

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról

COM(2007) 575 végleges

(2008/C 211/07)

2007. október 10-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. április 4-én elfogadta véleményét. (Előadó: Anna BREDIMA, társelőadó: Eduardo Manuel CHAGAS).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. április 22–23-án tartott 444. plenáris ülésén (az április 22-i ülésnapon) 152 szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB nagyra értékeli „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című zöld könyvvel kapcsolatban lezajlott egyedülálló konzultációs folyamatot, amelyhez maga is aktívan hozzájárult idevonatkozó véleményével, valamint két konferencián való részvételével ⁽¹⁾.

1.2 A közlemény hangsúlyozza, hogy az emberi tényező fontos szerepet játszik a tengeri klaszterben. Az EGSZB örömmel nyugtázza, hogy a szociális partnerek (ETF és ECSA ⁽²⁾) megállapodtak arról, hogy a tengerészeti munka normáiról szóló 2006-os ILO-egyezmény ⁽³⁾ rendelkezéseit be kell építeni a közösségi jogba. Szeretné, ha a tengerészeti munka normáit az egész világon betartanák, hogy az egyezményrel összhangban minden tengerész minél hamarabb egyenlő feltételekkel dolgozhasson. Ugyanilyen fontos, hogy a tagállamok ratifikálják a halászati ágazatról szóló nemzetközi megállapodásokat, ideértve a halászhajókon biztosítandó munkakörülményekről szóló 2007-es ILO-egyezményt is.

1.3 Az EESC üdvözlí az EU munkaügyi jogalkotásában a tengerészek/halászsokot érintő kizárásoknak a szociális partnerekkel szoros együttműködésben tervezett felülvizsgálatát, és néhány kérdés tisztázását kéri a tengerészeti kiválósági oklevéllel kapcsolatban. Meg kellene fontolni, hogy megvalósítható-e egy olyan tengerészeti kiválósági oklevél, amely a tengerészek számára az Unión belüli kompjáratok esetében kötelező, más járatok esetében önkéntesen vállalható.

1.4 Az úszó egyetem a tengeri élet élményét nyújtja az úton részt vevő diákoknak. Az óceánjáró úszó campus gondolata beleillik a tágabb trendekbe, és hasznos volna, ha az Európai Bizottság alaposabban feltárná a kérdést annak vizsgálata során, hogy hogyan lehet kiváló diákokat toborozni a tengerészeti szakterületen való elhelyezkedésre ⁽⁴⁾. A tengerészek életmódjával kapcsolatos kérdéseket az uniós szociális partnereknek sürgősen napirendre kell venniük és alaposabban tanulmányozniuk kell.

⁽¹⁾ HL C 168., 2007.7.20., 50–56. o.

⁽²⁾ ETF: European Transport Workers Federation (Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége), ECSA: European Community Shipowners' Associations (Európai Hajótulajdonosok Egyesülete).

⁽³⁾ ILO: Nemzetközi Munkaügyi Szervezet.

⁽⁴⁾ The Economist, 2007. szeptember 1.

1.5 A tengeri balesetekkel kapcsolatban a jövőbeli uniós politikát a következő vezérelvek alapján kell folytatni:

- A tengerparttal rendelkező tagállamoknak vállalniuk kell a tengeri biztonsággal és a környezetvédelemmel összefüggő felelősség rájuk háruló részét. Ehhez a hajónyilvántartásokra vonatkozó szabályok szigorítására, műholdas nyomonkövetéssel segített, jól működő felügyeleti és támogatási hálózatra, valamint jól felszerelt tengeri és légi járőrözésre lesz szükség.

- A súlyos tengeri balesetek megelőzésében nem szabad túlságosan az emberi tényezőre hagyatkozni: a tengerészekre nem szabad aránytalanul nagy felelősséget hárítani. A megelőzésnek olyan integrált rendszerre kell támaszkodnia, amely modern, elektronikus biztonsági készülékek, valamint a használhatóság növelésére és a hatékonyabb fedélzeti berendezésekre való törekvés révén csökkenti az emberi hibának (a kapitány és a személyzet tévedésének) a lehetőségét. Emellett a tengerészeti jogi rendszer keretében a felelőségeket méltányosan és egyértelműen kell megosztani a tengerészeti szakmák, a parti őrség, a hajótulajdonosok, a hajónyilvántartások és a tengerészeti hatóságok között.

