



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.11.30.
COM(2012) 713 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Adriai- és jón-tengeri stratégia

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

Adriai- és jón-tengeri stratégia

A Földközi-tengeri térség északi-középső részén található Adriai-tenger és a vele szomszédos Jón-tenger fontos tengerészeti és tengeri terület Európában. Az uniós csatlakozás kilátása miatt a térségben egyre fokozódni fog a személyek, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgása. Az éghajlatváltozás és annak hatásai egyre jobban fenyegetik a part menti területeket. Tengeri és parti területeik fenntartható fejlesztéséhez a parti országok még mindig eltérő szintű tapasztalattal, műszaki kapacitással, pénzügyi forrásokkal és ismeretekkel rendelkeznek.

A tengerek, a szigetek és a tengerparti térségek összetett, egymással kapcsolatban álló rendszerek. Így nem meglepő, hogy az adriai- és jón-tengeri térség országai úgy döntöttek, együttműködésüket a közös természeti kincset képező tengerre alapozva fokozzák.

BEVEZETÉS

(1) Célkitűzések

Ez a közlemény az adriai- és jón-tengeri térség vonatkozásában felméri a tengerrel összefüggő tevékenységek szükségleteit és az ilyen tevékenységekben rejlő potenciált, valamint megalapozza egy koherens tengerstratégia és a hozzá kapcsolódó cselekvési terv 2013-ig történő kidolgozását. Amennyiben az uniós tagállamok felkérlik a Bizottságot az adriai- és jón-tengeri térségre vonatkozó uniós stratégia előkészítésére, ez a tengerstratégia képezheti egy ilyen, több területet lefedő makroregionális EU-stratégia első elemét.

A stratégia meghatározza azon életképes intézkedések és közös kezdeményezések körét, amelyek a kizárólag közös kötelezettségvállalással kezelhető, nemzetközi vonatkozású kihívásokra és lehetőségekre összpontosulnak. A stratégia a meglévő erőforrásokra, jogszabályokra és struktúrákra fog támaszkodni a határokon átnyúló partnerségek előmozdításához, illetve az olyan célok előtérbe helyezéséhez, amelyek mentén a helyi, regionális és nemzeti szereplők mozgósíthatók az Európa 2020 stratégia prioritásainak célzott intézkedésekre való leképezése érdekében.

Körültekintő igazgatással e stratégia végrehajtása gazdasági katalizátorként működhet, és nem teszi szükségessé újabb anyagi források bevonását. A stratégia hozzá fog járulni a projektpályázatok jobb összeállításához, valamint finanszírozásuk és megvalósításuk összehangolásához, különösen a 2014-20-as pénzügyi keret forrásainak hatékonyabb felhasználásához. A tengeri projektek különféle uniós programok és finanszírozási eszközök segítségével finanszírozhatók, tiszteletben tartva a támogatásra jogosult tagállamok hatásköreit. Ide sorolhatók a következők: az ERFA, a KA, az ESZA és az EHH¹, valamint más finanszírozási programok és eszközök, amelyek lehetnek meglévő struktúrák (mint

1

Európai Regionális Fejlesztési Alap, Kohéziós Alap, Európai Szociális Alap, Európai Halászati Alap.

például a hetedik keretprogram² és a LIFE³), vagy jövőbeli eszközök (ilyenek például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és az ETHA⁴) Ezen túlmenően az IPA⁵ forrásait is mozgósítani kell azért, hogy a jövőbeli műveletekbe a tagjelölt és a potenciálisan tagjelölt országokat is bevonják. Finanszírozás más forrásokból is szerezhető, például nemzetközi pénzügyi intézmények – többek között a nyugat-balkáni beruházási keret (WBIF) segítségével –, nemzeti, regionális és helyi forrásokból, valamint magánbefektetőktől. Figyelmet kell fordítani arra, hogy a stratégiai kereten belül mindezeket az eszközöket hatékonyan kombináljuk. A versenyszabályokat is szem előtt kell tartani abban az esetben, ha egy meghatározott projekt finanszírozása állami támogatásnak tekinthető.

