2010. május 5., szerda

19. kitart amellett, hogy elsődleges prioritásként azon politikai területek közösségi vívmányait kell kiigazítani, amelyek a Lisszaboni Szerződés hatálybalépését megelőzően nem estek az együttdöntési eljárás hatálya alá; szorgalmazza ezek egyenkénti vizsgálatát oly módon, hogy biztosított legyen különösen az, hogy minden olyan megfelelő általános hatályú intézkedést, amelyet korábban a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat ([1]) 4. és 5. cikke szerint fogadtak el, felhatalmazáson alapuló jogi aktusként definiáljanak;

20. úgy véli, hogy a jogalkotó előjogainak teljes körű megőrzése érdekében akár a fent említett kiigazítás során, akár a javaslatok rendes jogalkotási eljárás keretében történő kezelésekor külön figyelmet kell fordítani az EUMSz. 290. és 291. cikkének mindenkori alkalmazására és az egyik, illetve a másik cikk alkalmazásának gyakorlati következményeire; kitart amellett, hogy a társjogalkotóknak hatásköre legyen annak eldöntéséhez, hogy a korábban az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás keretében elfogadott ügyeket az EUMSz. 290. cikke alapján vagy a rendes jogalkotási eljárás keretében lehessen elfogadni;

*

* *

21. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra

P7_TA(2010)0128

Az Európai Parlament 2010. május 5-i állásfoglalása az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájára vonatkozó javaslatokról és stratégiai célkitűzésekről (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottság 2009. január 21-i, „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című közleményére (COM(2009)0008) (a továbbiakban „az EU 2018-ig terjedő tengeri szállítási politikájáról szóló közlemény”),

— tekintettel a Bizottságnak „Az Európai Unió integrált tengerpolitikája” című, 2007. október 10-i közleményére (COM(2007)0575),

— tekintettel eljárási szabályzata 48. cikkére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0114/2010),

A. mivel az európai hajózási vállalatok jelentős mértékben járulnak hozzá az európai gazdasághoz, ugyanakkor globális környezetben kell versenyezniük,

B. mivel fontosak az életerős európai tengerészeti ágazat megőrzésére és fejlesztésére irányuló strukturális és integrált intézkedések, és azoknak fokozniuk kell a tengeri szállítási és a kapcsolódó ágazatok versenyképességét, miközben integrálják a fenntartható fejlődés és a tisztességes verseny követelményeit is,

C. figyelembe véve, hogy elengedhetetlen szükség van arra, hogy a tengerhajózási pályák vonzóvá váljanak a fiatalok számára, és ők meg is maradjanak a pályán, és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (az STCW-egyezmény) küszöbönálló felülvizsgálata nyomán javulnia kell az európai tengerhajózási szakemberek képzettségi szintjének,

D. mivel minden európai politikai terület számára az éghajlatváltozás jelenti a 21. század legnagyobb kihívását,

E. mivel a tengerhajózás viszonylag környezetbarát szállítási mód, amelyben számos további lehetőség rejlik arra, hogy a jelenleginél is tisztábbá váljon; mivel a hajók, valamint a kikötői infrastruktúra szénlábnyomának fokozatos csökkentésével részt kell vállalnia az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében hozott erőfeszítésekben,

F. mivel a kikötők, a hajótulajdonosok, valamint a szárazföldi és a tengeri személyzet számára a biztonság a legfontosabb szempont; mivel a biztonsági intézkedéseknek a kikötőben és a hajók fedélzetén érvényesülő munkakörülmények mellett a parti és a tengeri környezet védelmét is figyelembe kell venniük,

G. mivel az Ádeni-öbölben, Szomália partjainál és a nemzetközi vizeken az európai halász-, kereskedelmi és utasszállító hajók ellen továbbra is bűncselekményeket követnek el,

H. mivel az európai tengerészeti ágazat vezető szerepet tölt be a világban, és ezt a vezető szerepet hosszú távon csak innovációval lehet – és kell – biztosítani,

I. mivel a döntéseket a megfelelő irányítási szinten kell meghozni, lehetőleg globális, szükség esetén európai szinten,

Általános megállapítások

1. üdvözli a 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikáról szóló közleményt;

