

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra**

(COM(2009) 8 végleges)

(2010/C 255/19)

Előadó: **Dr. Anna BREDIMA**

2009. január 21-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: Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra*

COM(2009) 8 végleges.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. október 12-én elfogadta véleményét. (Előadó: Dr. Anna BREDIMA.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. december 16–17-én tartott, 458. plenáris ülésén (a december 17-i ülésnapon) 187 szavazattal 7 ellenében, 15 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések

1.1 Az EGSZB üdvözli a közleményt, melyet az európai tengeri szállítási politika 2018-ig vizsgált jövőjére nézve általánosságban szilárd és realiztikus alapnak tekint. A dokumentum elismeri az európai hajózási ágazat *de facto* globális jellegét világszerte, a biztonság, a környezetvédelem, valamint a magas színvonalú tengerészeti szaktudás szükségessége szempontjából.

1.2 A közlemény kritikus pillanatban jelenik meg, amikor a tengeri szállítás komoly kihívások előtt áll: a világméretű gazdasági és pénzügyi válság súlyosbítja a hajózási ágazat strukturális és ciklikus válságát, az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményében részt vevők 2009. decemberi koppenhágai konferenciájának előkészítésekor tárgyalások folynak a hajókról történő légtörési kibocsátásokról, és világszerte egyre nagyobb a tengerészhiány. A tengeri kalózkodás és az EU-ba a Földközi-tengeren át történő illegális bevándorlás tovább élezi a helyzetet.

1.3 Elengedhetetlenül szükséges, hogy a fiatalokat megnyerjük a tengerész pálya számára, és egyúttal lépéseket tegyünk „megtartásukra”. Ehhez jobban összehangolt megközelítésre van szükség, valamennyi érdekelt fél (tengerészeti hivatalok, iskolák, hajótulajdonosi egyesületek, tengerészszövetségek) bevonásával. Európában javítani kell a tengerészeti szakmákra irányuló képzés színvonalát. Ehhez valamennyi tagállamnak képzési és a lobbózással kapcsolatos szabályokra vonatkozó programokat kellene kidolgoznia az európai tengerészeti szaktudás biztosítása érdekében. Ehhez a tagállamoknak tovább kell fejleszteniük a tengerész-képző intézmények színvonalát. Hosszú távú programokat kell kidolgozni a fedélzeti munka- és életkörülmények javítására, és növelni kell a legénység létszámát (három műszakos hajók), hogy csökkenjenek a túlfáradásból adódó gondok és veszélyek. Az EU-nak ehhez irányelvet kellene elfogadnia a minimális létszámról. Ezen túlmenően a tengeri élet bemutatására fel kell használni az internetet, a médiát és a tv-műsorokat. Fontos, hogy az Európai Bizottság uniós szinten foglalkozzon a kérdéssel.

1.4 Az országos gazdasági és szociális tanácsokkal, illetve a szervezett civil társadalom más szereplőivel együttműködésben az EGSZB népszerűsítheti az uniós tengerészeti identitást és örökséget, és tájékoztatást adhat a fiatalok tengerészpályára való toborzásának legjobb gyakorlatairól. Az EGSZB által a tengerészeti szakmákról szervezendő konferencia alapvetően fontos lenne a fenti üzenet európai szinten való terjesztéséhez.

1.5 Az európai hajózási ágazat világszerte. Ezt a pozíciót az állami támogatásokról szóló iránymutatások keretében meg kellene erősíteni annak érdekében, hogy az uniós flotta számára megőrizzük az egyenlő esélyeket és a nemzetközi versenyképességet. Az EGSZB egyúttal az uniós támogatási rendelkezések kiegészítésére szólít fel. A jövőben elvileg csak az EU-n belüli lobbókat kellene támogatni, és meg kellene szüntetni annak lehetőségét, hogy ki lehessen kerülni az európai normákat.

1.6 A világméretű válságot tekintve a közlemény helyesen utal arra, hogy az EU nyílt és tisztességes verseny melletti elkötelezettsége hosszú múltra tekint vissza. Többet kell tenni a protekcionista intézkedések megakadályozása érdekében, mivel ezek csak még tovább késleltetnék a gazdaság megerősödését. A legfontosabb, hogy a hajózási ágazat visszatérjen alapelveihez, helyreálljon a bizalom, és az érintettek etikus magatartást tanúsítsanak. Ugyanez a hajózást finanszírozó ágazatra is érvényes.

