szennyezők felderítésében és azonosításában a joghatóságuk alá tartozó földrajzi területeken; felhívja a tagállamokat az Európai Parlament és a Tanács 2005. szeptember 7-i, a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005/35/EK irányelv⁽¹⁾ azonnali átültetésére;

26. elismeri a Bizottságnak az „Erika” és a „Prestige” hajókatasztrófa után a hajó- és tengerbiztonság területén végzett tevékenységét, amelynek legfőbb eredményei a tengerbiztonságra vonatkozó intézkedési csomagok;

27. felhívja a Közlekedési Tanácsot, hogy a közeljövőben tárgyaljon a harmadik tengerbiztonsági csomagról, és az Európai Parlamenttel közösen hozzon döntést annak érdekében, hogy a hitelességet ne lehessen megkérdőjelezni;

28. sürgeti a Bizottságot, hogy a szubszidiaritás és a hatáskörmegosztás elveivel, valamint a nemzetközi jogi kerettel összhangban a baleset vagy váratlan esemény esetén fennálló polgári és büntetőjogi felelősséggel kapcsolatos valamennyi intézkedést erősítse meg;

29. emlékeztet a tengerbiztonság növeléséről szóló, 2004. április 21-i állásfoglalására⁽²⁾, és felhívja a Bizottságot, hogy elkövetkező lépései során az emberi tényezőt vegye jobban figyelembe;

30. aggodalommal állapítja meg, hogy a Balti-tenger jelenleg a világ egyik legszennyezettebb tengere, és emlékezteti a Bizottságot korábbi felhívására az európai uniós balti-tengeri stratégiáról szóló ajánlás elkészítésére vonatkozóan, amely olyan intézkedésekre tenne javaslatot, amelyeknek a célja a balti-tenger környezeti állapotának javítása, különösen a Balti-tenger eutrofizációjának csökkentése, valamint az olaj és más mérgező és káros anyagok tengerbe történő kibocsátásának megelőzése lenne; emlékeztet arra, hogy az együttműködés meglévő eszközeit, mint például az INTERREG programokat, teljes mértékben ki kell aknázni a balti-tengeri környezet állapotának javítására irányuló régióközi projektek megvalósításakor;

⁽¹⁾ HL L 255., 2005.9.30., 11. o.

⁽²⁾ HL C 104. E, 2004.4.30., 730., o.

2007. július 12., csütörtök

31. kéri, hogy a Balti-tenger ökológiailag érzékeny és nehezen hajózható területei, különösen a Kadet-rinne, a Skagerrak/Kattegat, a Nagy-Bælt és az Øresund részére hozzanak létre különleges övezetet, ahol a tengeri hajók, mindenekelőtt a tankhajók tengeri közlekedésirányítók nélkül már ne haladhassanak át, valamint felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kezdeményezzék az ehhez szükséges lépések kidolgozását az illetékes nemzetközi testületekben, különösen az IMO-ban;
32. emlékezteti a Bizottságot arra a követelésére, hogy a lehető leghamarabb terjesszen javaslatot a Parlament és a Tanács elé annak teljesítése érdekében, hogy a bunkerolajat az új hajókban is biztonságosabb, kettős héjazatú tartályokban tárolják, mivel a teher- vagy konténerhajók tartályai gyakran tartalmaznak üzemanyagként használt nehézelőolajat, amelynek a mennyisége a kisebb tankhajók rakományát gyakran jóval meghaladja; úgy véli, hogy a javaslat benyújtása előtt a Bizottságnak meg kell győződnie arról, hogy a meglévő, a 141(54) MEPC-határozatban megállapított IMO-szabályok kellőképpen garantálják-e az üzemanyagként használt bunkerolaj biztonságos szállítását;
33. sürgeti a Bizottságot, hogy szigorítsa az ellenőrzést a kettős héjazat kötelező használatára vonatkozó szabályok alkalmazása tekintetében;
34. a legszigorúbb biztonsági előírásokat követeli meg az európai kikötőkbe érkező minden hajó számára; ebben az összefüggésben sikraszáll Európa éllovas szerepe mellett; tisztában van azzal, hogy ezeket a követelményeket a 200 mérföldes övezetben nem lehet kiterjeszteni minden hajóra;
35. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy egyre kevesebb jól képzett európai fiatal dolgozik tisztként vagy a legénységben az európai hajókon, és ezáltal komoly agyelszívás veszélye áll fenn; úgy véli, hogy a jobb munkakörülmények – a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) és az IMO által megállapított rendelkezésekkel összhangban – hozzá tudnak járulni, hogy több európai lehessen rávenni a tengeri karrierre;
36. sürgeti a tagállamokat és a tengeri ágazat érdekeltjeit, hogy vizsgálják felül az életpályaterveket és az egész életen át tartó tanulás lehetőségeit az ágazaton belül, elsősorban a megszerzett szakmai ismeretek és tapasztalatok gyakorlati felhasználásának lehetővé tétele, másodsorban pedig olyan rendszerek bevezetése céljából, amelyek elősegítik a tengeri és szárazföldi foglalkozások közötti váltást a know-how megőrzése és a szakmai karrierrel kapcsolatos kilátások vonzóbbá tétele érdekében;
37. támogatja az Európai Unió szociális partnerei közötti, a 2006. évi tengeri munkaügyi ILO-egyezmény végrehajtására irányuló megállapodásról a regresszió abban foglalt tilalma figyelembevételével jelenleg folyó tárgyalásokat; javasolja, hogy az EU jövőbeli tengerpolitikája keretében a jövőben kötelezzék a tagállamokat ezen egyezmény megerősítésére és végrehajtására; felszólítja a Bizottságot, hogy tegyen meg minden tőle telhetőt a 2005-ben kudarcba fulladt halászati munkaügyi ILO-egyezmény 2007. évi elfogadása érdekében;
38. úgy véli, hogy a fent említett zöld könyvben javasoltak szerint a tengerészek szociális irányelvekből történő kizárását a szociális partnereknek kell felülvizsgálnia;
39. megállapítja, hogy a halászokra és a tengerészekre számos területen nem vonatkoznak európai uniós szociális jogszabályok (például a csoportos létszámcsökkentésről szóló, 98/59/EK irányelv⁽¹⁾), a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelméről szóló, 2001/23/EK irányelv⁽²⁾, a munkavállalók tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultációról szóló, 2002/14/EK irányelv⁽³⁾, valamint a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 96/71/EK irányelv⁽⁴⁾); és felszólítja a Bizottságot, hogy ezeket az eltéréseket a szociális partnerekkel szoros együttműködésben vizsgálja felül;
40. felhívja a tagállamokat és a hajótulajdonosokat, hogy hozzanak létre partnerséget a jó tengerészek és tiszték képzése érdekében, ahogyan azt Dániában már sikerrel megvalósítják, oktatási és szakképzési politikájuk segítségével pedig bővítsék a tengerészeti örökséggel kapcsolatos ismereteket és növeljék az az iránti lelkesedést, illetve biztosítsanak további ösztönzést a tengerhez kapcsolódó tevékenységek és szakmák vonatkozásában; felhívja a Bizottságot, hogy teremtsen meg a szükséges feltételeket e partnerségek pénzügyi támogatására és tanácsokkal való ellátására;

⁽¹⁾ HL L 225., 1998.8.12., 16. o.

⁽²⁾ HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

⁽³⁾ HL L 80., 2002.3.23., 29. o.

⁽⁴⁾ HL L 18., 1997.1.21., 1. o.

2007. július 12., csütörtök

41. követeli az európai minőséget igazoló címke bevezetését az IMO fehér listájának besorolási rendszere szerint azokra a hajókra vonatkozóan, amelyek megfelelnek a legújabb biztonsági normáknak és szociális előírásoknak, ami ezeknek a hajóknak kedvezményes elbánást biztosít a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés során;

42. megjegyzi, hogy az iparágat a tapasztalt és jól képzett szakemberek tekintetében hiány fenyegeti; javasolja, hogy dolgozzanak ki speciális képzéseket a halászhajók hajóparancsnokai és személyzete számára, amelyek során azok alapvető ismereteket szerezhetnek az iparágukat érintő tudományok területén, beleértve annak megértését, hogy mennyire jelentős a környezetgazdálkodás és környezeti fenntarthatóság mint a sikeres halászati gazdálkodás ökoszisztéma alapú megközelítésének fokozatos fejlesztéséhez nyújtott támogatás;

43. sürgeti a Bizottságot, hogy dolgozzon ki szakmai átképzési terveket a halászok számára, ösztönözve őket a tengeren való munkavégzéshez kapcsolódó ismeretek hasznosítását elősegítő, új gyakorlatokra való összpontosításra; rámutat, hogy a nyílt tengeri akvakultúra és az ökoturizmus ágazatai a lehetséges célpontok közé tartoznak;

44. felhívja a figyelmet arra, hogy fontos a jelenleg alacsony megbecsültségű halászati ágazat megítélésének javítása; úgy véli, hogy a hajók jobb egészségvédelmi és biztonsági feltételei, valamint a személyzet számára biztosított jobb fizetés és körülmények csak egy fenntartható és nyereséges iparág keretében érhetők el, valamint úgy véli, hogy több pénzt kell fordítani az ismeretek és képességek fejlesztését szolgáló kutatásokra és oktatásra;

45. megjegyzi, hogy a higiénia, biztonságot és kényelmet biztosító feltételeknek a halászati iparágban dolgozók – mind maguk a halászok, mind a felsőbb vagy alsóbb szinteken dolgozók – számára történő megteremtése a tenger- és óceánpolitika egyik fő célja;

