III

(Előkészítő jogi aktusok)

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

80. PLENÁRIS ÜLÉS 2009. JÚNIUS 17–18.

A Régiók Bizottsága véleménye tengerpolitikai csomag

(2009/C 211/10)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

— úgy véli, hogy az európai tengerpolitikában a tengeri területrendezésen nyugvó globális és ágazatközi szemléletmódnak kell érvényesülnie, amelynek célja a tengerek egyre fokozódó kihasználásának kezelése, és a felhasználási módok harmonikus egymás mellett élésének támogatása egy egyszerre korlátozott és sérülékeny területen;

— úgy véli, hogy egy ilyen tervezés előfeltétele egy innovatív, a többszintű kormányzás szellemében és a szubszidiaritás tiszteletben tartását előtérbe helyezve megalkotott irányítási eszköz. Emlékeztet tehát arra, hogy a területi önkormányzatok rendkívül fontos szerepet töltenek be a tengeri területrendezésben bizonyos politikák finanszírozóiként, illetve olyan polgárközeli szintként, amely a lehető legjobban képes megszervezni a felhasználási módok harmonikus egymás mellett élését;

— elismerően vélekedik az Európai Bizottság által a tengeri területrendezéssel kapcsolatban tett lépésekről, valamint az európai szintű közös elvek kidolgozására irányuló szándékáról, és úgy véli, hogy a módszerek és az elvek terén az Európai Unió fokozatosan normaalkotó szerepet tölthet be, többek között a meglévő regionális egyezményekre támaszkodva;

— támogatja, hogy az Európai Bizottság a belső piac kiteljesítésére törekszik, hogy a tengeri szállítás vonzóbbá és versenyképesebbé váljék, sajnálatát fejezi ki azonban amiatt, hogy a konkrét javasolt intézkedések alapvetően a gazdasági dimenzióra összpontosulnak. Az RB arra szólít fel, hogy a társadalmi és környezetvédelmi szempontokat maradéktalanul vegyék figyelembe;

— újfent kéri annak a lehetőségnek a megvizsgálását, hogy az EU pénzügyi rendszerének felülvizsgálatával létrehozható-e egy egységes egyszerűsített rendszer, mely a következő, 2014–2020-as pénzügyi keretre vonatkozó megbeszélések kontextusában minden tengeri vonatkozású kérdést összefog egy európai part menti és szigeti alap keretében;

— úgy véli, hogy a tengeri gyorsforgalmi utakhoz nyújtott állami támogatások tisztázása üdvözlendő, ám hasznosnak tartana egy ambiciózusabb, átfogó értékelést az európai támogatásra jogosult műveletek és befektetések jellegéről – különösen a szóban forgó szolgáltatás életképességének rövid távú követelményeiről –, mivel az eddigi intézkedések nem hozták meg a várt eredményeket.

Előadó: Michel DELEBARRE, Dunkerque polgármestere (FR/PES)

Referenciaszövegek

Tengeri területrendezési útiterv: Egységes alapelvek érvényesítése az EU-ban COM(2008) 791 végleges. Az Európai Bizottság 2008. 11. 25-i közleménye

Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra COM(2009) 8 végleges. Az Európai Bizottság 2009. 01. 21-i közleménye

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről COM(2009) 11 végleges. 2009. 01. 21.

Közlemény és cselekvési terv a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozása céljából COM(2009) 10 végleges. 2009. 01. 21.

A Bizottság közleménye a tengeri gyorsforgalmi utak létesítéséhez nyújtott közösségi finanszírozást kiegészítő állami támogatásra vonatkozó iránymutatásról (2008/C 317/8)

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1. elismeri az Európai Bizottság által megtett fontos előrelépéseket, és üdvözli a cselekvési terv végrehajtását és a választott integrált megközelítést. Úgy véli ugyanis, hogy az európai tengerpolitikában is olyan globális és ágazatközi szemléletmódnak kell érvényesülnie, „amely az ember tengerekhez és óceánokhoz fűződő kapcsolatának minden aspektusát lefedi” ([1]);

2. felhívja rá a figyelmet, hogy az Európai Unióban a part menti régiók és városok adnak otthont a lakosság közel felének ([2]), a és körülbelül 40 %-kal járulnak hozzá az európai GDP-hez.. A helyi és regionális önkormányzatok változatos hatáskörökkel rendelkeznek a tengerpolitikával kapcsolatos területeken, és ők képviselik a megfelelő szintet a különböző ágazati politikák helyszíni koordinációjának előmozdításához. Ezenkívül a part menti területi önkormányzatoknak van még egy külön felelősségi körük a part menti övezetek fejlesztésével kapcsolatban: kezelniük kell a partszakaszok, illetve a tengeri területek használatával összefüggő konfliktusokból eredő feszültségeket, és olyan gazdasági fejlődést és foglalkoztatási szintet kell célul kitűzniük, amely összeegyeztethető a tengeri környezet szükséges védelmével. Ennek következtében nagy szakértelemre tettek szert az ilyen területtípusokra jellemző stratégiai gondolkodás terén, ideértve az olyan politikákat, mint a közlekedés, a kikötők fejlesztése, a biztonság, a városfejlesztés, a tengeri területrendezés, a szakképzés, illetve a tengerparti övezetek integrált kezelése (*Integrated Coastal Zone Management*, ICZM);

3. kijelenti, hogy az európai tengerpolitika megfelelő végrehajtásához olyan irányításra van szükség, amely közvetlenebb módon vonja be a helyi és regionális szereplőket. A tengerpolitika valódi partnerségre épülő, az összes döntéshozatali szintet és a civil társadalmat is bevonó irányítása lehetővé teszi az esetleges konfliktusok idejekorán történő felismerését és a terepnek megfelelő megoldások megtalálását;

4. osztja az Európai Bizottság által a tengerpolitikai irányításra vonatkozó iránymutatások ([3]) kapcsán a közleményben kifejtett véleményt, mely szerint a part menti régiók nemcsak kedvezményezettjei lehetnek a tengerpolitika integrált megközelítésének, hanem hátrányos következményeit is elszenvedhetik annak, ha hiányzik e megközelítés;

5. úgy véli, hogy kapcsolatot kellene létrehozni a területi kohéziós célkitűzés és az integrált tengerpolitika kialakítása között, elsősorban annak biztosítására, hogy a regionális fejlődés koherensebben valósuljon meg a part menti és a szigeti területeken, valamint a hátországban és a belső kikötőkben, továbbá a fenti régiókban zajló konkrét tevékenységek finanszírozásának jobb, jövőbeli összehangolása érdekében;