A stratégia megteremti a növekedés alapjait azáltal, hogy hosszú távon támogatja a fenntartható és felelősségteljes halászati tevékenységeket, a tengeri környezet jó környezeti állapotának elérését, valamint a biztonságosabb és védettebb tengeri térség megvalósítását. A stratégia a horizontális kérdések megoldásában is segítséget nyújthat, például az éghajlatváltozás hatásaihoz való hatékonyabb alkalmazkodáshoz. Mindez a tengergazdaság intelligens, fenntartható és inkluzív növekedését vonja maga után, és ezáltal hozzájárul az Európa 2020 stratégia⁶ céljainak eléréséhez.

(2) Földrajzi hatály

Az Adriai-tenger és a Jón-tenger⁷ hét ország területét kapcsolja össze, amelyek a következők: három uniós tagállam (Görögország, Olaszország és Szlovénia), egy csatlakozó ország (Horvátország), egy tagjelölt ország (Montenegró) és két potenciális tagjelölt ország (Albánia és Bosznia-Hercegovina). A szintén tagjelölt Szerbia az Adriai-Jón Kezdeményezés⁸ nyolc tagjának egyike. Az Adriai- és Jón-tengeren folytatott tevékenységek vonatkozásában a térség más országai is rendelkeznek politikai és gazdasági érdekekkel, így meghatározott tevékenységekbe eseti alapon ezek az államok is bevonhatók.

(3) Háttér

Az Adriai-tenger és a Jón-tenger partján fekvő országok között már most is szerteágazó együttműködés folyik, amely részben európai programokban – ilyen például az IPA-hoz kapcsolódó, határokon átnyúló adriai együttműködési program és a térséget érintő jövőbeli programok –, részben pedig más kezdeményezésekben (Adriai-Jón Kezdeményezés) gyökerezik.

Ez a közlemény olyan keretet hoz létre, amelyben az integrált tengerpolitika hozzáigazítható az adriai- és jón-tengeri térség szárazföldi és vízi területeinek szükségleteihez, természeti erőforrásainak potenciáljához és társadalmi-gazdasági jellemzőihez. Az integrált tengerpolitikáról szóló, 2011. decemberi következtetéseiben a Tanács úgy nyilatkozott, hogy támogatja „az adriai- és jón-tengeri régió tagállamainak a térségbeli nem uniós

2 A jövőbeli „Horizont 2020” kutatási és innovációs keretprogram.

3 Környezetvédelmi pénzügyi eszköz.

4 Európai Tengerügyi és Halászati Alap.

5 Előcsatlakozási Támogatási Eszköz.

6 COM(2010) 2020 végleges.

7 A Jón-tenger déli határvonalát illetően e közleményben a Nemzetközi Hidrográfiai Szervezet meghatározására támaszkodunk, amely szerint az említett határvonal a Ténaro-fok és a Passero-fok között húzódó vonal.

8 Ez egy regionális együttműködést előmozdító kezdeményezés, amelyet a 2000-ben indítottak útnak az anconai nyilatkozattal. Szerbia azért vált az Adriai-Jón kezdeményezés tagjává, mert Szerbia és Montenegró Államközösségének jogutódja.

szomszédokkal makroregionális stratégia keretében folyó tengerészeti együttműködés fokozására irányuló munkáját”. Amint azt a limassoli nyilatkozat⁹ is kiemeli, a tengermedencék szintjén megvalósuló együttműködés az uniós integrált tengerpolitika fejlesztésének és végrehajtásának egyik mérföldköve. A balti-tengeri¹⁰, a dunai¹¹ és az atlanti-óceáni¹² stratégia hasznos példákkal szolgálhat, és a leszűrt tapasztalatok szempontjából is hasznos lehet. Az alábbiakban ismertetett elképzeléseket az érdekeltek részvételével 2012 során Görögországban, Olaszországban és Szlovéniában tartott három műhelyfoglalkozás is támogatta.