1.7 Az EU és Kína közötti tengeri szállítási megállapodást „legjobb gyakorlatként” (modellmegállapodásként) kellene támogatni más kereskedő nemzetek, többek között India, Brazília, Oroszország, az ASEAN és a Mercosur tekintetében. Az Európai Bizottságnak fekete-tengeri stratégiát kellene kidolgoznia az energiaforrások Kaszpi-tengerből Európába történő szállításának biztosítására.

1.8 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg: léteznek-e kétoldalú tengerészeti rakománymegosztási megállapodások uniós tagállamok és harmadik országok között, és ha szükséges, gondoskodjon a közösségi vívmányok (a 4055/86/EK és a 4058/86/EK rendelet) végrehajtásáról.

1.9 Az EGSZB ismételten támogatja a környezetbarát hajókra, üzemanyagokra és kikötőkre irányuló kutatási és fejlesztési beruházásokat, melyek fellendítik a környezetbarát foglalkoztatást.

1.10 A koppenhágai éghajlat-változási konferenciával (2009. december) kapcsolatban az EGSZB megerősíti, hogy a kibocsátás-kereskedelmi rendszer alkalmazása a tengeri szállításban jóval összetettebb, mint a légi közlekedésben. A környezetvédelem kapcsán az EGSZB hozzáteszi, hogy üdvözli a minőségi tengeri szállításnak adott új lendületet, és úgy véli, hogy tekintettel az uniós tengereken és tengerpartokon tapasztalható forgalomra, nem szabad elfeledkezni arról, hogy küzdeni kell az olyan gyakorlatok ellen, mint a tartályoknak a tengeren véghezvitt tisztítása, vagy a követelményeknek meg nem felelő hajók.

1.11 A kéntartalomra vonatkozó határértékek alkalmazása a kibocsátás-ellenőrzési területeken – ami első látásra környezetbarát intézkedés – ellentétes hatással járhat: a közlekedés a tengeről visszaterelődhet a szárazföldre. Nem szabad veszélybe sodorni a komodalitásra és a rövid távú tengeri szolgáltatások előmozdítására nyitott európai politikát.

1.12 Az EGSZB ismételten hangsúlyozza, hogy sürgős uniós fellépésre van szükség a kereskedőhajók elleni, Délkelet-Ázsia és Afrika tengerein egyre gyakoribb kalóztámadások ügyében. Az Európai Bizottságnak támogatnia kellene megfelelő joghatóság és jogszabályrendszer létrehozását annak érdekében, hogy véget vessenek a kalózcselekmények jelenlegi büntetlenségének. A származási országok – köztük különösen Szomália – politikai, gazdasági és társadalmi körülményeinek jobbá tétele érdekében szoros együttműködésre kell törekedni az ENSZ szervezeteivel. A tengerészek felfegyverzését az EGSZB határozottan elutasítja. A tengeren át történő illegális bevándorlás korlátozása érdekében az EU-nak együttműködési politikát kellene kidolgoznia azokkal a harmadik országokkal, amelyekből a bevándorlók származnak, illetve amelyeken átutaznak.

## 2. Bevezetés

2.1 2009. január 21-én az Európai Bizottság közleményt adott ki „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” címmel. <sup>(1)</sup> A közlemény az érdekelt felekkel, a tagállamokkal és egy tapasztalt hajózási szakemberekből álló csoporttal folytatott kiterjedt konzultációk, valamint egy a tengeri szállításban megfigyelhető tendenciákat elemző tanulmány eredményeként jött létre.

2.2 Az EGSZB két véleményt fogadott el a szóban forgó közlemény előzményeiről: 2007. április 26-án „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című közlemény <sup>(2)</sup>, 2008. április 22-én pedig az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról szóló közlemény <sup>(3)</sup>

tárgyában. Üdvözlendő, hogy az Európai Bizottság a véleményekben tett legtöbb javaslatot elfogadta. Az EGSZB továbbra is határozottan támogatja a holisztikus megközelítést, amely valamennyi tengeri tevékenységet átfogja, mert így elkerülhetők az ágazatspecifikus politikák közötti nem kívánt kölcsönhatások.