6. ennek kapcsán újfent kéri „annak a lehetőségnek a megvizsgálását[t], hogy az EU pénzügyi rendszerének felülvizsgálatával létrehozható-e egy egységes egyszerűsített rendszer, mely minden, vagy a legtöbb tengeri vonatkozású kérdést összefogja egy európai part menti és szigeti alap keretében”, mégpedig a következő (2014–2020-as időszakra szóló) pénzügyi keretre vonatkozó megbeszélések kontextusában; ([4])

7. teljes mértékben támogatja az Európai Bizottság által azzal a céllal indított projektet, hogy létrehozzák a tengeri régiókban folyó projektek adatbázisát, amely információt fog tartalmazni az egyes közösségi alapok kedvezményezettjeiről is, és úgy látja, hogy erre az adatbázisra feltétlenül szükség van a terület átláthatóságának biztosításához és a bevált gyakorlatok megosztásának elősegítéséhez. Részt kíván venni az adatbázis kezelésében, amely a tervek szerint 2010-ig válik operatívvá;

([1]) Lásd *Az Európai Unió integrált tengerpolitikája* című vélemény (CdR 22/2008) 1. pontját.

([2]) A tengerektől, illetve az óceántól legfeljebb 50 km-es távolságra lakók.

([3]) Iránymutatások a tengerpolitikával kapcsolatos integrált megközelítéshez: az integrált tengerpolitikai irányítás és az érintettekkel folytatott konzultáció terén megvalósítandó helyes gyakorlat kialakításáról, COM(2008) 395 végleges.

([4]) Lásd: CdR 22/2008, 14. pont.

Tengeri területrendezés ([5])

8. kedvezően fogadja az útitervet, és támogatja az Európai Bizottságnak a tíz területrendezési alapelv kidolgozására vonatkozó javaslatait. Ezek az alapelvek idővel az összes tagállamban alkalmazható közös elvekké válhatnak;

9. egyetért az Európai Bizottság integrált politikaalkotásra irányuló erőfeszítéseivel a kék könyv révén, amely egyértelműen kijelöli az utat a tengeri és partmenti erőforrások kezelését tekintve Európában. Arra biztatja az Európai Bizottságot, hogy még tovább menjen ebben a tekintetben, és pontosítsa, hogy a tengeri területrendezés hogyan illeszkedik a többi uniós fellépés sorába, különösen a „Fauna Flóra élettérre" vonatkozó 92/43/EGK irányelvre, a víz-keretirányelvre, a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvre, illetve a tengerparti övezetek integrált kezeléséről szóló tanácsi és parlamenti ajánlásra tekintettel. A tengeri területrendezésnek hozzá kell járulnia a fenti jogalkotási elemek közötti szinergiák növeléséhez, hogy elkerülhetők legyenek az esetleges zavarok vagy átfedések;

10. úgy véli, hogy a stratégiai gondolkodásnak és az irányítás megszervezésének meg kell előznie a térbeli kivitelezést. A stratégiai gondolkodás ugyanis a területrendezés folyamatának alapvető szakaszát képezi azáltal, hogy elősegíti a célok és az eszközök összehangolását, valamint irányt ad a területrendezésnek. Ez a kollektív építkezési lépés lehetővé teszi az elvek és az irányok meghatározását, továbbá a területrendezés kidolgozásához, illetve a folyamat során felmerülő viták rendezéséhez szükséges prioritások kijelölését;

11. ahhoz, hogy ki lehessen alakítani a területrendezést irányítani képes stratégiai iránymutatásokat, elengedhetetlennek tartja egy innovatív, a többszintű kormányzás szellemében és a szubszidiaritás tiszteletben tartását előtérbe helyezve megalkotott irányítási eszköz alkalmazását. Ennek szükségszerűen több szinten kell megvalósulnia, a tengervidéktől kezdve egészen a polgárközeli szintig. Másfelől hangsúlyozza, hogy bár az Európai Bizottság által választott ökoszisztéma-megközelítés ([6]) tekintetében konszenzus alakult ki, de nem feltétlenül felel meg az összes tengeri tevékenység számára. Ennélfogva az RB azt kéri, hogy az Európai Bizottság a jövőbeli javaslataiba építse be a tengervidék, illetve a regionális tengerek szintjét is, amely eléggé kiterjedt ahhoz, hogy ezt az akadályt el lehessen kerülni;

12. hangsúlyozza, hogy a tengeri területrendezésnek – a nemzeti határokon túllépve – az ezen a területen folytatott összes tevékenységet le kell fednie, hogy jobban összhangban legyen az ökoszisztémák realitásaival, ezért az integrált tengerpolitika alapvető eszköze. Úgy véli, hogy ennek az eszköznek az alkalmazása elengedhetetlen ahhoz, hogy kezelni tudjuk a tengerek egyre fokozódó kihasználását, és hogy ezen a korlátozott és sérülékeny területen elő tudjuk segíteni az ütköző érdekek harmonikus egymás mellett élését. Felhívja rá azonban a figyelmet, hogy a tengeri közlekedésnek meg kell oldania a rendezett tengeri terület összeegyeztetését a tengerek szabadságának a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet egyezményeiben szereplő elvével;

13. elismeri, hogy a tengeri területrendezés megfelelő eszköz az egyes tevékenységek támasztotta igények közötti egyensúly megteremtésére és a tengereknek az ökoszisztémák fenntartható védelme mellett való legjobb kihasználására. A hosszú távú befektetéseket világos, mindenki által ismert szabályokkal lehet elősegíteni, amelyek ezáltal azt is lehetővé teszik, hogy a tengeri tevékenységek minél jobban hozzá tudjanak járulni a lisszaboni stratégia versenyképességi, illetve a növekedés és a munkahelyteremtés előmozdítását célzó célkitűzéseinek megvalósításához. Ennek keretében azt kéri, hogy az Európai Bizottság a vitarendezési elvek meghatározásakor tegyen meg minden tőle telhetőt annak érdekében, hogy ennek a folyamatnak az átláthatóságát előre lefektetett, a tengeri régiókkal szoros együttműködésben kialakított és a tengervidékek sajátosságainak figyelembevételéhez kellően rugalmas szabályok révén garantálni lehessen;