2. hangsúlyozza a tengeri szállítási ágazat utasok, alapanyagok, energetikai áruk és termékek szállítójaként, valamint a tágabb értelemben vett tengeri tevékenységek csoportjának (hajózási ágazat,logisztika, kutatás, turizmus, halászat és akvakultúra, valamint oktatás) központi elemeként betöltött szerepének fontosságát az európai gazdaságban;

3. hangsúlyozza, hogy az EU tengerpolitikájának figyelembe kell vennie azt, hogy a tengeri szállítási ágazat nem csak az Unión belül, hanem elsősorban globális versenytársakkal versenyez; emellett hangsúlyozza a tengeri szállítás szállítási ágazaton belüli növekedésének jelentőségét az EU-n belül és kívül;

4. reményét fejezi ki, hogy az EU tengerészeti szakpolitikáinak kialakítása a jövőben az „egységes európai tenger” gondolatának keretében történik majd, és következésképpen felkéri a Bizottságot a közös tengeri térség részét képező európai tengeri szállítási politika kidolgozására;

A piac

5. felhívja a Bizottságot az olcsó lobogókkal való visszaélés elleni küzdelem folytatására;

6. ezért sürgeti a tagállamokat, hogy többek között adókönnyítésekkel (például hajóűrtartalom-adók rendszerével), valamint a tengerészeknek és a hajótulajdonosoknak nyújtott adókönnyítésekkel ösztönözzék lobogóik használatát, és támogassák a partjaikon található tengeri klasztereket;

7. véleménye szerint a tengerészeti ágazatnak – bármely más gazdasági ágazathoz hasonlóan – kezdetben az állami támogatásokra vonatkozó szabályozás hatálya alá kell tartoznia; az állami támogatás azonban egyedi esetekben kivételes alapon engedélyezhető, amennyiben azt átlátható és nyomon követhető módon, ideiglenesen alkalmazzák;

8. úgy véli, hogy a tengeri szállítási ágazatnak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatást (amelynek hatálya 2011-ben lejár) meg kell tartani és ki kell bővíteni, tekintve, hogy jelentős mértékben hozzájárult az európai tengerhajózási ágazat nemzetközi versenyképességének megőrzéséhez, és képessé tette arra, hogy sikeresen szálljon szembe a harmadik országok részéről folytatott, gyakran tisztességtelen versennyel, megőrizze vezető szerepét a világban, és ennek folytán az iránymutatás hozzájárult a tagállamok gazdaságainak megszilárdításához;

9. felszólítja a Bizottságot, hogy 2010 folyamán nyújtsa be a tengeri szállításra vonatkozó állami támogatások ígért új szabályozását, továbbá úgy véli, hogy a Bizottságnak a lehető leghamarabb elő kellene terjesztenie a tengeri kikötőkre vonatkozó állami támogatásokról szóló iránymutatásokat;

10. ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy állami támogatással kizárólag olyan európai tengerészeti ágazatok támogathatók, amelyek elkötelezték magukat a szociális normák, a foglalkoztatás előmozdítása és a személyzet európai képzése, valamint az európai tengeri fuvarozás globális versenyképességének fokozása mellett;

11. felhívja a tagállamokat, hogy mihamarabb írják alá, ratifikálják és hajtsák végre az ENSZ tengeri áruszállításra vonatkozó szerződésekről szóló egyezményét (az úgynevezett „rotterdami szabályokat"), amelyek létrehozzák az új tengerészeti felelősségi rendszert;

12. felszólítja a Bizottságot, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatás tervbe vett átdolgozása során az eddigieknél erőteljesebben vegye figyelembe a tengeri szállítást és szárazföldi struktúráit, különösen az európai tengeri kikötők szárazfölddel való multimodális összekapcsolását;

13. üdvözli a Bizottságnak a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről szóló irányelvre irányuló javaslatát (COM(2009)0011), amelynek célja a rövidtávú európai tengeri hajózásra vonatkozó adminisztrációs eljárások egyszerűsítése, csökkentése és megszüntetése; felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is támogassa a rövidtávú tengeri hajózást, jelentősen növelve ezzel a Közösségen belüli tengeri szállítás teljesítőképességét;

Szociális szempontok

14. üdvözli a tagállamok és a Bizottság azon kezdeményezéseit, amelyek arra irányulnak, hogy vonzóbbá tegyék a tengeri foglalkozások fiatal uniós polgárok körében; hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a hajókon és a szárazföldön dolgozó személyzet egyaránt élethosszig tartó képzésben és átképzésben részesüljön a munkaerő szakmai képesítésének és szakértelmének megerősítése érdekében; emellett kéri, hogy az iskolákban biztosítsanak bővebb felvilágosítást az ágazatról, és létesítsenek több gyakornoki állást;