46. úgy ítéli meg, hogy a jogszabályokhoz képest a vállalatok társadalmi felelősségének fogalma a tengeri környezet megóvása szempontjából korlátozott értékű, és hogy ennél fogva a Közösség környezetvédelmi programját továbbra is megfelelő jogszabályi alappal kell alátámasztania, melyet megerősíthet a felelős magatartását kinyilvánítani szándékozó cégek önkéntes tevékenysége;

47. elítéli azokat a körülményeket, amelyek között jelenleg a fejlődő világban a hajókat szétbontják, és felhívja a Bizottságot, hogy készítsen javaslatokat arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet javítani a munkakörülményeket azokban a dokkokban, ahol a szóban forgó hajókat szétbontják, valamint arra, hogy vizsgálja meg minden, a büntetőjog terén a Bíróság által rendelkezésre bocsátott lehetőséget, melynek során a többi ágazathoz hasonlóan a tengeri ágazatban is a „szennyező fizet elvet” kell alkalmazni; üdvözlö a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló zöld könyv (COM(2007)0269) közzétételét; ebben az összefüggésben felhívja a Bizottságot, hogy készítsen javaslatot egy olyan „zöld útlevélre” vonatkozóan, amelyet a hajóokmányokkal együtt kell vezetni, és amelyben feltüntetik a hajó építésében felhasznált összes mérgező anyagot; úgy véli, hogy a Közösségnek egy kötelező nemzetközi egyezmény 2008-ra vagy 2009-re tervezett megkötése révén meg kell oldania a hajók újrahasonosításának problémáját, addig pedig be kell tartania az IMO iránymutatásait;

48. úgy ítéli meg, hogy az Unióban a hajógyáraknak és a tengerészeti berendezéseket gyártó iparnak sikerült versenyképesnek maradniuk azáltal, hogy innovatív termékekbe és eljárásokba fektettek be, és tudásalapú rés piacokat teremtett; úgy véli, hogy az európai tengerpolitikának meg kell teremtenie a megfelelő feltételeket az Unió vezető pozíciójának fenntartása érdekében ezeken a piacokon, például a tengerészeti technológiaátadási mechanizmusok fejlesztésének előmozdításával;

49. ösztönzi a tagállamokat, hogy teljes körűen használják ki az állami támogatásról szóló, a foglalkoztatási költségeket és az adózást érintő közösségi iránymutatásokat, különös tekintettel az úrtartalom alapú adórendszerre; úgy ítéli meg, hogy a „LeaderSHIP 2015 Progress Report” pozitív hatással bírt, és a tengeri ágazatnak továbbra is jogosultnak kell lennie az állami támogatásra az innováció előmozdítása érdekében;

2007. július 12., csütörtök

50. kéri, hogy a jövőben az olaj és egyéb toxikus szállítmányok tengeren való szállítását korlátozzák gondosan kijelölt, felügyelet alatt álló övezetekre annak érdekében, hogy szennyezőanyagok tengerbe történő kibocsátása esetén meg lehessen állapítani a felelősséget; megjegyzi, hogy a tengeri szállítás hozzájárul a tenger szennyezéséhez és potenciálisan az ökoszisztémák megzavarásához azáltal, hogy a ballasztvízben található idegen fajok a tengerekbe és óceánokba kerülnek, valamint a halak hormonjaira ható, korhadásgátló festékekben található vegyi anyagok használata révén; hangsúlyozza, hogy az olajkiömlések ugyancsak komoly tengeri veszélytényezők;

51. felszólít a képzésnek és tájékoztatásnak a tartályürités ellenőrzésére szolgáló bevált gyakorlatok, módszerek és eszközök összegyűjtése, elemzése és terjesztése segítségével történő biztosítására, az olaj, illetve a mérgező és veszélyes anyagok által okozott szennyezés elleni küzdelemmel kapcsolatos innovációra, valamint műszaki megoldások kidolgozására a tengerbe történő véletlen vagy szándékos kibocsátások felügyelet és műholdas megfigyelés alkalmazásával történő ellenőrzése céljából;

Jobb tengerparti politika jobb európai kikötőkkel

52. kiemeli annak a jelentőségét, hogy a területi együttműködés és a parti régiók hálózata a parti övezetek versenyképességére irányuló közös stratégiák ösztönzése révén hozzájárul az átfogó tengerpolitika kialakításához; úgy ítéli meg, hogy az európai tengeri politika sikere szempontjából nélkülözhetetlen a regionális és helyi érdekelt felek részvétele; ezért üdvözlözi az európai tengerparti régiók egyre szorosabb együttműködését, és az e régiók közötti hálózatok kiépítését;

53. azon az állásponton van, hogy a Bizottságnak, a tagállamoknak és a régióknak különösen nagy erőfeszítést kell tenniük a tengerészeti tudatosság kialakítása érdekében; úgy véli, hogy ide tartozhat például a mintaértékű idegenforgalmi projektek elismerése, a környezetbarát hajózás, vagy a tengerészeti képzéshez történő jelentős hozzájárulások; ebben az értelemben javasolja a példamutató tengeri régiók számára odaítélendő díj létrehozását, ami a bevált gyakorlatok támogatásának egyik módja; hangsúlyozza a tengeri ügyek megünneplését célzó európai tengerészeti nap bevezetésére irányuló kezdeményezésének jelentőségét, amelyet a Bizottságnak támogatnia kellene; hangsúlyozza, hogy a középfokú intézményekben a Bizottság támogatásával kísérleti „tengerészeti oktatási” tanulmányokat kellene létrehozni;

54. hangsúlyozza, hogy a szigetek és a part menti területek fejlődése érdekében az a legfontosabb, hogy a Balti-tengerbe történő foszfor- és nitrogénkibocsátásokra vonatkozóan mennyiségi korlátozásokat vezessenek be, mert az idegenforgalom és a kapcsolódó üzleti vállalkozások szempontjából a tenger állapota a leglényegesebb előfeltétel; hangsúlyozza, hogy egyértelmű, könnyen érthető szabályokra van szükség, valamint egy olyan útmutatóra, amely világosan kifejti az ösztönzőket és azok következményeit;

55. ösztönzi a régiókat és tagállamokat, hogy használják fel a kohéziós politika eszközeit a tengeri és parti politika további integrációjának biztosítása, valamint a vállalkozói szellem és a kis- és középvállalkozások előmozdítása érdekében, és ezáltal elősegítve a szezonális foglalkoztatás problémájának megoldását; felhív az európai területi együttműködési cél keretében a tengeri kiválósági régiók hálózatának létrehozására;

56. rendkívül fontosnak ítéli korai előrejelző rendszerek létrehozását az Atlanti-óceán azon partvidékein, amelyek szökőárveszélynek vannak kitéve;

57. hangsúlyozza a kikötők alapvető jelentőségét, valamint azt a szerepet, amelyet a nemzetközi kereskedelem lebonyolításában szűk keresztmetszetként, a tengerparti régiókban gazdasági hajtóerőként és munkahelyteremtőként, halászati átrakodóhelyként, valamint fontos biztonsági ellenőrző pontként töltenek be;

2007. július 12., csütörtök

58. tekintettel a levegő szennyezőanyag-terhelésére számos kikötővárosban és régióban felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy jelentősen fokozzák a kikötőkben lévő hajók szárazföldről történő energiaellátásának ösztönzőit, amennyiben az költséghatékony és környezeti előnyökkel jár; ezért felhív az energia-termékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ olyan átdolgozására, amely azokat a tagállamokat, amelyek az irányelv 14. cikkének megfelelően élnek a bunkerolaj adómentesítésének lehetőségével, arra kötelezi, hogy a szárazföldről származó villamos-energiának azonos mértékű adómentességet biztosítsanak;

59. felhív a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ felülvizsgálatára annak érdekében, hogy az összes, tagállami kikötőbe befutó hajó a szilárd és folyékony hulladékai 100%-át ürítse ki;

60. az áruszállítás terén nem a kikötők felvevőkapacitásai, hanem jóval inkább a kikötőknek az európai szárazföldi közlekedési hálózatokhoz való kapcsolása tekintetében lát jövőbeni szűk keresztmetszeteket; a tengeri szállítás lehetőségeinek maximális kiaknázása tekintetében létfontosságúnak tartja az európai kikötőknek a környező területekkel történő lehető legjobb összekapcsolását, és ezért – ahol szükséges – felhív ezen kapcsolatok kiépítésére a környezetbarátabb szállítási módok, mint például a vasút és belvízi hajóutak kiemelt figyelembevétele mellett;

61. meg van győződve arról, hogy a vízi közlekedés belső piacon belüli, valamint az Unió és kereskedelmi partnerei közötti nagy jelentősége miatt az új közösségi tengeri stratégiának tartalmaznia kell egy kikötői stratégiát, amely lehetővé teszi a kikötők számára, hogy a piaci fejleményekhez és igényekhez igazodva fejlődjenek, miközben tiszteletben tartják a vonatkozó jogszabályokat azzal a céllal, hogy a növekvő tengeri áruforgalom fogadásához elegendő kikötői kapacitás kialakításával kapcsolatos beruházásokhoz kedvező környezet jöjjön létre; ragaszkodik ahhoz, hogy egy ilyen stratégiát – a felesleges munkavégzés elkerülése érdekében – az európai kikötői politikával kapcsolatos jelenlegi vitával összhangban kell kidolgozni;