14. elismerően vélekedik az Európai Bizottság által a tengeri területrendezéssel kapcsolatban megtett útról, és az európai szintű közös elvek kidolgozására irányuló szándékáról. Úgy ítéli meg ugyanis, hogy az Európai Uniónak ezen a téren ösztönző és koordinációs szerepe van, továbbá hogy az Európai Bizottság által 2009-ben szervezett konzultációs folyamat lehetővé teszi a problémák jobb megértését, és azt, hogy egy közös megközelítés kialakításának kedvező iránymutatásokat lehessen javasolni. E tekintetben azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy a konzultációt követően állítson össze fehér könyvet;

15. úgy véli, hogy a módszerek és az elvek terén az Európai Unió fokozatosan normaalkotó szerepet tölthet be, ezzel biztosítva a tengeri területrendezés valódi koordinációját az érintett államokon belül, illetve közöttük. Ezzel kapcsolatban az RB a bizonyos regionális szinteken – konkrétan a földközi-tengeri térségben a tengeri környezet védelméről szóló Barcelonai Egyezmény, közelebbről a 7. jegyzőkönyv keretében – már folyó kísérletekre hívja fel a figyelmet. Az érintett tagállamok e szerint a jegyzőkönyv szerint döntöttek úgy, hogy kötelező érvényű eszközök alkalmazásával, közösen fognak hozzá a Földközi-tenger partvidéki övezeteinek integrált kezeléséhez. Az Európai Unió, amellett, hogy a tengeri területrendezés közös megközelítését ösztönzi, segítséget nyújthatna abban, hogy minden egyes tengervidék meglévő regionális egyezménye a fenntartható és integrált tengerfejlesztés szemléletmódját tükrözze minden egyes érintett tengeri térség vonatkozásában;

16. erőteljesen ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy támogassa minden egyes tengervidéken a kísérleti projekteket, hogy megbizonyosodhasson arról, hogy a javasolt elvek megállják-e a helyüket a regionális tengerek sokféleségével szemben. Felhívja a figyelmet, hogy ebbe az eszközbe teljes mértékben be kell vonni a legkülső régiókat is, ahová az európai tengeri területek nagy része tartozik;

17. hangsúlyozza, hogy a területi önkormányzatokra fontos szerep vár a tengeri területrendezésben, különösen mint bizonyos politikák finanszírozói, illetve mint olyan polgárközeli szint, amely a lehető legjobban képes megszervezni a felhasználási módok harmonikus együttélését. A kialakult tengeri és partmenti partnerségeknek, valamint tengerészeti hálózatoknak fontos szerepet kell játszaniuk azáltal, hogy hozzájárulnak a tengeri területrendezés kialakításához és megvalósításához a tagállamokban. A területi vizek és a KGÖ-k ([7]) kezelése

([5]) Lásd: COM(2008) 791 végleges.

([6]) Konkrétan a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvében.

([7]) Kizárólagos gazdasági övezetek.

leggyakrabban a tagállamok hatáskörébe tartozik ugyan, viszont a vízgazdálkodással és néha a kikötői hatóságokkal, illetve a védett területekkel kapcsolatos ügyekben a területi önkormányzatok járnak el saját felelősségi és hatáskörükben. Általánosságban az ő feladatuk a kiegyensúlyozott és szolidáris fejlődés elősegítése, amelyből a tengeri területek sem maradhatnak ki;

18. hangsúlyozza továbbá, hogy a szárazföldi és a tengeri területrendezést összehangolt és következetes módon kell végezni a tenger és a szárazföld találkozási területének megfelelő kezelése érdekében, különösen a part menti övezetben. Ezzel kapcsolatban a partvidéki övezeteinek integrált kezelésével kapcsolatos munkákat említi;

19. felhívja rá a figyelmet, hogy az európai régiók és városok már kezdeményeztek határokon átnyúló és nemzeteket átfogó együttműködéseket, különösen az Interreg programok keretében, amelyek révén a tengeri területek kezeléséhez kapcsolódó közös projekteket hajthattak végre. Emellett úgy véli, hogy az EGTC-k mindenképpen érdekes regionális együttműködési lehetőségeket kínálhatnának;

20. örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság útnak indította a tengeri környezetre vonatkozó megfigyelések és adatok európai hálózatát, amely várhatóan 2009 végére a tengerek európai atlaszát fogja eredményezni, és reméli, hogy ez a készülő atlasz összekapcsolódhat a *Google Ocean* nevű új, 2009 februárjában bemutatott eszközzel;

21. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Bizottság nem fejti ki kellőképpen a szubszidiaritás kérdését. A jelenlegi stádiumban az Európai Bizottság javaslata egy kötegnyi (köztük a közlekedési politikáról és a fenntartható fejlődésről szóló) jogalapon nyugszik. A területrendezési politikákat azonban mindeddig a Nizzai Szerződésre alapozták, mivel a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozóknak tekintették őket. Márpedig abban az esetben, ha hatályba lép a Lisszaboni Szerződés, illetve az új, területi kohéziós célkitűzéssel kapcsolatban, felmerül többek között az a kérdés, hogy az Unió működéséről szóló szerződés 352. cikke (mely megfelel a Nizzai Szerződés EKSz. 308. cikkének) nem szolgálhatna-e a tengeri területrendezés terén a jövőbeli normatív fellépések jogalapjául;

Tengeri szállítás

22. úgy véli, hogy bár a tengeri szállítás az európai gazdaság alapvető eleme, mivel jövedelem- és munkahelyforrás, az emberi és technológiai know-how hordozója, és a környezetvédelmi és versenyképességi teljesítményben fontos tényező, a tengeri közlekedés biztonságára vonatkozóan különleges elővigyázatosságot igényel. Folyamatosan növekvő jelentőséget kell tulajdonítani a fenntartható kezelésnek, leépítve a többi közlekedési eszközökkel szemben fennálló hátrányokat, és gondoskodva a környezetvédelmi követelményekről. Ugyanis annak ellenére, hogy a tengeri szállítás különösen ki van téve a pénzügyi gazdaság kockázatainak, mégis a reálgazdaság elsődleges mozgatóereje marad. Továbbá amint megkezdődik a reálgazdaság fellendülése, az európai kikötők képesek lesznek eleget tenni a tengeri iparágak igényeinek mind a felszerelést, mind a szolgáltatásokat tekintve. Az elmúlt évtizedben az európai kikötők átalakulása nem folyt abban az ütemben, mint a világ kikötőinek többségében, különösen Ázsiában. Ezért az európai kikötői infrastruktúráknak a fenntartható fejlődés szempontjából is feltétlenül fel kell zárkózniuk a nemzetközi normákhoz, hogy meg tudjanak felelni a világkereskedelem jövőbeli kihívásainak;