1.6 Az EGSZB ismételtlen megjegyzi, hogy a hajóipar kénytelen bunkerolajként a legrosszabb minőségű olajat elégetni, mivel a finomítóüzemek nem termelnek jobb minőségű bunkerolajat. Üdvözlí a globális szintű kezdeményezéseket, amelyek az ilyen üzemanyagok minőségének kérdésével foglalkoznak annak érdekében, hogy áttörést lehessen elérni a hajók levegőszennyezésének kérdésében.

1.7 A közlemény és a cselekvési terv nem foglalkozik azzal, hogy a tengerek olajszennyezésének jelentős része kedvtelési célú hajók üzemeltetéséből származik, különös tekintettel a tengerparti államok érintettségére, ahol e hajók többsége üzemel ⁽⁵⁾. A tengerszennyezés problémáját ezenfelül tovább súlyosbítja a katonai hajók – EU-szabályok hatáskörébe nem tartozó – tevékenysége.

⁽⁵⁾ A tengeri környezet védelmének tudományos vonatkozásaiával foglalkozó IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/JUNEP közös szakértői csoport – GESAMP.

1.8 A tengerek (a Balti- és a Fekete-tenger) és folyók szárazföldi forrásokból eredő szennyezésének kérdésében fokozni kell az uniós erőfeszítéseket. Politikai szempontból célszerű volna, ha a problémák kezelése nem két-, hanem többoldalú fórumon zajlana.

1.9 Nemzetközi szinten az EU-nak vezető szerepet kellene vállalnia a környezetvédelmi kérdések kezelésében. Vannak lehetőségek az EU-tagállamok megerősített együttműködésére és álláspontjaik összehangolására a nemzetközi szervezetek kontextusában, anélkül hogy ez veszélyeztetné egyéni részvételüket. A nemzetközi szervezetekben nagyra értékeli az uniós tagállamok szakmai hozzájárulását, ezt pedig nem szabad aláaknázni, sőt, fokozni kell.

1.10 Az EGSZB elismeri annak előnyét, hogy a „korlátok nélküli európai tengeri szállítási térséget” virtuális tengeri térségként kezeljük. Az EGSZB nézeteivel összhangban a közlemény hangsúlyozza, hogy az elképzelés célja kizárólag az adminisztratív és vámügyi formalitások egyszerűsítése és a kereskedelem megkönnyítése az egységes uniós piac kontextusában.

1.11 Az EGSZB megerősíti a közleménynek azt a szimbolikus üzenetét, hogy Európa mindig is tengeri nemzetekből állt, és ez ma is így van. Az ennek gyakorlati megvalósítására szolgáló konkrét intézkedések azonban véleménye szerint még mindig váratnak magukra.

1.12 Az EGSZB ismételten felhívja a figyelmet arra a szerepe, amelyet a tengerpolitika megvalósításában – ideértve a területrendezést is –, az EU tengeri identitásának és tengeri kulturális örökségének tudatosításában, illetve a globális felmelegedés problémájára vonatkozó figyelem európai szintű felkeltésében játszhat.

1.13 Az EGSZB üdvözlö az európai tengeri felügyeleti hálózatra és a tagállami parti őrségek közötti továbbfejlesztett együttműködésre vonatkozó javaslatokat. Az ilyen intézkedések előmozdítják a tengeri biztonságot és védelmet, a halászat és a külső határok ellenőrzését, emellett védik a tengeri környezetet.

A fokozott biztonsági megfontolásoknak való megfelelés érdekében az EGSZB továbbra is kívánatosnak tartja a hajóátvizsgálásról harmadik országokkal kötendő kétoldalú egyezmények koordinált megközelítését. Egyben uniós fellépést sürget a kereskedőhajók elleni, Délkelet-Ázsia és Afrika tengerein egyre gyakoribb gyűlöletes rabló- és kalóztámadások ügyében.

2. Bevezetés

2.1 Az uniós integrált tengerpolitikáról szóló közlemény és az ehhez kapcsolódó, 29 egyedi intézkedés jövőbeli kidolgozását tartalmazó cselekvési terv figyelembe veszi az EU-intézmények

nek és az érintetteknek az idevonatkozó zöld könyvről kinyilvánított véleményét.

2.2 A zöld könyv kapcsán indított egyedülálló konzultációs folyamat eredményeképpen széles körű konszenzus született arról, hogy holisztikus szemléletű, integrált, több ágazatra kiterjedő stratégiai megközelítés szükséges az óceánokra vonatkozóan. A néha nem kívánatos következményekkel járó töredékes látásmód helyett inkább átfogó szemléletmódot választó megközelítés támogatást érdemel.