62. megállapítja, hogy Európa népszerű régió a jachtturizmus, a tengeri körutazások és a víz alatti turizmus szempontjából; ösztönzi a tengerpart menti régiókat, hogy fektessenek be tengeri infrastruktúráikba, és egyéb kapcsolódó infrastruktúráikba, hogy részesülhessenek e növekvő piacból, ugyanakkor biztosítsák az élőhelyek, a fajok és általában a tengeri ökoszisztémák védelmét; felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson segítséget a létesítményekre és a műszaki berendezésekre vonatkozó harmonizált szabványok meghatározásában, így biztosítva a szolgáltatások minőségének magas szintjét az egész Unióban;

63. támogatja, hogy több tengeri klaszter jöjjön létre, amelyek az e területen szerzett kedvező tapasztalatokat és már alkalmazott legjobb gyakorlatokat kihasználják, és meg van győződve arról, hogy ezeket a példákat követni és támogatni kell; felhívja a tagállamokat, hogy tegyenek intézkedéseket a tengeri régiók gazdasági versenyképességének javítása érdekében, a kutatás, a tengeri tudományok terén kiválósági központok létrehozása, a technológiai fejlesztés, az innováció, valamint a vállalkozások közötti együttműködés (hálózatok, klaszterek, közszférabeli partnerek) ösztönzésével és e régióknak az igen korlátozott számú (hagyományos) gazdasági tevékenységtől való függésének csökkentését célzó, jobb támogató szolgáltatások nyújtásával;

64. újból megerősíti a tengervédelmi stratégia irányelvről kialakított 2006. november 14-i álláspontját⁽³⁾, különös tekintettel a szilárd, folyékony vagy légnemű anyagok rendszeres/szándékos vízbe, tengerfenékre vagy altalajba történő kibocsátásának tiltására és/vagy feltételeire; továbbá úgy véli, hogy a szén-dioxid tengerfenéken vagy altalajban történő raktározását nemzetközi jog szerinti engedélyezéshez, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 1985. június 27-i 85/337/EGK tanácsi irányelvvvel⁽⁴⁾ és az ide tartozó nemzetközi egyezményekkel összhangban lévő előzetes környezeti hatástanulmányhoz, valamint rendszeres megfigyeléshez és ellenőrzéshez kell kötni;

65. ezért meg van győződve arról, hogy a tengeri környezet megújuló erőforrásait fenntartható módon lehet és kell hasznosítani, hogy kiaknázásuk, és az ebből származó előnyök hosszú távon folytatódhassanak; hangsúlyozza emiatt annak szükségességét, hogy a különböző érintett szakpolitikák illeszkedjenek az egészséges tengeri környezet követelményeihez; és ezzel kapcsolatban a szárazföldi és tengeri szélenergia fokozottabb felhasználására szólít fel annak érdekében, hogy annak a foglalkoztatás és a gazdaságpolitika szempontjából mutatkozó lehetőségeit fenntartható módon lehessen kiaknázni;

⁽¹⁾ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

⁽²⁾ HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0482.

⁽⁴⁾ HL L 175., 1985.7.5., 40. o.

2007. július 12., csütörtök

66. ugyanakkor kitarthat emellett, hogy a part menti övezetek kezelésének a tengeri környezet megőrzése kell, hogy legyen az egyik alapvető célja, nem pedig a megőrzési erőfeszítések jelképes gesztusaként néhány mintaterület kiemelése, különös tekintettel a tengerparti zónák integrált kezelésének európai megvalósításáról szóló, 2002. május 30-i 2002/413/EK európai parlamenti és tanácsi ajánlásra⁽¹⁾;

67. ebben az összefüggésben egyetért a Bizottsággal abban, hogy az emberi tevékenység mértékének létezik természetes korlátja, például a tengerparti területek által súlyos és esetleg visszafordíthatatlan környezeti pusztulás nélkül elviselhető népsűrűség és ipari tevékenység vonatkozásában; támogatja tehát a Bizottság álláspontját, miszerint átfogó tanulmányra van szükség ahhoz, hogy e korlátok jobban meghatározhatóak legyenek, és hogy ennek megfelelően lehessen előre látni és tervezni;

68. rámutat arra, hogy a tengerfenék háromdimenziós feltérképezése óriási jelentőséggel bír majd nemcsak a halászati ágazat, hanem az energiaágazat, a természetvédelem, sőt még a védelmi érdekek számára is; úgy ítéli meg, hogy az ilyenfajta térképek kereskedelmi értéke nyilvánvaló, és így az említett ágazatok és szervezetek segíthetik e tevékenység finanszírozási kérdésének megoldását; úgy véli, hogy a tengerészeti ágazatban rendelkezésre álló jobb adatok jobb időjárás-előrejelzést, a hullámmagassággal kapcsolatos előrejelzést, és a biztonságot és fejlődést előmozdító számos egyéb információt magukban foglalhatnak;

69. felhív minden olyan szükséges intézkedés meghozatalára, amellyel megelőzhető és kezelhető a természeti katasztrófák – mint például az áradások, az erózió, a viharok és a szökőárak – által okozott károsodási veszély a part menti területeken, továbbá hangsúlyozza közösségi intézkedések elfogadásának szükségességét a számos emberi tevékenység által előidézett, az európai parti ökoszisztémákat fenyegető veszélyek kezelése érdekében;

70. úgy ítéli meg, hogy az emelkedő tengervízszint elleni védelmet szolgáló tengeri védművek építése élőhelyek elvesztését eredményezheti, miközben maga a vízszintemelkedés a sós mocsarak és iszapzátonyok part menti visszaszorulásához és a homokdűnék eróziójához vezet, melyek mindegyike gazdag növényi és állati élőhellyel rendelkező bioszféra; hosszú távú stratégia kidolgozására hív fel tengerparti védművek fenntartása, az emelkedő tengervízszint elleni védelem és a bioszféravesztés minimalizálása érdekében;

71. a projektek és tevékenységek végrehajtása érdekében új hálózatok létrehozását ösztönzi a magánszektorral, a nem kormányzati szervezetekkel, a helyi hatóságokkal és a régiókkal történő együttműködés formájában, a nagyobb dinamizmus, az innováció és hatékonyság valamint a jobb életminőség parti övezetekben történő elérése érdekében;

72. kiemeli annak szükségességét, hogy az elérhetőség és a belső közlekedési infrastruktúra fejlesztése révén a parti régiókat nem csupán pihenőhelyként, hanem az élet, a munka és a befektetések tekintetében is vonzóbbá kell tenni; emellett felhív a közszolgáltatások (egészségügy, oktatás, víz- és energiaellátás, információs és kommunikációs technológia, postai szolgáltatások, szennyvíz- és hulladékkezelés) fejlesztésére irányuló intézkedések elfogadására, figyelembe véve az idényfüggő demográfiai változásokat;

73. nyomatékosan felhívja a tagállamokat – tekintettel a tengerek szárazföldről történő szennyezésének jelentős arányára az európai tengerek teljes szennyezésén belül – az erre vonatkozó hatályos és jövőbeni európai jogszabályok gyors végrehajtására; ezenkívül felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő cselekvési tervet ezen szennyezés csökkentésére vonatkozóan; úgy véli, hogy ennek során szerepet kell játszania a harmadik államokban történő szennyezés csökkentésére irányuló projektek pénzügyi támogatásának is, mivel ezen államokban a szűrő és tisztító rendszerek színvonala messze elmarad az európai szabványoktól, és az e célból felhasznált pénzeszközök nagyobb hatást érhetnek el;

74. megjegyzi, hogy a tengeri környezetet érintő legtöbb szennyezés szárazföldi eredetű, amelybe beletartozik többek között a mezőgazdasági szennyezőanyagok bemosódása és az ipari kibocsátás, amelyek különösen káros hatással vannak a zárt vagy félig zárt tengerekre; hangsúlyozza, hogy az Európai Uniónak különös figyelmet kell fordítania ezekre a területekre, és lépéseket kell tennie a további szennyezés korlátozására és megelőzésére; úgy ítéli meg továbbá, hogy az új globális környezetvédelmi és biztonsági megfigyelési (GMES) technológia sikeresen felhasználható lenne e célból;

(1) HL L 148., 2002.6.6., 24. o.