23. támogatja a belső piac kiteljesítésének szándékát, hogy a tengeri szállítás vonzóbbá és versenyképesebbé váljék. Sajnálatát fejezi ki azonban amiatt, hogy a konkrét intézkedések alapvetően erre összpontosulnak. Külön kéri, hogy a társadalmi és környezetvédelmi szempontokat maradéktalanul vegyék figyelembe;

24. hangsúlyozza, hogy a tengeri szállítási politikát annak a logisztikai láncnak a részeként kell kialakítani, amelyhez tartozik. Ez azt jelenti, hogy a kikötőket nélkülözhetetlennek kell tartani az áruk – Európában vagy Európán kívül – egyik helyről a másikra történő szállítása különféle módjainak összekapcsolásához. A kikötők tehát nem egyszerű kiindulópontnak vagy rendeltetési helynek tekintendők, hanem egy háztól házig történő szállítási folyamat meghatározó tényezőjének;

25. kiemeli annak szükségességét, hogy a kikötők az árufuvarozási forgalom előrejelzésére képes, valódi referenciapontokká váljanak a közlekedési lánc virtuális irányításában. Ez azt jelenti, hogy a kikötői szállításkor nem szabad megszakítani azokat az információs rendszereket, amelyek az áruk valós idejű utókövetése révén lehetővé teszik a szállítási és logisztikai szolgáltatások optimalizálását. Ebből a célból fejleszteni kell a kikötők kihasználási rendszerei és a belső platformok közötti átjárhatóságot, vagy ha még nem létezik, törekedni kell kialakítására;

26. üdvözli az Európai Bizottságnak azt a szándékát, hogy a tengeri szállítás adminisztratív és vámterheinek mértékét a többi szállítási módhoz igazítja. Teljesen irreális például a tengeri szállításra történő, a tengeri gyorsforgalmi utak koncepciója szerinti áttérést javasolni mindaddig, amíg a kamionok hajókon történő be- vagy kirakodásával kapcsolatos formaságok elriasztják a potenciális felhasználókat. Az előírásokat ezért arra kellene korlátozni, ami a tengeri forgalom sajátosságainak (a tengerek nyitottsága, ennélfogva a határok bizonytalansága a kikötőkben, a tengeri környezet különleges veszélyeztetettsége baleseteknél stb.) való megfeleléshez szükséges;

Tengeri stratégia 2018 ([8])

27. üdvözli az Európai Bizottságnak a dokumentumban tárgyalt főbb témakörökre vonatkozó ajánlásait, azaz:

— az egyenlő feltételek között, egyetemes szabályok betartásával folytatott nemzetközi tengeri kereskedelem támogatását

— a tengerészeti szakmák elismerését (képzés, szakképesítések, szakismeretek szerzése stb.), valamint a tengerészekkel való tisztességes bánásmódra, a tengerészek életkörülményeire és keresetére vonatkozó ILO-rendelkezések tiszteletben tartását

([8]) Lásd COM(2009)8 végleges.

— a hulladék- és károsanyagkibocsátás-mentes tengeri szállítás felé történő haladást és a fenntartható fejlődés elvének teljes mértékű figyelembevételét

— a tengeri közlekedés biztonságosságának garantálását a meglévő szabályok tiszteletben tartása és a megelőzést szolgáló intézkedések kidolgozása révén;

28. az ajánlások széles köre miatt azonban kétségei vannak a tekintetben, hogy az Európai Unió képes-e megvalósítani ezeket. Ezért azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy rangsorolja a problémákat, és állítson fel a megvalósítandó intézkedésekre vonatkozó fontossági sorrendet, és a tagállamokkal és az összes többi érdekelt féllel együttműködésben minél előbb – de mindenképpen 2009 végéig – dolgozzon ki részletes menetrendet;

29. sajnálattal állapítja meg, hogy a konkrét javaslatok csak a versenyképesség és a termelékenység növelésére irányuló kereskedelmi tranzakciók liberalizálására vonatkoznak. Megállapítja, hogy a környezet megóvásával, illetve a tengerészekre vonatkozó kedvezőbb szociális normákkal kapcsolatban csupán hangzatos elvek megfogalmazására került sor, menetrendet és konkrét intézkedéseket nem irányoz elő a dokumentum;

30. hangsúlyozza, hogy a tengeri szállítás fenntartható szállítási mód, amely rendkívül jelentősen hozzájárul az éghajlatváltozás és a légkör szennyezése elleni küzdelemhez, továbbá általánosabb értelemben a szállítás környezetbaráttá tételéhez. A környezetet jobban kímélő szállítási mód kialakítását politikai prioritásnak tekinti. Az RB ugyanis úgy ítéli meg, hogy a forgalomnak a tengeri közlekedés, illetve szállítás felé történő terelése révén válaszolni lehet mind a fokozódó szállítási (utasok és áruk) igényekre, mind az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez kapcsolódó követelményekre. Az RB mindenekelőtt azt sajnálja, hogy a nemzetközi tengeri szállításra még nem terjednek ki a Kiotói Jegyzőkönyv mechanizmusai, és nem érvényes rá az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó menetrend. Ezért arra buzdítja az IMO-t, hogy – mindenekelőtt a 2009 decemberében Koppenhágában az éghajlat témájában megrendezésre kerülő ENSZ-konferenciára való tekintettel – sürgősen javasoljon az összes hajóra (honos kikötőjüktől függetlenül) kötelező érvényű szabályozást az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának tekintetében, amelynek elfogadására 2011-ben kerülne sor.. Az Európai Bizottságnak a hajókra és kikötőkre vonatkozóan síkra kellene szállnia olyan egységes és átlátható környezetvédelmi tanúsítványok mellett, mint például a *World Ports Climate Initiative* [Nemzetközi kikötők éghajlatvédelmi kezdeményezése] által hajók számára kidolgozott környezetvédelmi index (*Environmental Ship Index*, ESI). Az Európai Uniónak azonban – annak érdekében, hogy az európai tengeri közlekedési ágazatot ne érje versenyhátrány – prioritásként kellene kezelnie azt, hogy a kötelező érvényű szabályokat nemzetközi szinten alkossák meg. Ezen túlmenően meg kellene vizsgálni a környezeti terhelés szerint differenciált kikötői díjszabás bevezetésének hatásait;