15. felhívja a tagállamokat, hogy a nemzetközi egyezmények (az STCW-egyezmény és az ILO 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezménye) keretében tökéletesítsék és korszerűsítsék a meglévő képzési programokat a tengerészeti főiskolák színvonalának további emelése céljából;

16. kitart amellett, hogy a harmadik országokból származó tengerészeknek az STCW-egyezménnyel összhangban eleget kell tenniük a megfelelő képzési követelményeknek, és felhívja a hajózási vállalatokat és a nemzeti felügyeleteket ennek garantálására és ellenőrzésére, szükség esetén az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) segítségével; ismételten felszólít az ILO 2006. évi tengerészeti munkaügyi egyezményének tagállamok általi gyors ratifikációjára és az egyezmény központi elemeinek az Unió jogrendjébe való átültetéséről szóló ágazati megállapodáson alapuló bizottsági javaslat mielőbbi elfogadására;

17. felhívja a tagállamokat, hogy ösztönözzék az uniós tengerészek alkalmazását saját flottáikban, és teremtsenek elegendő lehetőséget a tengerészek Unión kívülre történő vándorlásának megelőzése érdekében;

18. üdvözli a Bizottság azon javaslatát, hogy a tagállamok támogassák az európai tengerészeti intézmények közötti együttműködést, és arra biztatja a tagállamokat, hogy az uniós tengerészek magas fokú képzettségének és korszerű ismereteinek előmozdítása és fejlesztése érdekében harmonizálják a vonatkozó tanterveiket és képzési rendszereiket;

19. hangsúlyozza, hogy a szociális dimenzió és az európai tengerészek foglalkoztatási feltételei szoros kapcsolatban állnak az európai flotta versenyképességével, és hogy a tengerészeti iparágakban meg kell könnyíteni a munkaerő Európán belüli mobilitását, és biztosítani kell a teljes körűen működő, akadályok nélküli és a szolgáltatásnyújtás indokolatlan korlátozásától mentes belső piacot;

20. bátorítja a foglalkoztatási feltételekkel és a szociális előírásokkal összefüggő helyes gyakorlatok cseréjét, valamint az életkörülmények javítását a hajók fedélzetén, különösen az információs és kommunikációs technológiák javításával, az egészségügyi ellátásokhoz való jobb hozzájutással, továbbá a tengerészek foglalkozásával járó kockázatok elleni védekezéshez szükséges biztonsági és képzési szabályok megerősítésével;

21. hangsúlyozza, hogy az ellenőrzéseknek konkrétaknak és kockázat alapúaknak kell lenniük, és nem okozhatnak az iparágra nehezedő felesleges szabályozási nyomást;

22. reméli annak vizsgálatát, hogy a technológiai fejlődés képes-e ellensúlyozni a rendelkezésre álló tengerészek számában mutatkozó csökkenő tendenciát, de óv a még ki nem próbált technológiák elhamarkodott bevezetésétől;

23. felhívja a tengerészeti kikötői hatóságokat, hogy javítsák az előkikötőkben lehorgonyozva várakozó hajók tengerészeinek nyújtott szolgáltatásokat, ideértve a hajó és a part közötti jobb közlekedési lehetőségeket;

A környezet

24. elismeri, hogy jelentős előrelépésre van szükség a szállítás által kibocsátott kén-oxidok, nitrogén-oxidok, szálló por (PM10) és szén-dioxid mennyiségének csökkentése terén, és ez az EU éghajlatvédelmi céljainak keretében szükséges is; hangsúlyozza, hogy az ágazat hozzájárulhat a káros kibocsátások és az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez, és hogy a kutatás-fejlesztés terén eszközölt állami és magánberuházások különös jelentőséggel bírnak e tekintetben;

25. hangsúlyozza, hogy az eltérő versenyfeltételek korlátozása érdekében a kibocsátáscsökkentésekről mielőbb meg kell állapodni, és azt a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) keresztül kötelező erővel végre kell hajtani, azonban ez nem akadályozhatja az Uniót abban, hogy a tagállami flottákra alkalmazandó további csökkentéseket kezdeményezzen, ezzel ösztönözve a többi földrészt arra, hogy versenyképessé váljon e területen; ezzel összefüggésben rámutat a hosszú és a rövid távú tengeri hajózás közötti nagy különbségekre, amelyeket figyelembe kell venni az IMO keretében létrehozandó megállapodások során;