9 Az integrált tengerpolitikáért felelős európai miniszterek és az Európai Bizottság 2012. október 8-i nyilatkozata a növekedést és foglalkoztatást célzó tengerészeti és tengerhasznosítási menetrendről.

10 COM(2009) 248 final és COM(2012) 128 végleges.

11 COM(2010) 715 végleges.

12 COM(2011) 782 végleges.

A TENGERRE ALAPOZOTT INTELLIGENS, FENNTARTHATÓ ÉS INKLUZÍV NÖVEKEDÉS MENETRENDJE

1. PILLÉR: A kék gazdaságban rejlő potenciál lehető legjobb kihasználása

A „Kék növekedés: A fenntartható tengergazdálkodási és tengergazdasági növekedés lehetőségei” című közleményében¹³ a Bizottság felvázolja az európai „kék gazdaságra” vonatkozó elképzelését. A tengerre alapozott gazdasági növekedés kihasználása érdekében az országoknak meg kell teremteniük az innováció és a versenyképesség megfelelő feltételeit, és a komparatív előnyöket biztosító ágazatokra kell összpontosítaniuk.

1.1. Az innováció és a versenyképesség feltételeinek megteremtése

A tengeri ágazatok növekedési potenciáljának felszabadításához igénybe kell venni a növekedés bizonyos katalizátorait, a növekedés gátjait pedig meg kell szüntetni. Foglalkozni kell az adminisztratív egyszerűsítés és harmonizáció, a szükséges készségek elsajátítása, a kutatás, a fejlesztés, az innováció, a tengeri klaszterek, az intelligens és az éghajlatváltozás hatásainak ellenálló infrastruktúra, valamint a képzett és mobil munkaerő. A fejlesztésükhöz biztosított megfelelő feltételek a terület kulcsfontosságú ágazatai – például a hajógyártás, a hajózás és a logisztika – számára elősegíti a versenyelőny megszilárdítását, valamint új üzleti lehetőségeket nyit meg. A Friuli-Venezia Giulia régióban a Ditenave kiváló példát szolgáltat arra, miként egyesíti egy tengeri klaszter a csúcstechnológiát gyártó ipar, az egyetemek és a regionális hatóságok potenciálját.

A tengeri és tengerparti területek fokozott gazdasági igénybevétele élénkítheti a területekért folyó versenyt. A tengeri területrendezés kulcsfontosságú az olyan döntéshozatal megvalósításában, amely egyensúlyt teremt a tengeri területekért versengő ágazatok érdekei között. A tengerparti övezetek integrált kezelése (ICZM) szintén segítséget nyújt a parti övezeteket érő egyre nagyobb terhelés enyhítésében. Az UNEP/MAP¹⁴ kiemelt cselekvési terve fontos támogatást biztosít a mediterrán országoknak a tengerparti övezetek integrált kezeléséhez és a barcelonai egyezmény ICZM-jegyzőkönyvének végrehajtásához.

A fentiek fényében a főbb fejlesztendő területek közé sorolhatók a következők:

- az igazgatási együttműködés fejlesztése a hajózás adminisztrációjának az uniós vívmányokban előírt egyszerűsítése és harmonizálása érdekében,
- a tengeri klaszterek és kutatási hálózatok kialakításának serkentése, valamint az innovációt ösztönző kutatási stratégia kialakítása,
- a munkaerő mobilitásának és képzettségének növelése, beleértve a képesítések átláthatóságát,
- a tengeri területrendezés és az ICZM fejlesztése mind tagállami, mind tagállamközi szinten, összhangban az ökoszisztéma-alapú szemlélettel, valamint a védett tengeri

¹³ COM(2012) 494 final, 2012. szeptember 13.