31. hangsúlyozza, hogy a tengeri szállítás környezetbaráttá tételére irányuló célkitűzésnek – a hajók környezeti hatásának mérséklésére vonatkozó intézkedéseken túl – a kikötői és logisztikai felszerelések környezeti hatásának mérését és csökkentését is kell eredményeznie. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy bár a kikötők kialakításával kapcsolatos eljárások felgyorsítása nélkülözhetetlen az európai kikötők versenyképességének növeléséhez, ez nem történhet a környezetre vonatkozó becslések minőségének rovására, nem tévesztve szem elől, hogy olyan pontos szabályozást kell meghatározni, amely nem ad lehetőséget különböző értelmezésekre, és ily módon versenytorzító hatásokra. A tengeri, kikötői és logisztikai tevékenységek megfelelő, városi integrációja az európai tengerpolitika teljes értékű célkitűzésének tekintendő;

32. véleménye szerint a tengeri szállítás a szállítás környezetbaráttá tételének példamutató szektora kell, hogy legyen, és az Európai Uniót ezzel kapcsolatban a kutatás és az innováció erőteljes támogatására kéri, hogy javuljanak a hajók és a kikötők környezetvédelmi teljesítményei; foglalkozni kellene például a hajók okozta vízszennyezés elkerülésének témájával;

33. megállapítja, hogy a megfogalmazott ajánlások megvalósításához jelentős eszközök mozgósítására van szükség, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy értékelje a javasolt mechanizmusok költségét, pontosan határozza meg a lehetséges finanszírozási módokat, és tegyen arra vonatkozó javaslatot, hogy a finanszírozás hogyan osztható el a különböző érdekelt felek között. Úgy véli, hogy a tengeri szállítást – mivel környezeti szempontból fenntarthatóbb, mint többek között a közúti szállítás – nagyobb mértékű közösségi finanszírozásban kellene részesíteni; és felkéri az Európai Uniót, hogy tegyen meg minden szükséges kezdeményezést annak érdekében, hogy biztosítsa a kellő közösségi pénzügyi forrásokat;

34. azt kéri, hogy az európai költségvetés – strukturális alapok, TEN-T jogcím és Marco Polo – keretében a transzeurópai közlekedési hálózat legközelebbi felülvizsgálatakor nagyobb prioritást biztosítsanak a kikötőkre és a kikötők hátországgal való összeköttetésére irányuló beruházásoknak. A tagállamok és az Európai Bizottság közötti egyezségek nyomán egyensúlyhiány alakult ki a tengeri és kikötői tényezők kárára. A jövőben nagyobb egyensúlyt kell kialakítani a kikötői kategóriák (annak elismerése, hogy a kis és közepes méretű kikötők hasznosak a hozzáférhetőség javítása érdekében) és a régiók (centrum/periféria) között, és ehhez valamennyi közösségi pénzügyi eszköznek hozzá kell járulnia;

35. úgy véli, hogy a különböző szállítási módok közötti igazságos verseny szabályainak fenntartásához a külső (különösen a környezetvédelemhez kapcsolódó) költségeket internalizálni kell, és amíg ez az internalizálás nem történik meg, a piaci szabályok önmagukban nem irányíthatják a tengeri forgalmat;

36. arra is emlékeztet, hogy mennyire fontos a közösségi terület szigeti övezeteinek differenciált támogatása; ezek versenyképessége, valamint a nemzetközi és Európán belüli nemzetközi cserébe történő bekapcsolódása ugyanis jelentős mértékben függ ettől a szállítási módtól. Megismétli azt az óhaját, hogy „az Unió szigeteit ténylegesen kapcsolják össze a »tengeri autópályák« rendszerével a közös piachoz való hozzáférésük érdekében” ([9]).

37. támogatja azt a javaslatot, amely munkacsoport létrehozását irányozza elő, amely áttekintené az Európai Unió tengerészeinek munkakörülményei és az európai flotta versenyképessége közötti egyensúly kialakításához szükséges eszközöket. Azt javasolja, hogy ennek küldetése foglalja magában egy „szociális szükségletekre” vonatkozó szint meghatározását abból a célból, hogy az emberi tényező a fejlődés teljes jogú tényezője legyen; Véleménye szerint ugyanis a hajók személyzetének továbbképzése, hozzáértése, továbbá élet- és munkakörülményei valamennyi olyan intézkedés sikerének a kulcsát jelentik, amely a tengeri szolgáltatások versenyképességének, a hajózás biztonságosságának, valamint a környezet tiszteletben

([9]) Lásd az RB 119/2006. sz. véleményét a következő tárgyban: Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata (4.4 pont)

tartásának garantálására irányul. Ennek kapcsán arra kéri az Európai Uniót, hogy konkrét mechanizmust alakítson ki a vezető tisztek felvételére és az ún. legénységközvetítő (speciális munkaközvetítő) ügynökségek ellenőrzésére az ILO-egyezmények rendelkezéseire támaszkodva, az STCW-egyezmény alapján a képzési központok kapcsán bevezetett mechanizmus mintájára;

38. aláhúzza – ahogyan azt az Európai Bizottság is tette – a képzési kérdések döntő fontosságát valamennyi tengeri ágazat szempontjából, és támogatja az ennek kapcsán megfogalmazott javaslatokat. Különösen az arra irányulóan javasolt intézkedést üdvözli, hogy az ERASMUS-éval azonos típusú rendszert vezessenek be a tengerészeti ismeretek terén, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy részletezze úgy a javaslatot, hogy az alkalmazási kör és feltételek +egyértelművé váljanak, és arra hív fel, hogy e rendszert terjesszék ki a tisztek képzéséről az összes, tengerészeti képzésben részesülő fiatalra;