26. felhívja a tagállamokat, hogy a jelenleginél jobban használják ki – lehetőség szerint a szomszédos országokkal közösen – a kibocsátás-ellenőrzési területek kijelölésének lehetőségét, különösen a nitrogén-oxidok esetében; hangsúlyozza, hogy a további tengeri kibocsátás-ellenőrzési területek létesítésének nem szabad Európán belüli versenytorzuláshoz vezetnie;

27. támogatja azokat az intézkedéseket, amelyek a fő közutak tehermentesítése érdekében lehetővé teszik a tengeri szállítási módra való áttérést; felkéri az Uniót és a tagállamokat az intermodalitás fejlesztéséhez és a területi kohézió megerősítéséhez nélkülözhetetlen kikötői logisztikai platformok létrehozására; hangsúlyozza, hogy a nemzetközi és az uniós szabályok nem akadályozhatják a nemzeti hatóságok e tekintetben tett erőfeszítéseit; reményét fejezi ki, hogy „az Unió a mediterrán térségért” kezdeményezés keretében megtörténik a tengeri gyorsforgalmi utak gyors és kiterjedt bevezetése, amely elősegíti a szennyezés és a torlódások csökkentését a szárazföldi hálózatokon;

2010. május 5., szerda

28. elviekben támogatja a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO által 2008 októberében elfogadott, a hajók által kibocsátott kén-oxidok és nitrogén-oxidok csökkentését célzó módosítását; aggodalmát fejezi ki azonban amiatt, hogy a 2015-től az északi-tengeri és balti-tengeri kénkibocsátás-ellenőrzési területeken tervbe vett 0,1 %-os kénkibocsátási határérték bevezetése következtében a szállítmányozás visszahelyeződhet a rövid távú tengeri szállításról a közúti közlekedésre; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy mielőbb, de legkésőbb 2010 végéig nyújtsa be az Európai Parlamentnek az erre vonatkozó hatásvizsgálatot;

29. úgy véli, hogy minden szállítási mód esetében – a tengeri szállítást is beleértve – fokozatosan internalizálni kell a külső költségeket; úgy véli, hogy ezen elv bevezetése következtében olyan alapok jönnek majd létre, amelyeket elsősorban az innováció ösztönzését célzó erőfeszítésekre lehet fordítani;

30. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki alternatív eszközöket is, mint például az üzemanyagra kivetett, lehetőség szerint az üzemanyag minőségéhez és környezetvédelmi teljesítményéhez igazodó illeték bevezetése, vagy a „zöld kikötők” koncepciója, ahol a tiszta hajókat gyorsabban kezelik, és/vagy az ilyen hajók csökkentett kikötői illetéket fizetnek;

31. felhívja a tagállamokat, hogy az IMO-n belül munkálkodjanak megfelelő és globálisan alkalmazandó környezetvédelmi szabványok meghatározásán és végrehajtásán;

32. ezzel összefüggésben megemlíti a belvízi szállításban elért technológiai áttörést, ami lehetővé tette a már meglévő hajómotorok kibocsátásának jelentős mértékű csökkentését, valamint a cseppfolyós földgáz üzemanyagként történő lehetséges felhasználását; felhívja a Bizottságot annak kivizsgálására, hogy ezek a technikák a tengerjáró hajókon is alkalmazhatók-e, és hogy miként gyorsítható fel e technikák bevezetése;

33. sajnálja, hogy a koppenhágai klímacsúcson nem sikerült semmilyen döntést elérni a tengerjáró hajók kibocsátásának csökkentésével kapcsolatban, de hangsúlyozza, hogy folytatni kell az intenzív erőfeszítéseket mind a Kiotó utáni folyamatban, mind az IMO keretein belül annak érdekében, hogy létrejöjjön a csökkentést lehetővé tevő globális megállapodás; felkéri a tagállamokat arra, hogy tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy az éghajlatról szóló nemzetközi tárgyalások következő fordulója során az IMO a tengeri szállítás tekintetében számszerűsített csökkentési célokat meghatározó felhatalmazást kapjon;