¹⁴ Az UNEP/MAP (ENSZ Környezetvédelmi Program – Mediterrán Cselekvési Terv) Koordináló Egysége a Földközi-tenger tengeri környezetének és partvidékének szennyezés elleni védelméről szóló egyezmény végrehajtásáért felelős szerv.

területekkel¹⁵ kapcsolatos főbb uniós kutatási projektek eredményeinek lehető leghatékonyabb kihasználása.

1.2. Releváns tengeri ágazatok

1.2.1. Tengeri közlekedés

Figyelembe véve földrajzi elhelyezkedésüket Európa kelet–nyugati, illetve észak–déli középvonalán, az Adriai-tenger és a Jón-tenger fontos tengeri közlekedési útvonalat képeznek. Több közép-európai, illetve tengerparttal nem rendelkező ország nagymértékben rá van utalva az észak-adriai kikötőkre az import tekintetében. Öt észak-adriai kikötő (Koper, Ravenna, Rijeka, Velence, Trieszt) az Észak-adriai Kikötők Szövetségének (North Adriatic Port Association, NAPA) logisztikai platformjába tömörült. Az adriai- és jón-tengeri kikötők versenyképessége – a jelenleg fejlesztés alatt álló uniós kikötői stratégia szerint, amelyre vonatkozóan a Bizottság a tervek szerint 2013 első felében terjeszti elő javaslatát – többek között az alábbiaktól függ:

- A kikötőknek az intermodalitás fejlesztésére vonatkozó kapacitása a tengeri és a szárazföldi közlekedési módok integrálása révén. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében tervezett balti–adriai és földközi-tengeri közlekedési folyosók orvosolni fogják a vasúti és autópálya-összeköttetések hiányát.
- Hatékony és környezetbarát működés.

A kikötők létfontosságú szerepet játszanak a területi kontinuitás és a társadalmi kohézió biztosításában. Mindazonáltal az adriai- és jón-tengeri térség országaiban az áru- és személyszállítás lebonyolítása ritkán történik tengeri útvonalon. Figyelembe véve az említett térségben lévő országok és városok nagy számát, valamint a köztük lévő – tengeri útvonalon mért – kis távolságokat, a rövid távú tengeri fuvarozás fejlesztése nagy lehetőségekkel kecsegtet. Az adriai-tengeri gyorsforgalmi út¹⁶ kiváló példája azon törekvésnek, hogy transzeurópai multimodális közlekedési rendszeren keresztül életképes és megbízható áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatás legyen nyújtható. A nemzetközi kompjakatok különösen fontosak, figyelemmel a Horvátország és Görögország partjainál található nagyszámú szigetre.

A fentiek fényében a tervezett kikötői stratégia és a jövőbeli TEN-T intézkedések keretében fejlesztendő potenciális prioritási területek közé sorolhatók a következők:

- az interfészek, eljárások és infrastruktúrák optimalizálása a dél-, közép- és kelet-európai térség országaival folytatott kereskedelem megkönnyítésére,
- az összeköttetések optimalizálása a térséget behálózó integrált, keresletalapú és alacsony szénkibocsátású tengeri közlekedési hálózat fejlesztése révén, külön figyelmet fordítva a szigetek elérhetőségére,
- egyre nagyobb hosszú távú környezeti és gazdasági fenntarthatóság.

¹⁵ Ide tartozik például a hetedik keretprogram óceánokat érintő részének „COCONET” elnevezésű projektje.

¹⁶ ADRIAMOS

Konkrét lehetőségként érdemes mérlegelni a kikötők és a mögöttük elterülő szárazföldi területek összeköttetésének javítását és a határok nélküli tengeri közlekedési térség gyors megvalósítását (a térségben tengeren lebonyolított, EU-n belüli fuvarozás adminisztratív terheinek csökkentése vagy a térség kikötőiben nyújtott szolgáltatások hatékonyságának és színvonalának emelése).