2.3 Az EGSZB megerősíti a közleménynek azt a szimbolikus üzenetét, hogy Európa mindig is tengeri nemzetekből állt, és ez ma is így van. A cselekvési terv 29 intézkedése (konkrét észrevételek mellett) ugyan üdvözlendő, de nem elégséges.

3. Általános megjegyzések

3.1 Környezeti szempontok

3.1.1 Az EGSZB nagy jelentőséget tulajdonít a tengeri környezet integritása fenntartásának és annak, hogy biztosítsuk, hogy a tengeri környezetet érintő különféle emberi tevékenységek ne vezessenek a környezet fokozatos minőségromlásához.

3.1.2 Az EGSZB üdvözlö az Európai Bizottság arra irányuló terveit, hogy hatékonyabbá teszi a nemzetközi együttműködést, erősíti a politikák integrációját, végrehajtja a létező jogszabályokat és támogatja a környezeti technológiákat (hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program). Nagy hangsúlyt kell helyezni a szárazföldi forrásokból eredő tengeri szennyezés megelőzéséről szóló egyezmény végrehajtására ⁽⁶⁾.

3.1.3 A túl nagy mennyiségű kibocsátás következtében a légkörben felhalmozódik a CO₂ és más üvegházhatású gázok, így az óceánok már most is több CO₂-t kötnek meg, és ez a tendencia várhatóan folytatódni fog. Ennek következtében egyre nagyobb az óceánok savassága, ami valószínűleg a tengeri környezet megterhelésének növekedéséhez vezet. Fokozni kell a kutatási tevékenységeket az ilyen tengeri hatások, valamint a CO₂ környezetbarát visszanyerési módjainak kifejlesztése terén. Ezenkívül a tengeri energiaforrások fontos szerepet játszanak majd Európa energiaellátásának diverzifikálásában.

3.1.4 A közlemény nem foglalkozik azzal, hogy a tengerek és folyók olajszennyezésének jelentős része kedvtelési célú hajók üzemeltetéséből származik, pedig ebben különösen érintettek a tengerparti államok, ahol e hajók többsége üzemel ⁽⁷⁾. A tenger-szennyezés problémáját ezenfelül tovább súlyosbítja a katonai hajók – EU-szabályok hatáskörébe nem tartozó – tevékenysége, amely a környezet és a turizmus szempontjából fokozottan hátrányos.

⁽⁶⁾ Párizs, 1974.6.4., az 1986.3.26-i jegyzőkönyv által módosítva. Ennek az egyezménynek az északkelet-atlanti tengeri környezet védelméről szóló, 1992 szeptemberében Párizsban elfogadott és 1998. márciusa óta hatályos egyezmény (az OSPAR-egyezmény) lépett a helyébe.

⁽⁷⁾ A tengeri környezet védelmének tudományos vonatkozásaival foglalkozó IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP közös szakértői csoport – GESAMP.

3.1.5 Az EGSZB ismételten megjegyzi, hogy a hajóipar kénytelen bunkerolajként a legrosszabb minőségű olajat elégetni, mivel a finomítóüzemek nem termelnek jobb minőségű bunkerolajat. Üdvözli a globális szintű kezdeményezéseket, amelyek az ilyen üzemanyagok minőségének kérdésével foglalkoznak⁽⁸⁾ annak érdekében, hogy áttörést lehessen elérni a hajókról történő légköri kibocsátások problémája terén.

3.1.6 Valamennyi forrásból származó tenger- és levegőszennyezés károsítja a tengeri környezetet, aminek egészségügyi, szociális és gazdasági következményei vannak. A hajókról származó tengerszennyezés felügyeletére és csökkentésére elégséges intézkedések vannak érvényben, beleértve a szennyezők büntetését is, és ezeket szigorúan végre kellene hajtani. A más forrásokból (pl. ipari, városi és mezőgazdasági tevékenységek, peszticidek) származó tenger- és folyószennyezések kezelésére azonban nincs hatályban hasonló szabályozási keret. Az EGSZB-t aggasztja, hogy ha nem teszünk átfogó és hatékony lépéseket, veszélybe kerül Európa legnagyobb tengerrel kapcsolatos iparága, a part menti és tengeri turizmus. Az ilyen fellépés segítené a tengeri biodiverzitásnak, többek között a halállományok méretének és sokféleségének a fenntartásában is.