34. felhívja az Uniót, hogy globális szinten, azaz az IMO keretében vállaljon vezető szerepet ebben a folyamatban annak érdekében, hogy mérséklődjön a hajózási ágazat károsanyag-kibocsátása;

35. hangsúlyozza a part és a hajók közötti villamosenergia-ellátást szolgáló műszaki létesítmények kompatibilitásának fontosságát az európai kikötőkben, ez ugyanis jelentősen csökkentheti a szennyezést; felhívja a Bizottságot annak megvizsgálására, hogy a létesítmények mely tengeri kikötőkben lennének hatékonyan felhasználhatók;

36. hangsúlyozza, hogy kutatási és fejlesztési politikája keretében a Bizottságnak elsőbbséget kell biztosítania a megújuló technológiák területén meglévő újítások (például a nap- vagy a szélenergia) hajókon történő alkalmazásának;

37. kéri a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a károsanyag-kibocsátás intelligens szállítási technológiák – különösen a Galileo – alkalmazása révén történő csökkentésének és ellenőrzésének lehetőségét;

38. a kikötői tevékenységek felgyorsítása és a szennyezés csökkentése érdekében hangsúlyozza a papírmentes kikötői és vámtevékenységek előmozdításának, valamint a különböző kikötői szolgáltatók és ügyfelek közötti együttműködés megkönnyítésének szükségességét különböző intelligens közlekedési rendszerek és hálózatok, mint például a SafeSeaNet és az e-Custom felhasználásával;

Biztonság

39. nagyra értékeli a harmadik tengerbiztonsági csomag elfogadását, és felhívja a tagállamokat a csomag gyors végrehajtására;

40. javasolja a hajóépítés és ezen belül a felhasznált acél minősége, továbbá a hajótervezés, valamint a hajókarbantartás szigorú ellenőrzését, a többek között a hajóosztályozó társaságokról szóló módosított jogszabályban előírtaknak megfelelően;

41. támogatja a kikötő szerint illetékes tagállam által végzett ellenőrzésről szóló párizsi memorandumban foglalt irányváltást, amelynek eredményeként a rendszeres ellenőrzéseket a kockázat alapú ellenőrzések váltották fel, éppen a több hiányossággal rendelkező hajók kiszűrése érdekében;

42. felhívja a tagállamokat és a hajózási vállalkozásokat, hogy igyekezzenek párizsi memorandum „fehér listájára" kerülni; felhívja különösen Szlovákiát, hogy tegyen további erőfeszítéseket e tekintetben;

43. felhívja a nemzeti felügyeleteket és a többi nemzeti hatóságot, hogy szorosabban működjenek együtt a hajókra és rakományaikra vonatkozó adatok cseréje terén a szabályozói nyomás csökkentése és ugyanakkor az ellenőrzések hatékonyságának növelése érdekében; szorgalmazza egy integrált információkezelési rendszer gyors felállítását a már rendelkezésre álló források – különösen a SafeSeaNet – felhasználása és tökéletesítése révén; felhívja a Bizottságot, hogy mielőbb alakítson ki egy határokon és ágazatokon átívelő, az EU egész területére kiterjedő megfigyelőrendszert;

44. tudatában van a nyílt tengeri kalózkodás veszélyének, különösen Afrika szarva térségében és a szomáliai partok mentén, és felhív minden hajózási vállalatot, hogy működjön együtt azon kormányzati kezdeményezésekkel, amelyek az EU sikeres első haditengerészeti művelete, az Atalanta mentén megvédhetik őket a kalózkodással szemben; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy erősítsék meg az egymás közötti és az Egyesült Nemzetek Szervezetén belüli együttműködést a tengerészek, halászok és utasok, valamint a flotta védelme érdekében;

45. emlékeztet arra, hogy a kalózkodás elleni küzdelem globális megközelítése nem korlátozódhat egyetlen nemzetközi tengeri erőre, hanem annak az érintett térség békéjét és fejlődését elősegítő ágfogó tervbe kell illeszkednie; tudatában van annak is, hogy a hajóknak teljes körűen és megfelelően végre kell hajtaniuk azokat az önvédelmi intézkedéseket, amelyeket a hajózási szervezetek az IMO által jóváhagyott bevált irányítási gyakorlatokon keresztül elfogadtak;