2.3 Az EGSZB üdvözli a közleményt, melyet az európai tengeri szállítási politika 2018-ig vizsgált jövőjére nézve általánosságban szilárd és realiztikus alapnak tekint. A dokumentum hangsúlyozza az európai hajózási szolgáltatások központi szerepét a globális és európai kereskedelem, illetve az uniós polgárok mindennapjai szempontjából. A közlemény elismeri az európai hajózási ágazat *de facto* globális jellegét világpiaci versenyhelyzetét, a biztonságot, a környezetvédelmet, valamint a magas színvonalú tengerészeti szaktudás szükségességét illetően.

A közlemény kritikus pillanatban jelenik meg, amikor a tengeri szállítás komoly kihívások előtt áll: a) a világméretű gazdasági és pénzügyi válság súlyosbítja a hajózási ágazat strukturális és ciklikus válságát. Habár a közlemény kidolgozása a világméretű válság előtt kezdődött, a benne megfogalmazott elvek válságidőszakban is érvényesek; b) egyre hevesebb viták zajlanak a hajókról történő légköri kibocsátásokról az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezményében részt vevők 2009. decemberi koppenhágai konferenciájának előkészítéseképpen; c) világszerte egyre nagyobb a tengerészhiány.

2.4 Ezeket a kihívásokat még komolyabbá teszi a tengeri kalózkodás középkori csapásának újjáéledése és az EU-ba a Földközi-tengeren át történő illegális bevándorlás.

2.5 A közleményt a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló közleménnyel (COM(2009) 279 végleges) összefüggésben kell értelmezni. Ez utóbbi az urbanizáció, a forgalmi torlódások, az időződő európai társadalom és az illegális bevándorlás kérdéseivel mint olyan tendenciákkal foglalkozik, melyek kihívást jelentenek a 21. század közlekedéspolitikája számára. A jövőbeli tengerpolitika választ adhat ezekre a kihívásokra, és alapvetően megkönnyítheti kezelésüket.

## 3. Emberi erőforrások, hajózási és tengerészeti szaktudás

3.1 Ahhoz, hogy az európai tengerészeti ágazatban – amely világszerte – megőrizhessük a magas színvonalú szaktudást, feltétlenül szükség van arra, hogy a fiatalokat megnyerjük a tengerész-pálya számára. Az EGSZB aggasztónak tartja, hogy egyes tagállamokban milyen magas a tengerészeti iskolákból kimaradók, illetve a tengerészpályának hátat fordítók aránya. Ha nem dolgozunk ki sürgősen holisztikus stratégiát a tengerész szakma vonzerejének növelésére, komoly veszélybe kerülhet az EU tengerészetének jövője. Tovább kellene fejleszteni a szociális partnerek (ECSA és ETF) által irányított karriertervező projekteket (*career mapping*). A tengerész szakma „vonzereje” mellett a pálya „megtartóerejét” is növelni kell.

<sup>(1)</sup> COM(2009) 8 végleges.

<sup>(2)</sup> HL C 168., 2007.7.20., 50-56. o.

<sup>(3)</sup> HL C 211., 2008.8.19., 31-36. o.

3.1.1 A globális válság és a magas munkanélküliség jó alkalmat ad arra, hogy népszerűsítsük a tengerészpályát. Ezt nem volna szabad kihagyni. Az EU-s flotta fedélzetén a válság ellenére nem csökkent a munkahelyek száma. A tengerészeti szakmák elsősorban a magány és a családtól való távolság miatt nem vonzóak.

3.1.2 Jobban összehangolt megközelítésre van szükség valamennyi érdekelt fél (tengerészeti hivatalok, iskolák, hajótulajdonosi egyesületek, tengerészszövetségek), valamint az internet, a média és a tengeri életet bemutató tv-műsorok bevonásával. Fontos, hogy az Európai Bizottság uniós szinten foglalkozzon a kérdéssel.

3.2 2003-ban az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) projektet indított a hajók fedélzetén előforduló zaklatások felszámolására, valamint az esélyegyenlőséget illetően hatékony vállalati politikák végrehajtására. A projekt megfelel a tengeri közlekedés terén az európai ágazati szociális párbeszédért felelős bizottság legfontosabb célkitűzéseinek, melyek között szerepel a nők támogatása a tengerész szakmákban.