3.1.7 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az európai szomszéd-sági politika éves cselekvési tervei keretében az EU és a dél-mediterrán országok közötti kétoldalú megállapodás tárgyalására van szükség. A megállapodás biztosítja majd, hogy az érintett harmadik országok az EU-tagállamokkal közösen legyenek felelősek a tengerek tisztaságának megőrzéséért a levegőt szennyező kibocsátások és a folyókba (pl. a Nílus-deltába) történő hulladékkibocsátás ellenőrzése révén. A végső cél a Földközi-tenger közös örökségének megőrzése.

3.2 Társadalmi szempontok

3.2.1 A közlemény hangsúlyozza, hogy az emberi tényező fontos szerepet játszik a tengeri klaszterben. A fenntartható tengeri politika gazdasági, társadalmi és környezeti dimenziói közti megfelelő egyensúly keresése közben azonban a cselekvési tervnek megfelelő gondot kell fordítania a társadalmi dimenzióra is.

3.2.2 Az EGSZB örömmel nyugtázza, hogy a szociális partnerek (ETF és ECSA) megállapodtak arról, hogy a tengerészeti munka normáiról szóló 2006-os ILO-egyezmény bizonyos rendelkezéseit be kellene építeni a közösségi jogba. Szeretné, ha a tengerészeti munka normáit az egész világon betartanák, hogy az egyezményrel összhangban minden tengerész minél hamarabb egyenlő feltételekkel dolgozhasson. Ugyanilyen fontos, hogy a tagállamok ratifikálják a halászati ágazatról szóló ezzel kapcsolatos nemzetközi megállapodásokat, ideértve a halászhajókon biztosítandó munkakörülményekről szóló 2007-es ILO-egyezményt is.

3.2.3 Az uniós tengerészek képzettségéről szóló cselekvési terv kidolgozását illetően az EGSZB felhívja a figyelmet az IMO

⁽⁸⁾ Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő tárgyban: „Energiaszerkezet a közlekedésben”, (TEN 305) CESE 269/2008, 2008. február 13.

globális képzési és képesítési normákról szóló ún. STCW-egyezményére⁽⁹⁾. Minden uniós javaslatnak összhangban kell állnia az IMO/ILO-rendszerrel.

3.2.4 Az EGSZB üdvözli az EU munkaügyi jogalkotásában a tengerészeket és halászokat érintő kizárásoknak a szociális partnerekkel szoros együttműködésben tervezett felülvizsgálatát, és néhány kérdés tisztázását kéri a tengerészeti kiválósági oklevéllel kapcsolatban. Meg kellene fontolni, hogy megvalósítható-e egy olyan tengerészeti kiválósági oklevél, amely a tengerészek számára az unión belüli kompjáratok esetében kötelező, más szolgáltatások esetében önkéntesen vállalható.

3.2.5 Csak akkor lehet hatékonyan előmozdítani az uniós tengerész-pályafutást, ha az erőforrásokra magasabb minőségi követelmények vonatkoznak, így minőségi, nem pedig költségalapon javul az uniós tengerészek versenyelőnye.

3.2.6 A szakképzett tengerészek világszerte növekvő hiánya vészjósló következményekkel jár az EU tengeri biztonsági infrastruktúrája szempontjából, és az EU és a tagállamok megoldásra törekvő összehangolt erőfeszítései nélkül csak rosszabbodni fog a helyzet. Ilyen támogatás hiányában Európa híján lesz a biztonsági szempontból kritikus, kulcsfontosságú tengerészeti tevékenységek (hajófelügyelet és hajóvizsgálat, jog, biztosítás, hajóforgalmi szolgálat, mentés, parti őrség és révkalauz-szolgáltatások) ellátásához szükséges tudásnak és tapasztalatnak. Ezenkívül egész tengerészeti klaszterek helyeződhetnek át más régiókba. A jelenlegi tevékenységek elégtelennek bizonyultak, és az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Bizottságnak nem áll szándékában 2009 vége előtt napirendre tűzni a kérdést.