2007. július 12., csütörtök

75. figyelembe veszi, hogy a tengerészeti ágazat azon kevés terület egyike, ahol nem követik a „szennyező fizet” elvét; úgy véli, hogy a szennyvízkibocsátó iparágaknak, a homok- és kavicskitermelésben részt vevő iparágaknak, a tengeri energiaiparnak, valamint minden egyéb vállalkozásnak, amely ugyan a szárazföldön működik, de a tengeri környezetet szennyező forrásnak tekinthető, hozzá kellene járulnia egy uniós alaphoz, amely az állománypótlásra, valamint a tengeri növény- és állatvilág, többek között a halállomány megőrzésére szolgál, és hogy a Bizottságnak erőfeszítést kellene tennie a „szennyező fizet” elv egységesebb és hatékonyabb alkalmazásának biztosítása érdekében;

76. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen lépéseket a mezőgazdasági vízelvezetőkből, a szennyvízből és ipari szennyvízből, valamint – gyakran műanyag – hulladékból származó, a tengeri emlősök, teknősbékák és madarak fulladását előidéző szennyező anyagok (a tengerek környezeti szennyezése) korlátozása érdekében; ezek a szennyező anyagok egyre növekvő veszélyt jelentenek, súlyosan befolyásolva a halászati ágazatot és a turizmust, valamint csökkentve az emberi fogyasztásra szánt halászati termékek minőségét és egészségességét; az óceánjáró hajók vonatkozásában felhívja a Bizottságot arra, hogy szorgalmazza, hogy a tagállamok az óceánjáró hajók vonatkozásában alkalmazzák a MARPOL-egyezmény V. mellékletét, amely tiltja a műanyag hulladékok és a műanyag hulladékok elégetéséből származó hamu tengerbe bocsátását; felhívja a Bizottságot, hogy módosítsa a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000/59/EK irányelvet ezen EU-beli létesítmények megfelelőségének és elérhetőségének javítása, valamint végső soron a hulladékok tengerbe bocsátásának csökkentése érdekében;

77. sürgeti az EU-t, hogy a nemzetközi tengerpolitika és az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének XI. része által szabályozott ügyek végrehajtásával kapcsolatos, 1994. július 28-i megállapodás⁽¹⁾ keretében fejlessze a tengeri szállítás biztonságára, a tengeri szennyezés megelőzésére, valamint a tengeri környezet védelmére és megőrzésére vonatkozó nemzetközi szabályokat; továbbá felhívja az EU hatóságait, hogy tegyenek külön erőfeszítést annak biztosítása érdekében, hogy az EU-tagállamok ténylegesen kihasználják a Nemzetközi Tengerjogi Törvényt – amely az ENSZ tengerjogi egyezménye alapján 1996-ban jött létre hamburgi székhellyel – által folytatott jogilag kötelező erejű vitarendezési eljárást, mivel a tagállamok sajnálatos módon mindeközéig nem törekedtek arra, hogy a vitákat a Nemzetközi Tengerjogi Törvénytől keresztül rendezzék;

78. bátorítja a Bizottságot a tengeri régiók sajátos környezeti és társadalmi-gazdasági szempontjaira vonatkozó tudományosan megalapozott statisztikai és más tanulmányok készítésére a gazdasági, sport- és szabadidős tevékenységek fejlesztése e régiókra gyakorolt hatásainak felülvizsgálata és ellenőrzése érdekében;

79. aggodalmát fejezi ki a szárazföldön lévő fontos tengerészeti gazdasági ágazatokban dolgozó jól képzett munkaerő hiánya miatt; e tekintetben is úgy ítéli meg, hogy a tagállamok és az érintett vállalkozások közös foglalkoztatási offenzívái hozzájárulhatnak a probléma enyhítéséhez;

80. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy minden érintett felet vonjanak be az EU tengerpolitikája fejlesztési folyamatának valamennyi szakaszába, mind a meglévő jogszabályok végrehajtásába és érvényesítésébe, mind új kezdeményezések megfogalmazásába;

Fenntartható tengerparti idegenforgalom

81. hangsúlyozza, hogy az idegenforgalom – ha okosan fejlesztik – a helyi gazdaságok bevételeinek fenntartható forrása, amely egyaránt biztosítja a környezet védelmét és javítását, valamint a kulturális, történelmi és környezeti látnivalók, a kézművesség és a fenntartható tengeri idegenforgalom népszerűsítését és megőrzését; ezért különösen szorgalmazza a vitorlázással, búvárkodással és tengeri hajóutakkal kapcsolatos idegenforgalmi infrastruktúrába való beruházásokat, illetve a tengeri régészeti kincsek védelmét és népszerűsítését;

82. hangsúlyozza, hogy a szubszidiaritás elve vonatkozik az idegenforgalomra; hangsúlyozza, hogy figyelembe kell venni a tapasztalatokon és a legjobb gyakorlatokon alapuló nemzeti terveket;

83. hangsúlyozza, hogy a megfelelő és összehasonlítható adatok hiánya jelenti az egyik legfőbb problémát a tengerparti idegenforgalmi ágazat foglalkoztatási helyzetével kapcsolatos megbízható adatok beszerzése tekintetében;

(¹) HL L 179., 1998.6.23., 3. o.

2007. július 12., csütörtök

84. ezenkívül úgy ítéli meg, hogy a tiszta környezet, a jó levegő- és vízminőség alapvető fontosságú az ágazat túléléséhez; és hogy ezért minden jövőbeni európai idegenforgalmi projektet meg kell vizsgálni az ökológiai elfogadhatóság és fenntarthatóság szempontjából;
85. megállapítja, hogy Európa a tengeri körutazások kedvelt célállomása; hangsúlyozza, hogy a szolgáltatásnyújtást úgy kell megszervezni, hogy a nyílt versenyt biztosítani lehessen, és hogy eleget kell tenni az e tevékenységgel kapcsolatos jobb infrastruktúrára irányuló igénynek;
86. úgy véli, hogy a hagyományos idényjellegű működést egész éves tevékenységgé kell továbbfejleszteni; hangsúlyozza, hogy az ágazatnak ki kell használnia azt a lehetőséget, hogy fenntartható, egész éves turisztikai tevékenységekbe fektessen be; úgy ítéli meg, hogy az idény meghosszabbítása munkahelyeket teremthet, és gazdasági sikereket eredményezhet; hangsúlyozza, hogy a fenntarthatóság és a „környezeti nevelés” tekintetében a „legjobb gyakorlatok” példái jelentős befolyást gyakorolhatnak az idegenforgalom koncepciójára; kiemeli, hogy az ágazat és a part menti környezet tekintetében a cél az, hogy származzon hasznuk az idényszerű üzleti időszak meghosszabbításából;
87. meggyőződése, hogy az európai idegenforgalom fenntarthatóságára vonatkozó európai Agenda 21-nek figyelembe kell vennie a tengerparti – és szigeti – idegenforgalom sajátosságait, és hasznos kezdeményezéseket kell előterjesztenie, valamint át kell adnia azokat a bevált gyakorlatokat, amelyek hatékonyak az idényjelleg megszüntetése tekintetében, ilyen például az időségek turizmusának fejlesztése;
88. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot egy fenntartható európai tengeri idegenforgalmi stratégiára, amely integrált politikai megközelítést alakít ki;

Fenntartható tengeri környezet

89. emlékeztet 2006. november 14-i, a tengeri környezet védelméről és megőrzéséről szóló tematikus stratégiájáról szóló állásfoglalására⁽¹⁾, és ismételten hangsúlyozza a következők szükségességét:
- az EU átfogó célja legyen a tengerek fenntartható hasznosítása és a tengeri ökoszisztémák megőrzése, ideértve egy erős, a biológiai sokféleség további csökkenését, valamint a tengeri környezet pusztulását megelőző uniós tengervédelmi politikát;
 - a jó környezetvédelmi állapot közös uniós meghatározásának beillesztése;
 - az Európai Környezetvédelmi Ügynökség hajtsa végre a tengeri környezet rendszeres vizsgálatát, mely szükségessé teszi a nemzeti adatgyűjtés, adatszolgáltatás és adatcsere fejlesztését;
 - a szomszédos államokkal való előzetes konzultáció, koordináció és együttműködés jelentőségének felismerése a közelgő tengeri stratégiáról szóló irányelv elfogadásában és végrehajtásában;
90. elismeri, hogy az európai uniós hajózási ágazat fenntartható fejlődésének alapját az egészséges tengeri környezet képezi, és emlékeztet az EU-nak arra az elkötelezettségére, hogy a környezetvédelmi dimenziót a közösségi politika valamennyi aspektusába beépíti;
91. kitart amellett, hogy a tiszta tengeri környezet, amely elegendő mértékű biológiai sokféleséggel rendelkezik ahhoz, hogy biztosítsa az azt felépítő ökoszisztémák megfelelő működését, alapvető jelentőségű Európa számára; továbbá kitart amellett, hogy a tengeri környezetek belső értékei azt jelentik, hogy a jó tengeri környezeti állapot az EU-ban jóval túlmutat a tengerek, a parti vizek és a folyómedrek különböző összetevőinek kihasználásából nyerhető gazdasági előnyökön, és hogy ebből következően az Európai Unió tengeri környezetének megóvása, és sok esetben rehabilitációja feltétlenül szükséges;
92. emlékeztet az emberi tevékenységek kezelésének ökoszisztéma alapú megközelítését alátámasztó elvre, amely egyike a tengeri környezetről szóló tematikus stratégia legfontosabb elemeinek; kitart amellett, hogy ezt az elvet alkalmazzák a tengerpolitika tekintetében is;

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0486.