Egyéb megállapítások

46. hangsúlyozza, hogy a kereskedelmi tengerészet globális iparág, és hogy a megállapodásokat lehetőség szerint globális szinten kell megkötni; úgy véli, erre a célra az IMO a legmegfelelőbb fórum; felhívja a tagállamokat, hogy tegyenek nagyobb erőfeszítéseket az általuk aláírt IMO-egyezmények ratifikálása és gyors végrehajtása érdekében;

47. emellett teljes mértékben elismeri az Unió szerepét (például az EMSA révén) a nemzetközi szabályok uniós jogba való átültetésében és a tengerészeti politika végrehajtásában és támogatásában;

48. hangsúlyozza, hogy fel kell gyorsítani a kikötői infrastruktúrák kapacitásának modernizálását és bővítését, mivel a tengeri úton szállított áruk mennyisége várhatóan növekedni fog; rámutat arra, hogy ez hatalmas beruházásokat igényel, és az európai kikötők közötti tisztességes verseny biztosítása érdekében be kell tartani az átlátható és tisztességes finanszírozás szabályait; felkéri a Bizottságot, hogy e célból biztosítson egységes szabályozási keretet;

49. felhívja a Bizottságot, hogy a közlekedéspolitikai fehér könyv közelgő felülvizsgálata során kiindulási alapként vegye figyelembe a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra" című közleményt, valamint ezt az állásfoglalást;

50. olyan politikát szorgalmaz, amely elősegíti a kikötők összekapcsolását a belső területekkel (száraz kikötők és logisztikai platformok) a túlterheltségtől sújtott régiókban, és kéri, hogy e politika épüljön be a TEN-T felülvizsgálatába;

51. hangsúlyozza a hajóépítés gazdasági és stratégiai fontosságát, amely lehetővé teszi a hajókra vonatkozó új technológiák kifejlesztését és felhasználását, valamint az új generációs hajók építéséhez szükséges, nélkülözhetetlen európai szaktudás megőrzését; szorgalmazza az innováció, a kutatás-fejlesztés, valamint a képzés támogatására irányuló intézkedések meghozatalát a versenyképes és innovatív európai hajóépítő iparág megteremtése érdekében;

52. kéri, hogy a kikötők modernizációs és bővítési terveiben az utasterminálokat és az új személyszállító hajókat kötelező legyen felszerelni a csökkent mozgásképességű személyeket segítő létesítményekkel;

53. üdvözli azt a kezdeményezést, hogy alakítsanak ki az utasok jogaival kapcsolatos bevált gyakorlatok terjesztésére irányuló kampányt az utasszállító és tengeri kirándulóhajók üzemeltetői között;

54. felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a TEN-T-k esedékes felülvizsgálatakor az EU tengeri szállítási politikájához 2018-ig szóló ajánlásokat, különösen azokat, amelyek a tengeri gyorsforgalmi utak és a belvízi hajóközlekedés, valamint az európai érdekeltségű kikötők hálózatának összekötő csomópontokként történő hatékony integrálását érintik;

55. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki hasonló stratégiát az európai belvízi hajózás számára, és azt egyeztesse ezzel a stratégiával, előmozdítva ezzel a tengeri teherszállítást és a belvízi áruszállítást összekötő optimális szállítási lánc kialakítását;

56. felhívja a Bizottságot, hogy haladéktalanul nyújtsa be a közleményt az alapvető fontosságú részletekkel kiegészítő, általa megígért útitervet;

*

* *

57. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

Europeana – következő lépések

P7_TA(2010)0129

Az Európai Parlament 2010. május 5-i állásfoglalása Europeana: a fejlesztés következő szakasza (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

Az Európai Parlament,

— tekintettel az „Europeana: a fejlesztés következő szakasza” című, 2009. augusztus 28-i bizottsági közleményre (COM(2009)0440),

— tekintettel a „Szerzői jog a tudásalapú gazdaságban” című, 2009. október 19-i bizottsági közleményre (COM(2009)0532),

— tekintettel az EUROPEANA európai digitális könyvtárról szóló, 2008. november 20-i tanácsi következtetésekre ([1]),

— tekintettel a „Kattintásnyira az európai kulturális örökségtől: A kulturális anyagok digitalizálása és online elérhetősége, valamint a digitális megőrzés terén az Európai Unióban elért eredmények” című, 2008. augusztus 11-i bizottsági közleményre (COM(2008)0513),

([1]) HL C 319., 2008.12.13., 18. o.