3.2.7 Az EGSZB riasztónak tartja, hogy egyes tagállamok tengerészeti iskoláiban milyen magas az iskolából kimaradók aránya, és a szakmában dolgozók közül mennyien fordítanak igen hamar háttal a tengerészi pályának. Ha nem fordítunk sürgősen figyelmet a jelenlegi válságra, komoly veszélybe kerülhet az EU tengerészetének jövője. Egy teljes körű stratégia keretében kellene megoldásokat találni a tengerészi pálya vonzóbbá tételére. Tovább kellene fejleszteni a szociális partnerek (ECSA és ETF) által vezetett, már létező karriertervező projekteket (*career mapping*).

3.2.8 Az úszó egyetem a tengeri élet élményét nyújtja az úton részt vevő diákoknak. Hasznos volna, ha az Európai Bizottság részletesebben foglalkozna az óceánjáró úszó campus gondolatával abban az összefüggésben, hogy miként lehet kiváló diákokat toborozni a tengerészeti pályára. Ugyanígy létre lehetne hozni a nagy európai kikötőkben ún. „kikötői iskolákat”⁽¹⁰⁾ is, amelyekben általános (és esetleg közép-) iskolai diákokat oktatnának a parton (mivel a szárazföld könnyebb terepet jelent a gyerekek számára, mint a víz, ugyanakkor ott mégis közel vannak a tengerhez) különböző, kapcsolódó tárgyakra. Így megismertetnék őket a tengeri élővilággal és a hajókkal, valamint a hajózás alapjaival.

⁽⁹⁾ IMO: Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organisation), STCW: A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (Standards of Training Certification and Watchkeeping of Seafarers).

⁽¹⁰⁾ Lásd: „New York Harbor School”, <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg a tengerészeti pálya vonzóvá tétele terén a tagállamokban fellelhető, középiskolásokra irányuló bevált gyakorlatokat.

3.2.10 A tengeri balesetekkel kapcsolatban a jövőbeli politikát a következő megfontolások alapján kell folytatni:

- A tengerparttal rendelkező tagállamoknak vállalniuk kell a tengeri biztonság és a környezetvédelemmel összefüggő felelősség rájuk háruló részét. Ehhez a hajónyilvántartásokra vonatkozó szabályok szigorítására, műholdas nyomon követéssel segített felügyeleti és támogatási hálózatra, valamint jól felszerelt tengeri és légi járőrözésre lesz szükség.
- A súlyos tengeri balesetek megelőzésében nem szabad túlságosan az emberi tényezőre hagyatkozni: a tengerészekre nem szabad aránytalanul nagy felelősséget hárítani. A megelőzésnek olyan integrált rendszerre kell támaszkodnia, amely modern, elektronikus biztonsági készülékek, valamint a használhatóság növelésére és a hatékonyabb fedélzeti berendezésekre való törekvés révén csökkenti az emberi hibának (a kapitány és a személyzet tévedésének) a lehetőségét. A tengerészeti jogi rendszer keretében a felelőségeket méltányosan és egyértelműen kell megosztani a tengerészeti szakmák, a parti őrség, a hajótulajdonosok, a hajónyilvántartások és a tengerészeti hatóságok között.

3.2.11 A tengerészek különösen veszélyes időjárás körülmények között szokásos feladatköreit messze meghaladó feladatok elvégzésére kényszerülhetnek. Az IMO főtitkára szerint a munkakörnyezet természeti jellege alkalmanként olyan helyzetek elé állítja a hivatásos tengerészeket, amelyekre nem vagy csak alig lehet megfelelően felkészülni. Az, hogy miként reagálnak, az igazi bátorság próbája – ami elismerést és méltánylást érdemel⁽¹⁾. Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy a tengeri balesetekkel kapcsolatos jövőbeli intézkedésekre vonatkozó javaslataiban vegye figyelembe a fenti megfontolásokat.

3.3 Gazdasági kérdések

3.3.1 Az EU (2008 és 2018 közötti) tengeri közlekedési politikájáról szóló jövőbeli közleménynek megfelelő keretet kellene létrehoznia, amely beruházásokat vonz a hajózási ágazatba, és hozzájárul az európai hajózás globális vezető szerepének és a tengeri klaszterek tekintetében játszott katalizátorszerepének megerősítéséhez.

3.3.2 Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság elismeri: egy globális iparágban globális szabályokra van szükség és fontos a nemzetközi tengeri szabályozás, valamint hogy segíti a nemzetközi szerveknél (például az IMO-nál) felmerülő szabályozási problémák megoldását. A hajózás globális jellege és a hozzá kapcsolódó globális munkaerőpiac, valamint az európai hajózás

világpiaci versenyhelyezete valóban olyan témák, amelyeket figyelembe kell venni.