3.3 Európában javítani kell a tengerészeti szakmákra irányuló képzés színvonalát. Ehhez valamennyi tagállamnak képzési és a lobogózással kapcsolatos szabályokra vonatkozó programokat kellene kidolgoznia az európai tengerészeti szaktudás biztosítása érdekében. Ehhez a tagállamoknak tovább kell fejleszteniük a tengerészképző intézmények színvonalát. Hosszú távú programokat kell kidolgozni a fedélzeti munka- és életkörülmények javítására. Az Európai Bizottságnak sürgősen vizsgálnia és tanulmányoznia kellene a hajók legénysége számbeli növelésének lehetőségeit, valamint a fáradsággal kapcsolatos problémákat és kockázatokat azok mérséklése céljából, és meg kellene hoznia a megfelelő intézkedéseket. Előléptetési, oktatási és képzési rendszereket kell bevezetni. Globális szinten egyenlő feltételeket kell teremteni, így javítva a fedélzeti munka- és életkörülményeket, az ILO tengerészeti munkaügyi egyezményének (2006) a ratifikálása, valamint azon irányelvnek a tagállamok általi átültetése révén, amely az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között az egyezmény kapcsán létrejött megállapodáson alapul. Tiszteletben kell tartani a nemzetközi joganyagot, különösen az IMO tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményét (1995), amely jelenleg átdolgozás alatt van.

3.4 A magas színvonal biztosításához fejleszteni kell a promóciós tevékenységeket, az oktatást és a képzést. Az Európai Bizottságnak meg kellene vizsgálnia a tagállami középiskolákban a tengerészeti pályák népszerűsítésére alkalmazott legjobb gyakorlatokat. Az EGSZB támogatja a kadétek cseréjére (Erasmus program), a tengerészeti képzés keretében a kadétek fedélzetén való foglalkoztatására és a fedélzeti orvosi ellátás javítására vonatkozó javaslatokat. Megismétli<sup>(4)</sup>, hogy részletesebben kellene foglalkozni az úszó egyetem gondolatával abban az összefüggésben, hogy miként lehet diákokat toborozni a tengerész pályára.

3.5 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az ILO-nak és az IMO-nak a tengerészekkel való tisztességes bánásmódra vonatkozó iránymutatásaival összhangban tengeri baleset esetén tisztességesen kell eljárni a tengerészekkel. A kriminalizálás témájával nemzetközi szinten kellene foglalkozni. Az IMO-nak részletes elemzést kellene készítenie azokról az esetekről, amelyekben IMO-lobogó szerinti államok elfogadhatatlan módon bűnözőként kezeltek tengerészeket, főként azáltal, hogy letartóztatták őket. Az EGSZB arra is felhívja a figyelmet, hogy a tengerészek kriminalizálása beszennyezi a szakmáról alkotott képet – olyankor, amikor pedig világszerte akut hiány van jól képzett tengerészekből.<sup>(5)</sup> Az EU jövőbeli politikáját a MARPOL és az UNCLOS egyezményben nemzetközi szinten egyeztetett elvekkel és normákkal összhangban kell kidolgozni.

3.6 Az EGSZB az ILO 2006. évi tengerészeti munkaegyezményének ratifikálására hívja fel a tagállamokat. Az egyezmény globális szinten egyenlő munkakörülményeket teremtene a hajókon, és elősegítené a fiatalok tengerészpályára való toborzását.

3.7 Az országos gazdasági és szociális tanácsokkal, illetve a szervezett civil társadalom más szereplőivel együttműködésben az EGSZB népszerűsítheti az uniós tengerészeti identitást és örökséget, és tájékoztatást adhat a fiatalok tengerészpályára való toborzásának legjobb gyakorlatairól. A fenti üzenet európai szinten való terjesztéséhez alapvetően fontos lenne, hogy az EGSZB konferenciát szervezzen a tengeri szakmákról.