39. úgy véli, hogy a tengerészeti emberi erőforrásoknak, kompetenciáknak és szaktudásnak a teljes tengeri szektorra ki kell terjednie, beleértve a szárazföldi elemeket is, azaz a kikötői vagy a logisztikai, illetve a szállítás előtti és utáni tevékenységekkel kapcsolatos munkahelyeket. Kívánatosnak tűnik tehát egy általános európai keret kidolgozása, amely meghatároz egy olyan útmutatót a bevált módszerekre vonatkozóan, amelyet mindenki igyekszik betartani, ugyanakkor bizonyos korlátokat is megállapítana, megszüntetve például a saját kiszolgálás elvét az átrakodási műveletek tekintetében. Egy ilyen keret csak akkor képzelhető el, ha minden kikötő esetében rugalmasan alkalmazható. A kikötői szolgáltatások liberalizációjáról szóló irányelv kettős elutasítása arra figyelmeztet, hogy minden túlságosan merev szabályozási kezdeményezés kudarcra van ítélve;

40. az Európai Bizottságot azoknak az eszközöknek a meghatározására kéri, amelyek megakadályozzák, hogy a biztonsági intézkedésekkel kapcsolatos felelősségvállalás tekintetében versenytorzulás jöjjön létre a kikötők között;

41. az Európai Bizottságot azoknak az eszközöknek a meghatározására kéri, amelyek megakadályozzák, hogy az európai irányelvek által – például a biztonság terén – bevezetett kötelezettségek megvalósítása tekintetében versenytorzulás jöjjön létre a kikötők között;

42. egyetért a tengeri közlekedés biztonságára vonatkozó javaslatokkal, és nyugtázza az e kérdések harmonizálásának területén elért jelentős előrelépéseket. Hangsúlyozza, hogy a 3. tengerpolitikai csomag (Erika III) Európai Parlament általi közelmúltbeli elfogadása arról tanúskodik, hogy a tengeri szállítás szabályai összehangolhatók. Aggódik a tengeri szállítás új kockázatai miatt, nevezetesen a konténerhajók és vegyianyag-szállító hajók által, baleset esetén okozott problémák miatt, különösen mivel napjainkban nő a hajók mérete, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy pontosítsa az e kockázatok kezelésére már elfogadott vagy tervezett intézkedéseket;

43. úgy véli, hogy külön koncepciót kell kidolgozni azokra a tengerszorosokra, amelyeken a globális forgalom jelentős része áthalad: jobban össze kell hangolni e térségek kezelését, amelyeket a közvetlenül a helyi szereplőkre háruló, jelentős kockázatok fenyegetnek. Ha egy nagy tengerszorosban, amilyen a Pas de Calais, baleset érne egy hajót, ez gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt jelentős következményekkel járna, mégpedig nemcsak az érintett tengeri régiók, hanem egész Európa számára;

44. megállapítja, hogy a vámvizsgálatokkal és állatorvosi ellenőrzésekkel kapcsolatos nemzeti eljárások versenytorzulásokhoz vezethetnek, ezért a tisztességes értelmezés érdekében azt szeretné, ha az Európai Bizottság nagyobb mértékű ellenőrzést gyakorolna;

45. kiemeli a tengerpolitika külső dimenziójának fontosságát, különösen a közlekedési szektorban. Úgy véli, hogy a különböző európai lobogók alatt futó hajók üzemeltetésére vonatkozó szabályok harmonizálása megerősítené az Európai Unió pozícióját a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, és újabb előrelépést lehetne tenni a tengeri szállításra vonatkozó szabályok globális harmonizálása felé. Ezzel kapcsolatban azt szeretné, ha az EU jobban hallatná hangját a nemzetközi fórumokon (IMO, WTO és ILO), hogy az európai tengeri szállítás átláthatóbb, tisztességesebb versenykörnyezetben fejlődhessen tovább. Bátorítja az Európai Bizottságnak azokat az erőfeszítéseit, amelyek a tagállamok IMO-n belüli pozícióinak összehangolására irányulnak, és síkra száll amellett, hogy az Európai Unió megfigyelői státuszt kapjon ebben a szervezetben;

46. kételyei vannak a tengeri stratégiához választott időkerettel (2009–2018) kapcsolatban. Az új, 2010 után időszakra vonatkozó lisszaboni stratégia menetrendjéhez történő (későbbi) hozzáigazítást tartaná helyesnek;

Korlátok nélküli tengeri térség

47. egyetért a rövid távú tengeri szállítás fejlődését akadályozó adminisztratív eljárások Európai Unión belüli teljes vagy részleges eltörlésére vagy mérséklésére vonatkozó célkitűzéssel, amely ugyanakkor magas szintű biztonságot és környezetvédelmet garantálna;

48. örömmel fogadja, hogy az Európai Bizottság korlátok nélküli tengeri szállítási térséget kíván kialakítani, lehetővé téve a belső piac teljes megvalósítását a tengeri szállítás területén, sajnálja azonban, hogy a dokumentum nem utal egy olyan közös tengeri térségre, amely túlmutat az európai kikötők között közlekedő hajók adminisztratív és adójellegű korlátainak eltörlésén;

49. azt szeretné, ha a szociális aspektusokat teljes mértékben figyelembe vennék, és ha az Európai Unió nagyobb gondot fordítana a munkajogra és a környezetvédelemre vonatkozó nemzetközi szabályok betartatására, hogy világszerte tisztességes versenyfeltételek érvényesüljenek. Úgy látja ezért, hogy az Európai Bizottság által javasolt intézkedések csak első lépését jelentik egy igazi „közös tengeri térség” megvalósításának. Üdvözli ezért ebben az értelemben az Európai Bizottság 2009. január 21-i közleményében szereplő fejlődési utakat, és arra kéri a Bizottságot, hogy amint lehet mutassa be a közös tengeri térség megerősítésének következő lépéseit;

50. örömmel fogadja az egyszerűsítéssel, a harmonizációval, az egyablakos ügyintézéssel és az elektronikus úton történő adattovábbítással kapcsolatban javasolt iránymutatásokat. Úgy véli, hogy egy tagállami lobogó alatt, két európai uniós kikötő között haladó hajóra nem vonatkozhatnak szigorúbb dokumentációs kötelezettségek, mint a többi szállítási mód esetében, amennyiben ez összeegyeztethető a tengeri közlekedésre jellemző biztonsági szempontokkal;

51. kiemeli az alaki követelmények és a dematerializáció egyszerűsítésére irányuló, már megtett erőfeszítéseket. Örömmel fogadja az adminisztratív – mindenekelőtt vámügyi, állatorvosi és növény-egészségügyi – eljárások egyszerűsítésére és tagállamok közötti harmonizációjára irányuló szándékot;