3.3.3 Ismételten kiemelendő, hogy növelni kell a meglévő kikötői kapacitás és szolgáltatások hatékonyságát és magát a kikötői kapacitást, és javítani kell a hátszágai összeköttetéseket.

3.3.4 Az EGSZB megállapítja, hogy figyelembe vették az IMO-egyezmények tagállami és nemzetközi ratifikálásának felgyorsításával, a kikötőfejlesztéssel, a hajók általi légszennyezés csökkentésével, valamint a több ágazatot összefogó klaszterek és a tengeri klaszterek európai hálózatának kiépítésével kapcsolatos ajánlásait. Elismerik továbbá az európai hajózásnak az európai és nemzetközi kereskedelemben, valamint az európai polgárok mindennapi életében játszott alapvető szerepét is.

3.3.5 A „határok nélküli tengeri szállítás európai térségével” kapcsolatban a közlemény – az EGSZB álláspontjával⁽¹²⁾ megegyezően – hangsúlyozza, hogy az elképzelés egyedüli célja olyan virtuális tengeri térség létrehozása, amelyben az egységes uniós piac kontextusában egyszerűbbé válnak az adminisztratív és vámügyi formalitások, valamint a kereskedelem. Az EGSZB tudomásul veszi az Európai Bizottság által indított konzultációt, melynek célja az elképzelés hatékony megvalósítására irányuló esetleges további javaslatok kialakítása.

3.3.6 Az EGSZB úgy gondolja, hogy van lehetőség az EU tagállamai közötti megerősített együttműködésre/koordinációra a nemzetközi szervezetekben – anélkül, hogy ez veszélyeztetné egyéni részvételüket. A nemzetközi szervezetekben nagyra értékelik az uniós tagállamok szakmai hozzájárulását, amelyet nem szabad aláaknázni, inkább fokozni kell.

3.3.7 Az EGSZB támogatja, hogy az Európai Unió befolyásával élve arra ösztönözze a harmadik országokat, hogy ratifikálják és alkalmazzák a fontosabb tengerjogi egyezményeket. Az európai kikötők állami ellenőrzése során mind az uniós, mind a harmadik országok lobogója alatt közlekedő hajók esetében meg kell vizsgálni a nemzetközi környezetvédelmi és szociális előírásoknak való megfelelést.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Part menti régiók és szigetek

4.1.1 Üdvözlendő, hogy figyelembe vették a part menti turizmus előmozdításával és a part menti régióknak adott uniós támogatás adatbázisával kapcsolatos EGSZB-javaslatokat. A szigetekkel az Uniónak központi kérdésként kellene foglalkoznia – az alábbi intézkedések révén:

- a szigeti infrastruktúra javítása a tengeri turizmus ösztönzése érdekében,

⁽¹⁾ IMO Award for Exceptional Bravery at Sea [A tengeren kivételes bátorságot tanúsítók díja], 2007. november 19.

⁽¹²⁾ Vélemény a következő zöld könyv tárgyában: *Az Európai Unió jövőbeli tengerpolitikája felé*, COM(2006) 275 végleges, HL C 168., 2007.7.20., 50–56. o.; vélemény a következő tárgyban: *Közös európai kikötői politika*, HL C 168., 2007.7.20., 57–62. o.; vélemény a következő tárgyban: *Tengeri gyorsforgalmi utak a logisztikai láncban*, TEN 297, CESE 1204/2007, 2007. december 18.

- az idegenforgalmi szezon meghosszabbítása a szigeteken (kulturális, vallási és sportprogramok révén),
- a szigetek és a kontinens közötti kommunikáció javítása az uniós alapokból támogatott új technológiák révén,
- a természetes környezet egyensúlyát meg nem bontó sótalánító telepek létrehozása a földközi-tengeri térségben az éghajlatváltozás miatt az egyik legkomolyabb jövőbeli kihívásnak tekintendő vízhiány orvoslása érdekében.

4.2 A Jeges-tenger és a harmadik országokkal fenntartott kapcsolatok

4.2.1 Az EGSZB üdvözlí a fokozott együttműködésre irányuló javaslatokat a Földközi-tengerrel és a Fekete-tengerrel való gazdálkodás terén, valamint a bővítési és az európai szomszédsági politika és az északi dimenzió keretében.