#### 4. Az európai hajózás a globális piacokon

4.1 Az EGSZB örömmel veszi, hogy az Európai Bizottság elismeri: egy globális iparágban globális szabályokra van szükség, és fontos a nemzetközi tengeri szabályozás, valamint a nemzetközi szervezeteknél (például az IMO-nál) felmerülő szabályozási problémák megoldása. Az európai hajózási ágazat világszerte. Ezt a pozíciót meg kell erősíteni az állami támogatásokról szóló (2011-ben felülvizsgálandó) iránymutatások révén, melyek fontos eszközei annak, hogy az uniós flotta számára megőrizzük az egyenlő esélyeket és a nemzetközi versenyképességet. A *status quo* fenntartása érdekében szükség van az iránymutatások meghosszabbítására. Az EGSZB egyúttal az uniós támogatási rendelkezések kiegészítésére szólít fel. A jövőben elvileg csak az EU-n belüli lobogókat kellene támogatni, és meg kellene szüntetni annak lehetőségét, hogy ki lehessen kerülni az európai normákat.

4.2 A világméretű válságot tekintve az Európai Bizottság helyesen utal arra, hogy az EU nyílt és tisztességes verseny melletti elkötelezettsége hosszú múltra tekint vissza. El kell kerülni a protekcionista intézkedéseket, mivel ezek csak még tovább késleltetnék a gazdaság megerősödését. A környezetvédelmet nem szabad ürügyként felhasználni a protekcionista intézkedések elfogadásához.

<sup>(4)</sup> HL C 211., 2008.8.19., 31–36. o., például: New York Harbour School, [www.newyorkharbourschool.org](http://www.newyorkharbourschool.org).

<sup>(5)</sup> A *Drewry Shipping Consultants Study* (2009) szerint a világ flottájának 2013-ig 42 700 új tengerésztisztre lesz szüksége.

4.3 A hajózási ágazatnak vissza kell térnie alapelveihez, és etikus magatartást kell tanúsítania. Helyre kell állítani a bizalmat mind a hajózási, mind pedig a bankágazatban. El kell kerülni az olyan hajók építése révén történő nyereszkesedést, melyekre gazdasági szempontból nincs szükség. Új megközelítést kell alkalmazni, amely a finanszírozást és a hajógyártást célszerű hajózási projektek érdekében kapcsolja össze. A pénzügyi és gazdasági válság<sup>(6)</sup> tengerészeti ágazatra gyakorolt hatásainak enyhítése érdekében igen fontos az uniós tagállamok közötti szolidaritás.

4.4 Az EU hajózási ágazatára a vállalkozó szellem jellemző. A magán (gyakran családi tulajdonban lévő) hajótársaságok nagy száma az EU flottájának egyik fontos sajátossága. Fel kell hívni az európai jogalkotók figyelmét erre a modellre, valamint ennek különlegességeire és intézményeire. A hajózási válság keményen sújtotta az európai hajózás gerincét képező kis- és középvállalkozásokat. Az EGSZB egyúttal kiemeli: véget kell vetni a szabványoknak nem megfelelő hajók alkalmazásának, bármely lobogó alatt is közlekednek. Az ilyen jellegű hajózást semmiféle módon nem szabad támogatni.

4.5 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy – miután 2006-ban az EU-ban egyoldalúan megszüntették a tengerészeti konferenciák trösztellenes szabályok alól való mentességét – kövesse nyomon a nemzetközi szinten nem egységes versenyszabályozások következményeit. Jelenleg 110 versenyjogi joghatóság létezik, melyek egymástól eltérő rendszereket alkalmaznak egy olyan globális ágazatban, mint a vonalhajózás.<sup>(7)</sup>

## 5. Minőségi hajózás

5.1 Az EGSZB megerősíti, hogy a harmadik tengeriközlekedés-biztonsági csomag közelmúltbeli elfogadása révén megfelelő tengeriközlekedés-biztonsági jogszabálykeret jött létre, amely átfogó, az IMO globális megközelítésén alapuló uniós jogszabály-csomagot eredményez. A csomag elősegíti majd a normáknak nem megfelelő hajók felkutatását, és új lendületet ad a minőségi hajózás elképzelésének. Az EMSA által létrehozott EQUASIS adatbázis hasznos tájékoztatást nyújt a hajók minőségéről.