2007. július 12., csütörtök

93. a lehető leghatározottabban hangsúlyozza, hogy a jó környezeti állapot meghatározására használt kritériumoknak kellően messze hatónak kell lenniük, mivel a jövőben valószínűleg hosszú időn át ezek a minőségre vonatkozó célok fogják képezni a cselekvési programok mércéit;

94. úgy ítéli meg továbbá, hogy a vízminőség javítására irányuló intézkedéseket gyorsan meg kell hozni, és emiatt aggasztja a tengervédelmi stratégiáról szóló irányelvre irányuló javaslatban előterjesztett megszabított menetrend;

95. kitart amellett, hogy gyorsítsák fel a védett tengeri területek hálózatának megvalósítását;

96. meg van győződve arról, hogy a tiszta tengeri környezet kritikus jelentőségű a tengeri fajok – beleértve a kereskedelmi halfajokat és a kereskedelmi célból nem halászott fajokot – szempontjából, és hogy a kimerült halállományok feltöltése a tengeri szennyezés, illetve a halászati mennyiségi szintek csökkentésén múlik; úgy ítéli meg, hogy az Európai Unióban felhasznált halételek szennyeződésmérségének biztosítása érdekében feltétlenül szükséges a tengeri szennyezőanyagok csökkentése;

97. felhívja a figyelmet a nem honos organizmusok időnként katasztrofális hatására a tengeri ökoszisztémában, és elismeri, hogy az invazív idegen fajok jelentős fenyegetést jelentenek a tengerek biológiai sokféleségére; felhívja a Bizottságot, hogy hozzon sürgős intézkedéseket az organizmusok ballasztvízben történő átvitelének megelőzése érdekében, és vezessen be hatékony ellenőrzéseket a ballasztvíz európai uniós vizekben történő kiengedése tekintetében;

98. úgy ítéli meg, hogy a klaszteralapítás pozitív hatással lehet a tengeri környezetre, ha a klaszterek megvalósítása és kialakítása már a tervezési fázistól kezdve magában foglalja az élőhelyek megőrzését, a szennyezés ellenőrzését és az egyéb környezetvédelmi technológiákat;

99. üdvözli, hogy a Bizottság elismeri, hogy a stabil szabályozó környezet és a döntéshozatal jogilag kötelező alapjának biztosításához a „területrendezés átfogó rendszerére” van szükség; úgy ítéli meg, hogy a hatékony, ökoszisztéma alapú területrendezés egyik alapvető fontosságú feltétele a tevékenységek olyan módon való szervezése, hogy csökkentsék a környezetre káros tevékenységek ökológiai szempontból érzékeny területekre gyakorolt hatását, egyszersmind az összes többi területen ökológiailag fenntartható módon használják a forrásokat; ebben az összefüggésben kitart a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 2001. június 27-i 2001/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti stratégiai környezeti hatásvizsgálat eszközének⁽¹⁾ használata mellett; hangsúlyozza, hogy bármilyen EU-szintű tengeri tértervezési rendszernek hozzáadott értéket kell képviselnie a nemzeti rendszerekhez és tervekhez képest (amennyiben léteznek ilyenek), a tengerpolitikai stratégiáról szóló irányelv szerinti tengeri régiók és alrégiók szintjén kell alapulnia, és olyan eszközként kell szolgálnia, amely előmozdítja az ökoszisztéma-alapú megközelítés alkalmazását a tengerek kezelése terén és a tengerpolitikai stratégiáról szóló irányelv jó környezetvédelmi státuszra vonatkozó célkitűzéseit;

100. megállapítja, hogy a jó környezeti állapot eléréséhez az is szükséges, hogy az ökológiai szempontból érzékeny területeken kívül folytatott emberi tevékenységeket szigorúan szabályozzák, és ezzel minimálisra csökkentsék a tengeri környezetre esetlegesen gyakorolt kedvezőtlen hatást;

Integrált halászati politika

101. azon a véleményen van, hogy a halászati tevékenységnek hozzá kell járulnia az életképes tengerparti közösségek megőrzéséhez; hangsúlyozza, hogy ennek elérése érdekében a part menti, kis volumenű halászati érdekeltségek és a hobbihorgászok számára hozzáférést kell biztosítani a halászterületekhez, valamint úgy véli, hogy ezek a halászati tevékenységek ösztönzik az idegenforgalmat, védik gazdag tengerparti örökségünket és segítenek összetartani tengerparti közösségeinket;

⁽¹⁾ HL L 197., 2001.7.21., 30. o.

2007. július 12., csütörtök

102. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy miközben az ágazat kész elfogadni egy ökoszisztéma alapú megközelítést a halászati gazdálkodás tekintetében, a Natura 2000-ből és egyéb lehetséges védett tengeri területek kijelöléséből eredő további korlátozások az érintett területeken akadályozhatják a korlátlan hozzáférést és veszélyeztethetik a halászati tevékenységeket; úgy véli, hogy engedélyezni kellene a védett tengeri területeken azokat a halászati tevékenységeket, amelyek nem sértik a védelmi célokat; úgy véli továbbá, hogy az olyan halászati tevékenységek esetében, amelyek sértik vagy sérthetik a védett tengeri területek védelmi céljait, nagyobb erőfeszítéseket – beleértve a kutatást és fejlesztést – kell tenni a halászati módszerek környezetbarátabbá tétele céljából, minden indokolható esetben az ilyen területekhez való nagyobb mértékű hozzáférés megkönnyítése érdekében;

103. megjegyzi azonban, hogy a halászatot a jövőben egy elővigyázatossági megközelítés szerint kell korlátozni, biztosítva az egészséges ökoszisztémák megőrzését, valamint a ritka, veszélyeztetett, illetve értékes fajok és élőhelyek védelmét, megjegyzi továbbá, hogy ez szükségszerűen nagyobb fokú környezetvédelmet fog jelenteni – az EU vizein védett tengeri területeknek a közös halászati politika keretében megállapított rendelkezésekkel összhangban létrehozott hálózatának, valamint a tengerparti zónák integrált kezelési rendszerének (ICZM) kialakításával – annak biztosítása érdekében, hogy megállítsuk az élőhelyek értelmetlen pusztulását és a biológiai sokféleség erőteljes csökkenését;

104. felhívja a Bizottságot, hogy kellő mértékben vegye figyelembe a helyi és regionális hatóságok halászati igazgatásának bevált tapasztalatait annak érdekében, hogy modellként alkalmazhassák azokat más régiókban, különösen azokat a tapasztalatokat, amelyek integrált és fenntartható tengeri igazgatást foglalnak magukban a nem szelektív halászfelszerelések tilalma, a halászflokkák méretének a rendelkezésre álló erőforrásokhoz való igazítása, a parttervezés, az idegenforgalmi tevékenységek – mint például a bálna- és delfinles szabályozása –, a Natura 2000 területek igazgatási terveinek létrehozása, valamint védett területek létrehozása révén;

105. hangsúlyozza, hogy a regionális tanácsadó testületek értékes tanácsadó szerepét el kell ismerni, és e testületekkel konzultációt kell folytatni a tengeri igazgatásra vonatkozóan;

106. helyesli az EU-nak a 2002. évi johannesburgi Föld csúcstalálkozón tett, és egy (az EU halászatában a fenntarthatóság elvének a legnagyobb fenntartható hozamon keresztül történő végrehajtásáról szóló) új keletű bizottsági közleményben (COM(2006)0360) megismételt kötelezettségvállalását, amely a halállomány legnagyobb fenntartható hozam eléréséhez szükséges szintjeinek lehetőleg 2015-ig történő helyreállítására vonatkozik; álláspontja szerint ezt leginkább az egyszerű matematikai modelleken alapuló, tetszőleges referenciapontok használatának elkerülésével lehet megvalósítani; úgy véli, hogy a legnagyobb fenntartható hozam alternatív értelmezése – amely például az összes fogás meghatározott időszakonkénti (valószínűleg tízévenkénti) maximalizálásának módszerét alkalmazza – az EU-beli halászterületek helyzete javításának reális és lehetséges módját biztosíthatná;

107. úgy ítéli meg, hogy a halállomány visszaengedése csökkentésének egyik fontos módja a halászat szelektivitásának javítása a halászfelszerelések és halászati technikák megváltoztatása révén; felismeri, hogy a halászok együttműködése és ismeretei alapvetőek ebben a témában, és hogy az ebben az értelemben innovatív halászokat jutalmazni kell;

108. fokozottabb erőfeszítéseket követel a mellékfogással és visszaengedett halakkal kapcsolatos túrhetetlen probléma megszüntetése érdekében, amely komoly következménye a teljes kifogható mennyiségnek és a kvótarendszernek; úgy véli, hogy a tengeri emlősöknek, tengeri madaraknak és teknősbékáknak a mellékfogások révén történő borzasztó pusztítását meg kell állítani, ezenkívül a halászfelszerelések által az érzékeny tengerfenékekben és a sérülékeny mélyvízi élőhelyeken, például hidegvízi korallzátonyokban, fenékhegyeken, vagy szivacsmezőkön okozott károk miatt azt speciális védelemben kell részesíteni a halászati eszközökkel szemben; rámutat arra, hogy az elveszett hálók nem szándékos halfogáshoz is vezetnek, ami a halállomány jelentős megcsappanását és az élőhelyek károsodását eredményezheti;

109. határozottan úgy véli, hogy sürgősen szükség van a közösségi vizek feltérképezésének/területrendezésének ösztönzésére és megvalósítására a fenntartható és földrajzilag reprezentatív halászati ágazat fenntartása szükségleteinek kielégítése érdekében; meggyőződése, hogy tengeri környezetünk hatékonyabb és fenntarthatóbb használatát tekintve megfelelő eljárás lenne a part menti szélferőműparkok építésére, energiatermelésre, szénmegkötésre, homok- és kavicskitermelésre, illetve akvakultúrára alkalmas övezetek feltérképezése, illetve a védett tengeri területek – köztük a Natura 2000 területek –, valamint egyéb érzékeny

2007. július 12., csütörtök

élelőhelyek és fajok feltérképezése; hangsúlyozza, hogy a hatékony területrendezés lehetővé tétele érdekében fel kell térképezni a halászati tevékenységre alkalmas területeket, és ezt a hajó-megfigyelési rendszerekhez és a hajónaplók adataihoz való hozzáférés javításával és szabványosításával kell megkönnyíteni a tagállamokban; úgy véli, hogy a közösségi vizeket érintő tervekről szóló döntéseket a halászati ágazattal és a közvetlenül érintett közösségekkel folytatott teljes körű konzultációval kell meghozni;