4.2.2 A világ még fel nem tárt olajtartalékának mintegy 20–30 %-a a Jeges-tenger alatt rejtőzik. Az éghajlatváltozás következtében a jeges-tengeri hajózási útvonalak 2015-től valószínűleg az év nagy részében használhatóak lesznek. A jeges-tengeri szakasz megnyitása távolsági és biztonsági szempontból is vonzó: például Sanghajból Rotterdamba a Jeges-tengeren át 1 000 mérfölddel rövidebb az út, mint Szezen keresztül. A rövidebb hajózási útvonalak jelentősen csökkenthetik az üzemanyag-fogyasztást és a kibocsátást. Az EGSZB megjegyzi, hogy – a számos országot érintő jogi és környezetvédelmi kérdések sokaságát tekintve – elengedhetetlen a tengeri jégre vonatkozó nemzetközi jog egyértelművé tétele. Ebben az összefüggésben érdeklődéssel várja a Jeges-tengerrel kapcsolatos, beharangozott jelentést, amely kitér majd az éghajlatváltozás geopolitikai következményeire is. A Jeges-tengeren át vezető új hajózási útvonalak igénybevételének lehetséges környezeti hatásait szintén előre tanulmányozni kellene.

4.3 Tengeri felügyelet

4.3.1 Az EGSZB üdvözlí az európai tengeri felügyeleti hálózatra és a tagállami parti őrségek közötti továbbfejlesztett együttműködésre vonatkozó javaslatokat. Az ilyen intézkedések előmozdítják a tengeri biztonságot és védelmet, a halászat és a külső határok ellenőrzését, emellett védik a tengeri környezetet.

4.4 Tenger- és folyószennyezés

4.4.1 A tengerek (a Balti- és a Fekete-tenger) és folyók szárazföldi forrásokból eredő szennyezésének kérdésében a cselekvési tervben fokozni kell az uniós erőfeszítéseket. Politikai szempontból célszerű volna, ha a problémák kezelése nem két-, hanem többoldalú fórumon zajlana.

4.5 Halászat

4.5.1 A tengeri állatfajok állományainak riasztó csökkenését, illetve kipusztulásukat tekintve az EGSZB hangsúlyozza a halászati erőforrások ésszerű hasznosításának szükségességét. A halgazdálkodásra vonatkozó javaslatok a helyes irányba mutatnak. Mivel a halászat az egyik legveszélyesebb foglalkozás, többet kellene tenni a szakmabeliek biztonságsszemléletének javítása érdekében. Nevezetesen foglalkozni kellene a 24 méter hosszúságot el nem érő halászhajókra vonatkozó biztonsági előírások kérdésével (erre sem a hatályos nemzetközi egyezmények, sem az uniós irányelvek nem térnek ki). Az EGSZB

felhívja a figyelmet arra, hogy a fajok megőrzésének szükségessége társadalmi következményekkel jár, amelyeket ekként is kell kezelni: a halászok tenger iránti elkötelezettsége gyakran erőforráshiánnyal párosul, és ebben az esetben az életüket kockáztatják.

4.5.2 A halászsakma fizikai és pénzügyi kockázatai súlyosak, és megmagyarázzák, hogy miért hagyják el oly sokan a szakmát. A halászhajók technológiai fejlesztése érdekében sürgősen szükség van uniós projektekre és programokra. A halászsakma vonzóvá tételével kapcsolatos jobb gyakorlatok átadásával összefüggésben az EGSZB üdvözlí az európai szociális partnerek (Europêche és ETF) által nemrégiben közösen megjelentetett *Handbook for the prevention of accidents at sea and the safety of fishermen* [A tengeri balesetek megelőzése és a halászok biztonsága – kézikönyv] című kiadvány széles körű terjesztését. Ugyanilyen fontos, hogy a tagállamok felgyorsítsák az ILO (2007. júniusi) halászati munkaügyi egyezményének ratifikálási folyamatát. A végső cél, hogy a halászati tevékenységek fenntarthatóbbak és vonzóbbak legyenek.

4.6 A hajók újrahaznosítása

4.6.1 Közelmúltbeli, a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló zöld könyv (COM(2007) 269) tárgyában megfogalmazott véleményében az EGSZB aggodalmának adott hangot amiatt, hogy „világszerte hiány van a környezetvédelmi és a társadalmi fenntarthatósági elveknek megfelelő hajóbontó telepekből”, és „ez a helyzet [...] csak súlyosbodni fog azáltal, hogy hirtelen megnő a forgalomból kivont hajók száma az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók globális kivonását [követően]”⁽¹³⁾. Dél-Ázsiában (ahol a hajók újrahaznosítása túlnyomórészt történik) nemzetközileg elfogadható szintre kellene emelni a létesítmények állapotát és a munkakörülményeket.