5.2 A tengeri közlekedés a belátható jövőben egyre intenzívebbé válik – a folyamatosan növekvő globális kereskedelem igényeinek megfelelően. Teljes károsanyag-kibocsátása így szükségszerűen növekszik. Jelentős csökkentés érhető el bizonyos technikai és operatív intézkedésekkel. Ehhez az alternatív aggregátorok és üzemanyagok, valamint a hajók formatervezése terén végzett kutatás és fejlesztés fokozása is hozzájárul. A hajók – folyamatos korszerűsítésüknek és energiahatékonyságuknak köszönhetően – a megtett távolságok ellenére a légköri kibocsátások, különösen a CO<sub>2</sub>-kibocsátás tekintetében a legjobban teljesítők közé tartoznak.

<sup>(6)</sup> Az EGSZB tájékoztató jelentése (2009. március 11.) a globális pénzügyi válság múltba visszanyúló okairól (CESE 397/2009), előadó: Umberto BURANI.

<sup>(7)</sup> HL C 157., 2005.6.28., 130-136. o.  
HL C 309., 2006.12.16., 46-50. o.  
HL C 204., 2008.8.9., 43-46. o.

5.2.1 A koppenhágai éghajlat-változási konferenciával (2009. december) kapcsolatban az EGSZB megerősíti<sup>(8)</sup>, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer alkalmazása a tengeri szállításban – különösen a tramphajózás esetében – jóval összetettebb, mint a légi közlekedésben. Bármely piaci alapú eszköz tengeri szállításra való alkalmazása nem lehet negatív hatással az európai hajózási szektor versenyképességére a globális piacon.

5.2.2 A kéntartalomra vonatkozó határértékek alkalmazása a kibocsátás-ellenőrzési területeken tevékenykedő hajókra környezetbarát intézkedés. Ezt az intézkedést más vizekre is ki kellene terjeszteni.

5.3 Az EGSZB ismételten hangsúlyozza kérését<sup>(9)</sup>, hogy a környezetvédelemmel kapcsolatos uniós jogszabályokat a személyszállító hajókra és lehetőség szerint a hadihajókra is alkalmazzák.<sup>(10)</sup> A környezetvédelmi politikának a nem látható tengeri környezetszennyezéssel is foglalkoznia kell.

5.4 Az EGSZB kiegyensúlyozott stratégiát javasol<sup>(11)</sup>, mely javítja a hajók újrahasznosítását végző telepekre jellemző ökológiai és szociális feltételeket, egyúttal – tekintve, hogy világszerte hiány van hajóbontó telepekből – megőrzi a telepek kapacitását. Ezt a stratégiát kell alkalmazni addig, amíg nemzetközi szinten hatályba nem lép a hajók biztonságos és környezetkímélő újrahasznosításáról szóló, 2009. évi IMO-egyezmény.

## 6. Nemzetközi szintű együttműködés

6.1 Az EGSZB már felhívta az EU figyelmét a specifikus földrajzi területeken (többek között a Jeges-tengeren, a Balti-tengeren és a Földközi-tengeren) felmerülő tengeri szállítási gondokra.<sup>(10)</sup> Üdvözlendő, hogy az Európai Bizottság a sarkkörüi utakról, a balti-tengeri stratégiáról és a földközi-tengeri stratégiáról szóló közleményekkel válaszolt erre. Az EGSZB megjegyzi, hogy a közlemény kiemeli az EU-flotta stratégiai jelentőségét az EU zökkenőmentes olaj- és gázellátásának biztosításában. Ezért arra kéri az Európai Bizottságot, hogy valamennyi, a fekete-tengeri medencében található ország bevonásával dolgozzon ki fekete-tengeri stratégiát az energiaforrások Kaszpi-tengerből Európába történő szállításának biztosítására.

6.2 Többet kellene tenni annak érdekében, hogy a WTO keretében egyezmény szülessen a tengerészeti szolgáltatásokról. Az EU és Kína közötti tengeri szállítási megállapodást „legjobb gyakorlatként” (modellmegállapodásként) kellene támogatni más kereskedő nemzetek, többek között India, Brazília, Oroszország, az ASEAN és a Mercosur összefüggésében.