52. sajnálatát fejezi ki az Európai Bizottság szerencsétlen megállapítása miatt, amely szerint: „A révkalauz-szolgáltatás is komoly problémát jelenthet." Felhívja a figyelmet a révkalauz-szolgáltatás jelentőségére a kikötőknek és azok környékének biztonsága szempontjából. Felhívja ezért az Uniót és a tagállamokat, hogy a lehető legnagyobb szigorral járjanak el a révkalauzi mentesítő igazolások kibocsátása keretfeltételeinek meghatározásakor;

53. arra kéri az Európai Bizottságot, hogy minden szükséges intézkedést tegyen meg a már harmonizált eljárások alkalmazása során felmerülő értelmezési eltérésekből adódó torzulások elkerülése érdekében;

54. üdvözli az egyablakos ügyintézésre vonatkozó szándékot, de megállapítja, hogy ez a célkitűzés – a szektor valamennyi szereplőjének felszerelése érdekében – jelentős beruházásokat tesz szükségessé. Úgy véli, hogy a SafeSeaNet nevű európai hálózat kiemelt fontosságú a tengeri szállítás szereplői közötti dokumentumcsere racionalizálása és gyorsabbá tétele szempontjából. Megítélése szerint a kikötői közösségek felszerelésének támogatása elengedhetetlen ahhoz, hogy gondoskodni lehessen a dokumentumcsere rendszereinek hatékonyságáról és ennek az európai hálózatnak a sikeréről. Felhívja továbbá az Európai Bizottság figyelmét a kis és közepes méretű kikötők számára javasolt egyes intézkedések következményeire, és felkéri, hogy tegye meg az ahhoz szükséges lépéseket, hogy ezen intézkedések ne vezessenek az európai kikötőhálózat egyensúlyát károsító versenytorzuláshoz;

A tengeri gyorsforgalmi utak létesítéséhez nyújtott közösségi finanszírozást kiegészítő állami támogatások ([10])

55. üdvözli az Európai Bizottság egyértelművé tételre irányuló kezdeményezését, melynek célja, hogy összehangolja azokat a különböző, állami támogatásokról szóló rendelkezéseket, amelyek a tengeri gyorsforgalmi utak létesítéséhez nyújtott közösségi finanszírozást egészítik ki. Hangsúlyozza, hogy az állami pénzügyi támogatások elengedhetetlen és meghatározó eszközök a rövid távú tengeri szállítás fejlesztésének figyelemmel kísérése szempontjából. Emlékeztet arra, hogy a közúthálózatokon kialakult torlódások megszüntetésére és a szállítás környezetre gyakorolt hatásának csökkentésére irányuló célkitűzések teljes mértékben igazolják a tengeri gyorsforgalmi utak projektjére irányuló állami támogatásokat. Ennek kapcsán üdvözlendő tehát annak a lehetőségnek az elismerése, hogy állami támogatások mobilizálhatók nemzeti, regionális és helyi szinten, ezt azonban nem szabad kimerítő megoldásnak tekinteni arra vonatkozóan, hogy a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos európai előirányzatok elégtelenek;

56. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Bizottság által a projekt vizsgálata során alkalmazott kritériumok e szolgáltatásnak főként rövid távú fenntarthatósági követelményeire vonatkoztak, noha a fenntarthatóságot rövid határidőn belül rendkívül nehéz elérni, egyrészt a kezdetben nyújtandó befektetések nagysága miatt, másrészt pedig a hajók feltöltésének meglehetős bizonytalansága miatt, mint ahogy arról a Toulon és Civitavecchia (Róma) kikötők között 2005–2008 között végrehajtott kísérlet is tanúskodik;

57. aggodalmát fejezi ki, amiért az európai támogatásra jogosult műveletek és befektetések jellegéről eddig még nem készült átfogó értékelés, mivel az elmúlt években bevezetett intézkedések nem hozták meg a várt eredményeket. A javasolt támogatási mechanizmusok nem csupán összetettek, néhány tengelyük még alkalmatlannak is tűnik, vagy nagyon kevés hasznot mutat ahhoz a szükséglethez képest, amelyet egy tengeri gyorsforgalmi út szolgáltatásának elindítása jelent;

58. javasolja, hogy a hajózási érdekeltek által épített vagy beszerzett, a tengeri autópályákon történő használatra rendelt hajókat – az eddigiektől eltérve – infrastruktúraként vegyék figyelembe, annak ellenére, hogy mobil eszközről van szó. Ezáltal e hajók, egyes közúti és vasúti beruházásokhoz hasonlóan támogathatóvá válnának. Azonban – az Európai Bíróság ítélkezési gyakorlatának megfelelően és különösen a *Ferring- (C-53/00. sz. ügy) és az Altmark-ítélet (C-280/00 sz. ügy)* alapján – ennek nem szabadna oda vezetnie, hogy olyan pénzügyi támogatás járjon az ilyen hajók működtetéséért, amely meghaladja a közszolgáltatási kötelezettségért járó pénzügyi kompenzációt. A tengeri autópálya fogalmához kapcsolódó környezeti kihívások olyan jellegűek, hogy különleges rendelkezések tervbevételét teszik szükségessé. A szárazföldi szállításról a tengeri szállításra történő átállástól várt hatások csupán e jelentés érvénybe lépését követően lesznek érezhetőek. Ebben az összefüggésben egy előre ütemezett pénzügyi transzfer a forgalomátterelés szempontjából nem tűnik haszontalannak;

59. kívánatosnak tartja, hogy a privát szolgáltatókat (hajóüzemeltetők, logisztikai szakemberek és szállítók) – akiknek a szerepe meghatározó a tengeri gyorsforgalmi utak koncepciójának megvalósítási folyamatában – teljes mértékben vonják be és hallgassák meg egy olyan alapos elemzés keretében, amely azokat a tényezőket kívánja felkutatni, amelyek a tengeri gyorsforgalmi utak kialakításáról szóló döntés meghozatalát hátráltatják;

60. ehhez kapcsolódóan azt javasolja, hogy a tagállamok által létrehozott rövid távú tengeriszállítást ösztönző irodákat (a nemzeti kompetenciaközpontokat) nagyobb mértékben ismerjék el, és szélesítsék ki feladataik körét. Ehhez jelentős mértékben növelni kell humán és pénzügyi erőforrásaikat, például a tengeri régiók önkormányzataival, valamint a szállítási lánc magánszereplőivel – a hajóüzemeltetőkkel, logisztikai szakemberekkel és szállítókkal stb. – történő partnerségi megállapodások keretében;