4.6.2 Az EGSZB támogatja a használatból kivont hajók hatékony, biztonságos és környezetvédelmi szempontból fenntartható bontásával kapcsolatos nemzetközi szintű előrelépéseket. A legfontosabb egy kötelező érvényű egyezmény megkötése 2008/2009-ben, addig pedig az IMO-iránymutatások népszerűsítése. Ez a nemzetközileg elfogadott referenciaalap egyértelmű követelményeket támasztana a hajótulajdonosokkal szemben a hajójukon található potenciálisan veszélyes anyagokról való információszolgáltatás tekintetében, és minimumszabályokat állapítana meg a hajóbontó telepeken betartandó egészségügyi és biztonsági követelményeket és a veszélyes anyagok kezelését illetően.

4.7 A hajóátvizsgálásra vonatkozó egyezmények és a biztonság

4.7.1 Fokozott biztonsági megfontolásokból több uniós tagállam kötött kétoldalú egyezményt harmadik országokkal a hajóátvizsgálásról. Az EGSZB továbbra is kívánatosnak tartja, hogy az uniós tagállamok koordinált módon közelítsék meg az ilyen jellegű kezdeményezéseket, és összehangoltan osszák meg az ilyen szabályok alkalmazásával járó feladatokat az egyes országok – ezen belül flottáik – között. Alternatívát jelentene, ha az EU tagállamai mielőbb ratifikálnák a jogellenes aktusok megszüntetéséről szóló SUA-jegyzőkönyvet, amely biztosítékokat tartalmaz a hajózási piaci szereplők legitim kereskedelmi érdekeinek és a tengerészek emberi jogainak védelmében.

⁽¹³⁾ Vélemény a következő tárgyban: Zöld könyv a hajóbontás gyakorlatának javításáról (COM(2007) 269), CESE 1701/2007 végleges, 2007. december 13.

4.7.2 Az EGSZB aggodalmát fejezi ki a kereskedőhajók elleni támadások eszkalációja, valamint az egyre gyakoribb fegyveres rabló- és kalóztámadások miatt, különösen Délkelet-Ázsia és Afrika tengerein. Uniós intézkedéseket sürget annak érdekében, hogy a kereskedőhajók a veszélyes vizeken haditengerészeti kíséretet kapjanak.

4.8 Szárazföldi villamos energia

4.8.1 A kikötött hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése céljából az Európai Bizottság a szárazföldi villamos energia alkalmazását javasolja (cselekvési terv). Szárazföldi villamos energiát alkalmazva a hajók nem saját üzemanyagukat

égetik, így nem bocsátanak ki szennyezőanyagokat (kén- és nitrogén-oxidokat, finomport) és szén-dioxidot.

4.8.2 Az EGSZB támogatja a fenti javaslatot, azonban felhívja a figyelmet a következő gondokra: valószínűleg nincs olyan megoldás, amely az összes hajótípusra alkalmazható; a szárazföldi villamos energiát adott esetben fűtőanyagok és szén elégetésével működő erőművekben termelik, ami még több szén-dioxid-kibocsátással jár, ezáltal semlegesítheti a kedvező hatást. Ezért az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vegye figyelembe a fenti megfontolásokat annak érdekében, hogy ésszerű és átfogó politikát javasolhasson.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 22-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló 1172/98/EK tanácsi rendeletnek a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök tekintetében történő módosításáról

COM(2007) 778 végleges – 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

2008. február 27-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 285. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló 1172/98/EK tanácsi rendeletnek a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök tekintetében történő módosításáról.

Mivel az EGSZB teljes mértékben megfelelőnek tartja a javaslat tartalmát, és részéről további megjegyzést nem kíván hozzáfűzni, a 2008. április 22–23-án tartott, 444. plenáris ülésén (az április 22-i ülésnapon) 145 szavazattal, 2 tartózkodás mellett úgy határozott, hogy a javaslattal kapcsolatban támogató véleményyt bocsát ki ⁽¹⁾.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 22.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásról az EGSZB jelenleg dolgoz ki véleményt (COM(2007) 741 végleges, COM(2007) 822 végleges, COM(2007) 824 végleges és COM(2008) 71 végleges).