6.3 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg: léteznek-e kétoldalú tengerészeti rakománymegosztási megállapodások uniós tagállamok és harmadik országok között, és ha szükséges, gondoskodjon a közösségi vívmányok (a 4055/86/EK és a 4058/86/EK rendelet) végrehajtásáról. Ebben az összefüggésben a harmadik országokat is vissza kellene tartani attól, hogy kétoldalú megállapodásokat kössenek egymással.

<sup>(8)</sup> HL C 277., 2009.11.17., 20. o.

<sup>(9)</sup> HL C 168., 2007.7.20., 50-56. o.

<sup>(10)</sup> HL C 211., 2008.8.19., 31-36. o.

<sup>(11)</sup> HL C 277., 2009.11.17., 67. o.

6.4 Ami az EU IMO-n belüli láthatóságának javítására vonatkozó javaslatot illeti: ha adott az EU és a tagállamok közös kompetenciája, akkor van mozgásteret az EU tagállamai közötti megerősített együttműködésnek/koordinációnak anélkül, hogy ez veszélyeztetné egyéni részvételüket. Az EGSZB ismételten hangsúlyozza, hogy „az EU tagállamainak szakértői hozzájárulását a nemzetközi szervezetekhez [...] nagy becsben tartják, és ezt nem aláásni, hanem inkább ösztönözni kellene”.<sup>(12)</sup>

6.5 Az EGSZB ismételten hangsúlyozza, hogy sürgős uniós fellépésre van szükség a kereskedőhajók elleni, Délkelet-Ázsia és Afrika tengerein egyre gyakoribb kalóztámadások ügyében.<sup>(13)</sup> A megfelelő törvényszékek és jogszabályok hiánya elősegíti a kalózkodás büntetlenségét. Ezért az Európai Bizottságnak elő kell mozdítania, hogy megfelelő joghatóságot és jogszabályrendszert hozzanak létre az érintett területeken. A származási országok politikai, gazdasági és társadalmi körülményeinek jobbá tétele érdekében szoros együttműködésre kell törekedni az ENSZ szervezeteivel. Sürgősen kezelni kell – különösen Szomáliában – a tengeri kalózkodás szárazföldön gyökerező okait, és helyre kell állítani a törvényes rendet, valamint újra biztosítani kell a megfelelő társadalmi és gazdasági körülményeket. Ehhez az uniós fejlesztési segélyek és diplomáciai lépések eszközét kell alkalmazni. A tengerészek felfegyverzését az EGSZB határozottan elutasítja.

6.5.1 Aktuális adatok<sup>(14)</sup> szerint a kalóztámadások a világgazdaság számára előreláthatóan 16 milliárd dolláros költséget jelentenek. Afrika szarvában 2008-ban 111, 2009 első félévében pedig 240 kalóztámadás történt, 1 000 tengerész életének veszélyeztetésével. Az elmúlt 18 hónapban a szomáliai kalózkodásoknak 150 millió dollárt fizettek váltságdíjként.

6.6 Az illegális bevándorlás – a nyilvánvaló humanitárius szempontoktól eltekintve – sürgető problémákat vet fel a tengeri szállítás és a tengeri határok biztonságát illetően. A Földközi-tengeren feltétlenül javítani kell az integrált tengerfelügyeletet (Safe Sea Net, FRONTEX). A tengeren át történő illegális bevándorlás korlátozása érdekében az Európai Bizottságnak együttműködési politikát kell kidolgoznia azokkal a harmadik országokkal,

amelyekből a bevándorlók származnak, illetve amelyeken átutaznak.

## 7. Rövid távú tengeri szállítás

7.1 A fenntartható közlekedésnek és a rövid távú tengeri szállítás támogatásának összefüggésében többet kell beruházni a kikötői infrastruktúra és a hátszági összeköttetések javításába. Ezt a tényezőt a TEN-T felülvizsgálata során átfogóan figyelembe kell venni. Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy az EU és a közös határral rendelkező szomszédos országok közötti összeköttetés megkönnyítése érdekében térképezze fel, milyen inkompatibilitások jellemzik a szárazföldi és a tengeri hálózatok kapcsolódási pontjait.

## 8. Tengeri kutatás és innováció

8.1 Az EGSZB<sup>(15)</sup> már korábban felkérte az Európai Bizottságot, hogy globális szinten vállaljon vezető szerepet a tengeri kutatás és innováció terén. Üdvözlendő, hogy a közlemény pozitívan reagált erre a kérésre.