110. felhívja a figyelmet a haltenyésztés növekvő társadalmi-gazdasági jelentőségére, tekintettel a halállományok világszerte tapasztalható csökkenésére; meggyőződése, hogy az akvakultúra-termékek világszerte évente eladott mennyisége hamarosan meghaladja a halfogások mennyiségét; hangsúlyozza, hogy az EU az élen jár ezen izgalmas fejlemény tekintetében, és törekednie kellene arra, hogy megőrizze vezető pozícióját, illetve ösztönöznie kellene a további fejlődést olyan módon, amely összeegyeztethető az egyéb tengerparti és tengeri felhasználásokkal; hangsúlyozza a haltenyésztés fontosságát a távoli vidéki közösségek esetében, ahol kevés más munkalehetőség létezik; rámutat, hogy az integrált part menti övezeti igazgatási megközelítés keretében támogatni kell azokat a pontosan meghatározott területeket, ahol halgazdaságok tömörülhetnek klaszterekben, és ezt egyszerűsített, a vállalkozásokat és a fenntarthatóságot ösztönző szabályozási rendszerhez kell kapcsolni; meggyőződése, hogy olyan új technikákat kell kidolgozni az akvakultúra-ágazatban, amelyek lehetővé teszik a fokozott minőségellenőrzést, a nyomon követhetőség biztosítását az előállítás során és a hozzáadott értékkel rendelkező láncokban, valamint a halgazdálkodásnak a tengeri ágazat kulcsfontosságú szereplőjeként való általános elismerését;

111. felhívja a figyelmet arra, hogy bizonyos akvakultúrás gyakorlatok hozzájárulnak néhány állomány elpusztulásához; rámutat arra, hogy bizonyos tengeri fajok ivadékainak hizlalás céljából való kifogása akadályozza azokat a szaporodásban és a fajok közötti biológiai egyensúly biztosításában; azon a véleményen van, hogy néhány ilyen faj egyes világgpiacokon elért magas árának az oka, hogy teljesen figyelmen kívül hagyják bizonyos tengeri ökoszisztémák megőrzésének szükségességét;

112. rámutat arra, hogy a katonai műveletek ugyancsak hatást gyakorolnak a halászati ágazatra; megjegyzi, hogy a tengeri lőterek tiltott területek a halászat és más hajózási formák számára, noha nagyon gazdag biológiai sokféleség jellemezheti őket; mindazonáltal az ultrahangos lokátoroknak főként a tengeralattjárók általi használata súlyos hatással van a tengeri emlősökre és a halállományra, és azt szigorúan kellene szabályozni és bizonyos zónákra kellene korlátozni;

113. hangsúlyozza a halászat ellenőrzésének szükségességét a nemzetközi vizeken, mivel az az Európai Unió kizárólagos gazdasági övezeteinek halászati erőforrásait is érinti;

Tengeri kutatás, energia, technológia és innováció

114. úgy ítéli meg, hogy a környezettel és fenntarthatósággal kapcsolatos kihívások nagy része olyan megoldást igényel, amely megfelelően hasznosítja a tudományos és technológiai ismereteket, amit e célból az EK és a tagállamok által biztosított kellő finanszírozással megfelelően támogatni kell; felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson be egy európai tengerkutatási stratégiát, valamint felszólít az európai tengerkutató intézetek jobb koordinálására és hálózatba szervezésére; e célból ösztönzi egy „európai tengertudományi hálózat” létrehozását valamennyi érintett európai tengerkutató intézet részvételével, az EU támogatásával; felszólít arra, hogy a megszerzett ismereteket egy európai tengeri adatközpontban regisztrálják és tárolják, amelyhez valamennyi tengerkutató intézetnek hozzáféréssel kell rendelkeznie; ebben az összefüggésben támogatja egy európai tengerészeti konferencia létrehozását, amely rendszeresen összeül, hogy fórumot biztosítson a kutatók és az iparág számára;

115. elismeri, hogy a tengeri környezet erőforrásaival való felelősségteljes gazdálkodáshoz megbízható információs bázisra van szükség; hangsúlyozza ezért a tengeri környezet megbízható tudományos ismeretének fontosságát a költséghatékony döntéshozatal segítése és az értéktöbbletet nem hozó intézkedések elkerülése érdekében; kitart emiatt amellett, hogy a tengerkutatás különleges elbánásban részesüljön a források hozzárendelése szempontjából, hogy lehetővé váljon a fenntartható és hatékony környezetvédelmi fejlesztések végrehajtása;

116. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki és hajtsanak végre földmérési programot az európai tengerfenék és az európai parti vizek tekintetében, hogy ennek alapján egy európai tengeri atlasz készülhessen;

2007. július 12., csütörtök

117. egyetért a zöld könyv azon álláspontjával, amely szerint a tengeri környezet állapotáról és az ott végzett vagy rá hatással levő tevékenységekről beszerezhető adatok vonatkozásában jelentős és komoly problémák vannak; támogatja tehát e területeken a fejlettebb adatgyűjtési, térképezési, felmérési és hajókövetési stb. programokra szóló felhívást a tagállamok, a tengeri egyezmények, a Bizottság, valamint egyéb közösségi testületek, például az Európai Környezetvédelmi Ügynökség és az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség bevonásával; hangsúlyozza a bevált gyakorlatok nemzeti, regionális és európai szinten való kicserélésének fontosságát;

118. felszólít arra, hogy a tengerkutatókat az EU hetedik kutatási keretprogramjában rögzítsék horizontális témaként, a jövőbeni kutatási keretprogramokban pedig tematikus prioritásként; sürgeti, hogy a tengerek potenciális hozzájárulását Európa energiaproblémáinak megoldásához tegyék a támogatandó kutatás egyik fő prioritásává, amelyet bátorítani kell;

119. hangsúlyozza a tengerparti szélenergia hatalmas fejlődési potenciálját, és azt, hogy ez milyen jelentősen hozzájárulhat Európa energia-behozatalától való függetlenségéhez és a klímavédelemhez, jölehet rámutat arra, hogy még mindig óriási erőfeszítésekre van szükség e potenciál teljes kibontakoztatásához; ezért felhívja a Bizottságot, hogy készítsen egy tengerparti szélenergiával foglalkozó cselekvési tervet, amely a tengeri technológia hatékony európai megközelítését foglalja magában, támogatja a szélesebb körű hálózatkiépítési tevékenységet, és 2020-re legalább 50 GW energiatermelő kapacitás elérését helyezi kilátásba: ennek érdekében mindenekelőtt elvárja az „egyablakos” megközelítés elfogadását és az intelligens part menti hálózati infrastruktúra támogatását; üdvözli a Bizottság stratégiai európai energiotechnológiai tervre vonatkozó ajánlását, és sürgeti, hogy összpontosítsanak erőfeszítéseket a tengerparti szélenergia nagyléptékű fejlesztésére;

120. elismeri a part menti övezet fontosságát a megújuló energia fejlesztésében, amely az EU globális éghajlatváltozás elleni erőfeszítéseinek döntő fontosságú és szerves részét képezi; rámutat arra, hogy a tengeri területrendezés céljából a zónáknak olyan – a környezeti hatásvizsgálatok figyelembevételével történő – megfelelő kialakítására lesz szükség, amely lehetővé teszi a szél, az árapály és egyéb energiaforrások kiaknázását célzó erőművek telepítését annak érdekében, hogy minimálisra csökkenjenek a tengeri környezet egyéb használóival való konfliktusok, és elkerülhető legyen a környezet rombolása; üdvözli a növekvő megújulóenergia-ipar által kínált jelentős lehetőségeket a munkahelyteremtésre és a műszaki szaktudás kialakítására az Unióban;

121. miközben a rossz gyakorlatokat el kell utasítani, hangsúlyozza a nem halászati fejlesztések fontosságát, amelyek összeegyeztethetőek lehetnek a halászati ágazattal, például olyan energiatermelő platformok vagy szélturbinaplatformok tervezésének ösztönzése révén, amelyek elősegítik egy virágzó ökoszisztéma támogatását és fenntartását, illetve a tengeri fajok számára halkeltető és ívási helyeknek egy halászati tilalmi zónában való kialakítását;

122. támogatja a szénmentes energiaelőállításra való áttérést, de annak biztosítása mellett, hogy a megújuló energián alapuló energiatermelő létesítmények megtervezése és elhelyezkedése megfelelő biztosítékokkal szolgál a tenger élővilága számára; ezért felhív a megújuló energián alapuló tengeri energiatermelő létesítmények gondos megtervezésére; megjegyzi, hogy az energiatermeléshez számos potenciális veszély fűződik, amelyeket el kell kerülni; rámutat arra is, hogy a szél- vagy hullámenergia hasznosítását szolgáló szerkezetek befolyásolhatják a tenger alacsonyabb rétegeinek természetes ciklusait; hangsúlyozza, hogy a folyótorkolatok elveszítethetik a madarak dagálykor elárasztott területeken található táplálékforrásait a dagálymagasság csökkentésére épített gátak miatt; hangsúlyozza, hogy hasonlóképpen az árapály erejének változásai hathatnak a feketekagyló- és ráspolykagyló-zátonyokra, a määrl-ágyakra, az anemónákra és a puha korallokra;