61. úgy látja, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak létesítéséhez nyújtott közösségi finanszírozást kiegészítő állami támogatások rendszerét – az átláthatóság megteremtése érdekében – integrálhatták volna a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások szövegébe;

62. általánosabban felkéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az általános kiigazítás lehetőségét a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését célzó állami támogatások és közösségi támogatások alkalmazásának szabályaira vonatkozóan;

63. az Európai Bizottsághoz hasonlóan úgy véli, hogy „a lehetséges ajánlattevők számára is alapvető jelentőséggel bír a közfinanszírozás előre meghatározott összegének rögzítése, amelyre számíthatnak". Erre vonatkozóan megjegyzi, hogy a visszafizetési záradékok is korlátozhatják a gazdasági szereplőket, akiket egy projekt befejezését követően, amennyiben nem sikerült elérniük a kitűzött célokat, a pénzügyi támogatások visszatérítésének kötelezettsége fenyeget. Támogatja, hogy a tengeri gyorsforgalmi utakhoz nyújtott állami támogatásokat pontos célkitűzések megvalósításához kössék. Javasolja azonban,

([10]) Lásd: 2008/C 317/8.

hogy a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos projektek megvalósításakor az Európai Bizottság vizsgálja meg a hatóságok által nyújtott pénzügyi támogatás további folyósításának feltételeül szabott lépcsőzetes célok bevezetésének lehetőségét;

64. felkéri az Európai Bizottságot, hogy a hivatalos kiadványokon túlmenően folytasson széles körű tájékoztató munkát, tájékoztatva a gazdasági szereplőket politikájának megalapozottságáról. Ennek kapcsán tudatosítsa azt is, hogy miközben igyekszik elkerülni a nyilvánvalóan versenytorzító lépéseket, az elfogadott intézkedések révén kész megfelelni a közúti szállításról a tengeri szállításra történő áttérés fő kihívásának, a fenntartható fejlődés területén megfogalmazott célkitűzésekkel teljes összhangban;

A Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményei

65. elismeri, hogy az adminisztratív eljárások az információk elektronikus továbbításának általánossá tétele, valamint a jelentések alaki követelményeinek ésszerűsítése révén történő egyszerűsítése hozzájárul a tengeri szállítás vonzerejének növeléséhez;

66. kiemeli, hogy ezek az intézkedések a környezet és a tengerhajózás biztonságára is kedvező hatást gyakorolnak, mivel az adminisztratív feladatok alól mentesülő személyzet a felügyeletre összpontosíthatja figyelmét. Az adatok elektronikus továbbítása egyébként lehetővé teszi, hogy baleset esetén a hatóságok valós időn belül megkapják a szükséges intézkedések megtételéhez elengedhetetlen információkat;

67. üdvözli a fokozatos harmonizációs eljárás kiválasztását, amely biztosítja a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet menetrendjéhez való illeszkedést és az ezzel való összhangot. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet marad továbbra is a meghatározó fórum, ennek legfőbb bizonyítéka az átmeneti európai formanyomtatványra vonatkozó javaslat, amely harmonizálja a védelemmel kapcsolatos információkérést a nemzetközi szinten harmonizált formanyomtatvány bevezetéséig hátralevő időszakban. A Régiók Bizottsága támogatja az uniós tagállamok FAL-bizottsági ülésen résztvevő delegációihoz intézett kérést, melynek értelmében „arra kell törekedniük, hogy a FAL-egyezmény alapján előírt formanyomtatványok a lehető legnagyobb mértékben megegyezzenek a hatályos közösségi jogszabályok által előírt formanyomtatványokkal”;

68. támogatja az elektronikus adatcsere-rendszer általánossá tételét 2013. február 15-ig, figyelmeztet azonban arra, hogy a teljes tengeri szállítási lánc felszereltségének biztosításához jelentős befektetéseket kell majd eszközölni. Az információtovábbítást szolgáló rendszerek kifejlesztésének költségei jelentős terhet rónak a kis kikötőkre. Felkéri ezért az Európai Bizottságot arra, hogy pontosítsa azokat a pénzügyi támogatásokat, amelyekre ezzel összefüggésben számítani lehet;

69. az Európai Bizottsághoz hasonlóan úgy véli, hogy a követelmények és az adminisztratív dokumentumok egyszerűsítése és harmonizálása fontos szerepet játszik a rövid távú hajózás ösztönzésében. Ezzel kapcsolatban üdvözli az Európai Unió kikötői között közlekedő hajók mentesítését a FAL-formanyomtatványok benyújtására vonatkozó kötelezettség alól. Felhívja azonban a figyelmet arra, hogy az ISPS-szabályzatot a rövid távú hajózás szereplőire való tekintettel ahol csak lehet, módosítani kellene;

70. sajnálattal veszi tudomásul, hogy nem szentelnek figyelmet az illegális bevándorlás elleni küzdelem kérdésének, amely bizonyos térségekben jelentősen lassítja az üzemeltetési eljárásokat és tetemes költségekkel jár;

71. egyébiránt a *Tengeri felkutatás és mentés* (SAR), illetve *Az élet biztonsága a tengereken* (SOLAS) című nemzetközi egyezmények összes rendelkezésének elfogadását kéri valamennyi tagállam részéről. Ezek az egyezmények ugyanis közös szabályokat határoznak meg az egész nemzetközi közösség számára a mentési és támogatási intézkedésekkel kapcsolatos kötelezettségeket illetően a hajótörést szenvedett vagy azáltal veszélyeztetett, illetve a cserben hagyott tengeri szállítók részére az európai hajózási térség vizein. *Úgy véli azonban, hogy e szabályok elfogadását szolidaritáson alapuló megfelelő mechanizmusok uniós szintű létrehozása kell hogy kísérje, mivel az illegális tengeri migráció kezelését nem lehet kizárólag azokra a tagállamokra hagyni, amelyeknek migrációnak kitett partvonalai vannak*. Hangsúlyozza ugyanakkor, hogy a tengeren bajba jutott migránsok és menekültek felkutatására és mentésére irányuló műveletek javítását célzó erőfeszítések csupán egy aspektusát jelentik az illegális tengeri migráció szélesebb problémakörére adandó válasznak.

Kelt Brüsszelben, 2009. június 17-én.

a Régiók Bizottsága

elnöke

Luc VAN DEN BRANDE