8.2 Az EGSZB támogatja a környezetbarát hajókra, üzemanyagokra és kikötőkre irányuló kutatási és fejlesztési beruházásokat, melyek a környezetbarát foglalkoztatást is fellendítik. Fokozni kellene a hajók általi kibocsátások csökkentését célzó kutatást és fejlesztést.

8.3 E folyamat részeként az Európai Bizottságnak támogatnia kell a koherens jövőbeli tengerpolitikát a hajógyártási politikával összekapcsoló válaszokat a környezetvédelmi, energiaügyi, biztonsági és társadalmi kihívásokra. Az európai hajógyáraknak a „Leadership 2015” és más releváns programok segítségével környezetbarát hajók építésére kell felhasználniuk bizonyított szakértelmüket.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI

<sup>(12)</sup> HL C 168., 2007.7.20., 50-56. o.

<sup>(13)</sup> COM(2009) 301 végleges.

<sup>(14)</sup> ICC International Maritime Bureau Piracy Reporting Center (IMB), 2009. augusztusi jelentés. Az EU és Afrika közötti partnerségről szóló közelmúltbeli közlemény a kalózkodást és a tengeren át történő illegális bevándorlást a közlekedési együttműködés legfontosabb kérdéseiként határozza meg.

<sup>(15)</sup> HL C 277., 2009.11.17., 20. o.

## MELLÉKLET

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

## VÉLEMÉNYÉHEZ

A következő bekezdést, amelyeknél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a vita során elutasították:

**1.5. pont**

*Az európai hajózási ágazat világszerte. Ezt a pozíciót az állami támogatásokról szóló iránymutatások keretében meg kellene erősíteni annak érdekében, hogy az uniós flotta számára megőrizzük az egyenlő esélyeket és a nemzetközi versenyképességet. Az EGSZB egyúttal az uniós támogatási rendelkezések kiegészítésére szólít fel. A jövőben csak az EU-n belüli lobogókat kellene támogatni, és meg kellene szüntetni annak lehetőségét, hogy személyzet nélküli hajóbérllet (Bare Boat Charter) révén ki lehessen kerülni az európai normákat.*

<b>Szavazás eredménye:</b>	A módosító indítvány mellett: 92	A módosító indítvány ellen: 91	Tartózkodik: 7
----------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------	----------------

A következő módosító indítványt, amelynek a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a vita során elutasították:

**1.11. pont**

*A kéntartalomra vonatkozó határértékek alkalmazása a kibocsátás-ellenőrzési területeken – ~~ami első látásra környezetbarát intézkedés – ellentétes hatással járhat: a közlekedés a tengerről visszaterelődhet a szárazföldre. Nem szabad veszélybe sodorni a komodalitásra és a rövid távú tengeri szolgáltatások támogatására nyitott európai politikát. Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy tegyen intézkedéseket további SO<sub>2</sub>- kibocsátás-ellenőrzési területek kijelölése érdekében az EU tengeri medencéiben.~~*

**Indokolás**

Nincs arra bizonyíték, hogy a SO<sub>2</sub>-kibocsátás-ellenőrzési területek kijelölése a szárazföldi közlekedés felé való eltolódáshoz vezetne a tengeri közlekedés kárára.

<b>Szavazás eredménye:</b>	A módosító indítvány mellett: 92	A módosító indítvány ellen: 96	Tartózkodik: 18
----------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------	-----------------

A következő bekezdést, amelyeknél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a vita során elutasították:

**5.2.1. pont**

*A koppenhágai éghajlat-változási konferenciával (2009. december) kapcsolatban az EGSZB megerősíti <sup>(1)</sup>, hogy a kibocsátáskezelési rendszer alkalmazása a tengeri szállításban – különösen a tramphajózás esetében – jóval összetettebb, mint a légi közlekedésben. A kibocsátáskezelési rendszerek tengeri szállításra való alkalmazása nem lehet negatív hatással az európai hajózási szektor versenyképességére a globális piacon.*

<b>Szavazás eredménye:</b>	A módosító indítvány mellett: 112	A módosító indítvány ellen: 83	Tartózkodik: 16
----------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	-----------------

(1) HL C 277., 2009.11.17., 20. o.