123. úgy véli, hogy jelentékeny mozgáster áll rendelkezésre a sótalánítási technológia tekintetében a parti vizek szennyezésének megakadályozása érdekében, főleg ha az adott területek a Natura 2000 hálózat részét képezik; felhívja az illetékes hatóságokat, hogy vizsgálják meg a sótalánítási tervek környezeti hatását, különösen azon területeken, amelyek fenntarthatóbb módon is hozzájuthatnak vízforrásokhoz;

124. úgy ítéli meg, hogy tekintettel a tengervíz sótalánításával foglalkozó üzemek különösen gyors fejlődésére, amelyek több tonna sóoldatot és egyéb terméket bocsátanak a tengerbe, a Bizottságnak meg kellene vizsgálnia ezeknek az üzemeknek a planktonra és a tengerfenékre, valamint az ökoszisztémán belül kialakuló változásokra és mutációkra gyakorolt hatásait;

125. úgy véli, hogy a Galileo műholdas navigációs rendszer és a GMES-rendszer hatalmas potenciált kínál a tengeri ágazatnak; bátorítja a Bizottságot, hogy tengerstratégiája keretében jobban mozdítsa elő e rendszerek alkalmazását;

2007. július 12., csütörtök

126. rámutat az IKT jelentőségére a kikötői logisztikában; meggyőződése, hogy a jogalkotási javaslatoknak, mint például a rádiófrekvenciák azonosítására irányuló javaslatnak (RFID) azt kell célul kitűzniük, hogy előmozdítsák e technológiák alkalmazását; felhívja a Bizottságot, hogy határozzon meg uniós szintű IKT-szabványokat az Unió valamennyi kikötőjére, és vállaljon vezető szerepet a nemzetközi technológiai szabványok meghatározására irányuló tárgyalásokban;

127. rámutat, hogy mivel a legkülső régiók az Atlanti-óceán és az Indiai-óceán olyan területein találhatók, amelyek elhelyezkedésük miatt kiválóan alkalmasak például az időjárás-változásokkal kapcsolatos és vulkáni jelenségek megfigyelésére, továbbá ezeken a területeken a tengerkutatás, a biodiverzitás, a környezet-minőség, a természeti erőforrásokkal, energiával és vízzel való gazdálkodás, a genetika, a közegészségügy, az új távközlési rendszerek és szolgáltatások az európai kutatás elsődleges területeinek számítanak, ezeket a régiókat figyelembe kell venni a jövőbeni kutatási és fejlesztési programok megtervezése során;

128. úgy ítéli meg, hogy a tengeri biotechnológia a következő évtizedek egyik legígéretesebb technológiája, amely számos felhasználási lehetőséget rejt magában a gyógyszerek, a kozmetikai termékek, az élelmiszeripar és a környezeti kármentesítés terén; úgy véli, hogy meg kell erősíteni a kutatási erőfeszítéseket ezen a területen, a tagállamoknak pedig ki kellene használniuk a zöld könyv által javasolt Kék Befektetési Alapok létrehozásának előnyeit, valamint hogy a tagállamok itt kifejtett kutatási tevékenységeinek jobb koordinálásával jobb szinergiahatásokat lehetne elérni; hangsúlyozza, hogy a tengeri biotechnológia bármiféle fejlesztését szigorúan szabályozni kell és megfelelőképp meg kell vizsgálni a már így is sérülékeny és fenyegetett tengeri ökoszisztémák túlzott kihasználása és további károsítása elkerülése végett;

129. rámutat, hogy a tengerfenékre lerakódott üledék nagy mennyiségű gázhidrátot tartalmaz, amely kiegészíthetné vagy felválthatná a hagyományos szénhidrogéneket; kiemeli, hogy az ezen erőforrásokhoz való hozzáférés, értékelésük és a kiaknázási módok kidolgozása jelenti a legfőbb kihívást, amelyet Európának alaposan tanulmányoznia kell; meggyőződése, hogy kontinentális talapatnak az EU-tagállamok által a Montego Bay egyezmény 76. cikke alapján 200 tengeri mérföldön túlra való kiterjesztése lehetőséget biztosít a potenciális többteleterőforrásokhoz való hozzáférés megőrzéséhez;

Közös tengerpolitika

130. kiemeli az EU által az elmúlt években elért jelentős eredményeket a tengerbiztonság és a környezetvédelem tekintetében (ERIKA I. és II. csomag, valamint más jogalkotási intézkedések); felhívja a Tanácsot, hogy a lehető leghamarabb fogadjon el közös álláspontot a „3. Tengerbiztonsági Csomagra” vonatkozó jogalkotási javaslatokról, amelyekről csak nemrég született politikai megállapodás;

131. fenntartja, hogy a nemzeteken átnyúló tengeri régió az érintett ágazati politikák (szállítás, környezetvédelem, tengeri biztonság, halállományok kezelése stb.) közötti potenciális partnerség és konzultáció fontos területe, és sürgeti a Bizottságot, hogy bátorítsa ezt a hálózatalakítást a 2007–2013-as területi együttműködési program és az új szomszédsági politika „tengeri régiók” programjának támogatásával; úgy ítéli meg, hogy földrajzi helyzetük különleges jellege semmiképp nem zárja ki a legkülső régiókat abból, hogy e tengeri régiók részei legyenek, és hogy ezért legitím szerepük van a tengeri medencék dinamikájában;

132. egyetért a Bizottsággal abban, hogy egy közös európai tengeri térség kialakítása jelentősen növelhetné a felségvizek igazgatásának hatékonyságát, meggyőződése, hogy egy ilyen tengeri térség létrehozása hozzá fog járulni az EU-n belüli tengeri szállítás és szolgáltatások belső piacának integrációjához, főleg a vám- és igazgatási eljárások egyszerűsítéséhez, valamint az UNCLOS- és IMO-egyezmények tekintetében, beleértve a „szabad hajózást” és „a békés áthaladás jogát” a kizárólagos gazdasági övezeten belül a nemzetközi vizeken (nyílt tenger); megjegyzi, hogy a közösségi jog már jelentős lépéseket tett ebbe az irányba, azonban ez részben a tagállamokban történő átültetésnél akadozik; felhívja a tagállamokat az európai jogszabályok haladéktalan átvételére;

133. kiemeli a rövid távú tengeri szállítás előnyeit és potenciálját, amely olyan fenntartható és hatékony szállítási mód, amely könnyen kikerüli a szárazföldi forgalmi torlódásokat és elegendő kapacitással rendelkezik a növekedés szempontjából; ezért arra kéri a Bizottságot, hogy a rövid távú tengeri szállítással kapcsolatos aktusok végrehajtása révén támogassa és ösztönözze a rövid távú tengeri szállítását; akadálynak tartja a növekedés szempontjából azt a tényt, miszerint a rövid távú tengeri közlekedés jogilag még mindig nemzet-

2007. július 12., csütörtök

közi közlekedésnek számít; ezért felhívja a Bizottságot arra, hogy terjesszen elő egy a rövid távú tengeri közlekedés európai belső piacba történő integrálására vonatkozó javaslatot; hangsúlyozza, hogy ez nem akadályozhatja az UNCLOS- és IMO-egyezményeket, többek között a „szabad hajózást” és a békés áthaladás jogát a nemzetközi vizeken;

134. csatlózott a „tengeri autópályákkal” kapcsolatos 21. sz. TEN-Projekt végrehajtásának eddigi lépései miatt, és felhívja a Bizottságot, hogy nevezzen ki egy koordinátort a tengeri autópályák megvalósításának gyorsítása érdekében;

135. úgy ítéli meg, hogy az EU által elfogadott új tengerpolitikának a tengeri régészeti források védelmére és támogatására is összpontosítania kellene; úgy véli, hogy az elsüllyedt kincsek és régészeti szempontból fontos területek megismerését és tanulmányozását segítené elő, ha az európai tengerészeti atlasz ezek kartográfiai felsorolását is tartalmazná, ami egyben arra is szolgálna, hogy az egyes tagállamok illetékes hatóságai jobban megőrizték a történelmi és kulturális örökséget;

136. úgy véli, hogy az EU környezetvédelmi jogszabályainak (többek között a vízügyi keretirányelv⁽¹⁾, az élőhely és a madár irányelv, a nitrát irányelv⁽²⁾, a hajózási tüzelőanyagok kéntartalmáról szóló irányelv⁽³⁾, valamint a tengerszennyezést követő büntetőszankciókról szóló irányelv) teljes körű és időben történő végrehajtása a tengeri környezet minőségének megőrzése érdekében feltétlenül szükséges, és hogy a Bizottságnak minden eszközzel, ha kell, akár jogi lépésekkel is, nyomást kell gyakorolnia a tagállamokra, hogy így tegyenek;

137. meg van győződve arról, hogy az EU tengeri övezeteinek mindenféle kihasználásához az elővigyázatosság elve kell, hogy alapul szolgáljon, ahogyan azt az EK-Szerződés 174. cikkének (2) bekezdése magában foglalja; hangsúlyozza, hogy a tudományos bizonyosság hiánya ennél fogva nem használható ürügyként a megelőző tevékenységek végrehajtásának késleltetéséhez; másrészt úgy véli, hogy a megelőző intézkedések tekintetében a sietség nem akadályozhatja meg a tudományos információk felhasználását;

138. megjegyzi, hogy a zöld könyv számos olyan hasznos tevékenységet említ, amellyel a hadsereg is hozzájárulhat a tengervédelemhez, például a kutató- és mentőakciók, a katasztrófaelhárítás és a tengeri felügyelet; ugyanakkor sajnálja, hogy nem kerül említésre az a környezeti pusztulás, amelyet a hadsereg okozhat például a fegyverkísérletek, a flottatámaszpontok építése és a nagyteljesítményű víz alatti szonárrendszerek használata során, amelyek káros hatással lehetnek a cetekre, és süketéshez, a belső szervek károsodásához, valamint a pusztulásukat okozó tömeges partravetődéshez vezethetnek; tekintettel erre kitar amellet, hogy a katonai tevékenységeket teljes mértékben be kell vonni a tengeri politikába, mindenre kiterjedő környezeti hatásvizsgálatnak kell alávetni, és teljes körűen felelősségre vonhatóvá kell tenni;

139. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tengervédelmi politikájukba építsenek be átfogó vizsgálatokat az előző háborúból megmaradt, az európai tengerekbe került régi lőszerkészletekkel, valamint az általuk az emberekre és a környezetre jelentett veszéllyel kapcsolatban azon lehetőségek megvizsgálása érdekében, hogy hogyan ártalmatlaníthatók és/vagy emelhetők ki, valamint a megfelelő intézkedés megtétele céljából;

140. a Közösség erőteljesebb szerepvállalására szólít fel a nemzetközi szervezetekben; ugyanakkor hangsúlyozza, hogy ennek során a Közösség nem tudja az Unió tagállamait képviselni, netán helyettesíteni, és ez nem is kötelessége; ismételten megerősíti azonban, hogy a Közösségnek megfigyelői státuszt kell adni az IMO-ban;

141. hangsúlyozza, hogy az Európai Uniónak aktívan részt kell vennie a tengeri ügyek nemzetközi szintű szabályozásában annak érdekében, hogy egyenlő feltételeket teremtsen a tengeri gazdaságnak anélkül, hogy veszélybe kerülnének a tengeri tevékenységek környezeti fenntarthatóságára irányuló erőfeszítések;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (HL L 327., 2000.12.22., 1. o.).

⁽²⁾ A Tanács 91/676/EGK irányelve (1991. december 12.) a vizek mezőgazdasági forrásokból származó nitrátokkal való szennyeződése elleni védelméről (HL L 375., 1991.12.31., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 1999/32/EK irányelve (1999. április 26.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről, valamint a 93/12/EGK irányelv módosítása (HL L 121., 1999.5.11., 13. o.).

2007. július 12., csütörtök

142. hangsúlyozza, hogy a meglévő IMO-, ILO- és EU-s jogszabályok végrehajtása és érvényesítése biztonságosabb, tisztább és gazdaságilag életképes tengeri ágazat kialakulásához vezetett; üdvözli, hogy a MARPOL-egyezmény I. és II. melléklete 2007. január 1-i hatállyal átdolgozásra került; ezért felhívja a tagállamokat, hogy ratifikálják, hajtsák végre és érvényesítsék a vonatkozó IMO- és ILO-egyezményeket, különösen a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét, a Bunkerolaj-egyezményt, a hajókon található káros algtatlanító rendszerekről szóló egyezményt és a HNS-egyezményt; felszólít arra, hogy a ratifikációt vagy annak elmaradását a kikötőállami ellenőrzés keretei között végrehajtott hajóátvizsgálás kritériumaként vezessék be;

143. bátorítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy aktívan vegyenek részt az IOPCF égisze alatt a nem minőségi hajózás elleni küzdelem, tehát a minőségi hajózás támogatása érdekében folytatott; hangsúlyozza, hogy középtávon meg kell fontolni a polgári jogi felelősségről szóló egyezmény és a Nemzetközi Olajszennyezési Kompenzációs Alapok felülvizsgálatát;

144. nézete szerint az EMSA, Frontex, a Halászati Ügynökség és a Környezetvédelmi Ügynökség rendelkezik olyan különböző eszközökkel, amelyek hatékony kombinációja eredményesen támogathatná az európai tengerpolitikát; ezért sürgeti a Bizottságot, hogy ne csak ezen ügynökségek együttműködésének akadályait szüntesse meg, hanem tegye hivatalossá ezt az együttműködést a következők biztosítása érdekében:

- i. biztonság a tengeren és a tengeri környezet védelme (beleértve a halászati felügyeletet is), terrorizmussal, kalózkodással és tengeren elkövetett bűncselekményekkel, az illegális, szabályozatlan és be nem jelentett halászattal szembeni védelem;
- ii. koordinált halászati vizsgálatok és egyforma szigor az egész EU területén, a tagállamok bíróságai által alkalmazott megegyező büntetésekkel és szankciókkal;
- iii. a kijelölt hajózási útvonalak betartásának szigorúbb ellenőrzése és az illegális kirakodásért indított bűnvádi eljárás; baleset esetén a szükséges intézkedések lehető leggyorsabb, koordinált alkalmazása, beleértve a vész esetére kijelölt horgonyra állási helyeket és vész kikötők kijelölését és az illegális bevándorlás elleni küzdelmet; megismétli a 2004. április 21-i állásfoglalásában foglalt, az európai parti őrség létrehozására vonatkozó felhívását, és felkéri a Bizottságot, hogy minél hamarabb adja közre a megvalósíthatóságára vonatkozó tanulmányt;

145. elvárja, hogy az európai szomszédsági politika kellőképpen vegye figyelembe az Unió tengerpolitikáját és azt, hogy a szomszédos államokkal együtt kell működnünk a tengeri környezet, a tengerek védelme és biztonsága tekintetében;

146. úgy véli, hogy a jogellenes, nem szabályozott és be nem jelentett halászat komoly és egyre növekvő probléma, amely értékes halállományok pusztulását, valamint tisztességtelen versenyt eredményez a szabályokat betartó és az azokat megszegő halászok között; megjegyzi, hogy az EU bizonyos halászterületein a jogellenes, nem szabályozott és be nem jelentett fogások az összefogás jelentős részét teszik ki; örömmel várja a Bizottság soron következő közleményét és jogalkotási javaslatait a jogellenes, nem szabályozott és be nem jelentett halászat elleni küzdelemről, továbbá az EU 2002. évi cselekvési tervének naprakésszé tételéről;

147. felhív az európai tengerpolitika integrált kezdeményezésének folytatására; hangsúlyozza, hogy ennek során szükség van legalább az Európai Bizottság illetékes biztosainak rendszeres koordinációs találkozóra, csakúgy, mint a többi érdekelt féllel történő rendszeres nyilvános véleménycserére, amelyekre például két-évente tartott konferenciák formájában kerülhet sor; felhívja a Tanács jövőbeni elnökségeit arra, hogy munkaprogramjaikban térjenek ki a tengerpolitikára; ezenkívül felhívja a Bizottságot, hogy jelölje meg az összes EU-eszközökkel támogatott, tengeri vonatkozású projektet;

148. megállapítja, hogy a tengerpolitikai integráció elképzelését immáron át kell ültetni a gyakorlatba, és kéri a Bizottságot, hogy erősítse meg a politikai keretét a tengeri ügyek és az ezekre hatással bíró politikák átfogó elemzésének elvégzése céljából annak biztosítására, hogy a kölcsönhatásokat teljes mértékben figyelembe vegyék minden ágazati politikában és adott esetben koordinálják azokat; üdvözli az összes közösségi intézmény és a tagállami kormányok által megtett lépéseket a tengerpolitikai zöld könyvre adott, ágazatokat felölelő válaszaik tekintetében, és felkéri őket, hogy tegyenek további lépéseket ebbe az irányba;

2007. július 12., csütörtök

149. felhív a „Tengerpolitika: kísérleti projektek” költségvetési cím létrehozására a különböző tengeri ellenőrzési és megfigyelési rendszerek integrálására, a tengerre vonatkozó adatok gyűjtésére, illetve a tengerpolitika és a part menti gazdaság hálózatainak és legjobb gyakorlatainak terjesztésére irányuló kísérleti projektek támogatása érdekében; felhív arra, hogy az EU 2013 utáni politikái és eszközei költségvetésének tervezése során megfelelően vegyék figyelembe a tengeri politikát;

*
* *
*

150. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának.

P6_TA(2007)0344

Az első vasúti csomag végrehajtása

Az Európai Parlament 2007. július 12-i állásfoglalása az első vasúti csomag végrehajtásáról (2006/2213(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, az első vasúti csomag végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre (COM(2006)0189) és a kapcsolódó bizottsági belső munkadokumentumra (SEC(2006)0530),
 - tekintettel a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾,
 - tekintettel a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽²⁾,
 - tekintettel a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
 - tekintettel az ERTMS/ETCS (egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer) telepítéséről szóló, 2006. június 15-i állásfoglalására ⁽⁴⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0219/2007),
- A. mivel az első vasúti csomag célja, hogy egy integrált európai vasúti térség megvalósításának első lépéseként újjáélessze az ágazatot és felgyorsítsa a közlekedési módok között váltásban az előrehaladást, azaz az árufuvarozás közútról vasútra történő áthelyezését;
- B. mivel a Parlament a harmadik vasúti csomag első olvasata során kérte a Bizottságot, hogy nyújtson be jelentéseket az első és a második vasúti csomag hatásairól;
- C. mivel a közlekedési ágazat felelős az Európai Unió teljes CO₂-kibocsátásának 15 és 30% közötti hányadáért, és ezért ösztönözni kell az átállást a közúti közlekedésről a vasúti és a belvízi közlekedésre, amelyek kevésbé vannak negatív hatással az éghajlatra;

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

⁽²⁾ HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

⁽³⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

⁽⁴⁾ HL C 300. E, 2006.12.9., 499. o.