1.2.2. Tengerparti és tengeri idegenforgalom

Az idegenforgalom gazdasági szempontból az egyik legjelentősebb és gyors ütemben növekedő tengerhasznosító tevékenység. Munkahelyek létrehozásával, valamint a tengerparti és tengeri kulturális örökség megőrzésének előmozdítása révén jelentősen hozzájárul a regionális gazdaság fejlődéséhez. Az adriai- és a jón-tengeri kereskedelmi kamarák fóruma kidolgozta az „AdriIon” közös védjegyet. Az intenzív tengerparti idegenforgalom megfelelő igazgatása elengedhetetlen azon lehetséges káros hatások enyhítésében, amelyek a turizmus alapját képező tengerparti és tengeri környezetet érhetik. Például a hulladék- vagy szennyvízkezelő üzemek kapacitását fejleszteni kell ahhoz, hogy elkerülhető legyen a hulladék vagy szennyvíz közvetlenül a tengerbe bocsátása.

A tengeri körutazások ágazata már most is gyors ütemben növekszik az adriai- és jón-tengeri térségben. Velence és Dubrovnik a tengeri körutazáson részt vevő utasok számát tekintve Európa tíz legforgalmasabb kikötője közé tartozik. Az ágazat egyre nagyobb szegmentálódása és az új üzleti modellek megjelenése új lehetőségeket teremt különféle kikötők számára.

Végezetül a tengerparti területeken és a tengerfenéken található kulturális és archeológiai örökség létfontosságú mind a turizmus fejlesztése, mind a közös identitás szempontjából.

A fentiek fényében a következő tényezők a fejlesztendő prioritási területek példáinak tekinthetők:

- a tengerparti és tengeri idegenforgalom fenntartható fejlesztésének támogatása, az innováció serkentése, valamint a közös marketingstratégiák és termékek ösztönzése,
- az ágazat fenntarthatóságának garantálása környezeti lábnyomának korlátozása révén, figyelembe véve az éghajlatváltozás hatásait,
- a tengeri körutazások fenntartható fejlesztésének előmozdítása,
- a kulturális örökség értékének és megbecsülésének fokozása.

Konkrét lehetőségként érdemes mérlegelni a „közös márkanév” előmozdítását a térségre vonatkozó idegenforgalmi promócióban – összhangban az adriai- és a jón-tengeri kereskedelmi kamarák által megkezdett munkával –, valamint az új üzleti modellek felkutatását a tengeri körutazások ágazatában.

1.2.3. Akvakultúra

Az akvakultúra ágazata az EU-ban nagyjából 80 000 közvetlen munkahelyet jelent, és az EU számos tengerparti területén létfontosságú megélhetési forrás. A haltenyésztés tekintetében

Olaszország és Görögország több mint 284 000 tonnás termeléssel a földközi-tenger térségének legjelentősebb termelő országai közé tartoznak.

A környezeti és gazdasági szempontból egyaránt fenntartható, erős és színvonalas európai akvakultúraágazat hozzájárulhat a munkahelyteremtéshez és az egészséges élelmiszer-termékek ellátáshoz. Az akvakultúra ezenkívül csökkentheti a halászati terhelést, elősegítve ezáltal a halállományok megőrzését. Az uniós környezetvédelmi jogszabályok kellő figyelmet fordítanak a káros hatások enyhítésére.

Az uniós akvakultúra teljes potenciáljának felszabadítását több akadály gátolja: a helyhez és engedélyezéshez való korlátozott hozzáférés; az ipar széttagoltsága; az innovációra irányuló magvető tőkéhez és hitelekhez való korlátozott hozzáférés; időigényes adminisztratív eljárások és bürokrácia. A szubszidiaritás elvével összhangban a közös halászati politika előterjesztett reformja szerint az akvakultúrát olyan, összehangolt szemlélet alkalmazásával kell előmozdítani, amely a jogilag nem kötelező jellegű stratégiai iránymutatásokon és közös prioritásokon, valamint a bevált módszerek nyílt koordinációval történő megosztásán alapszik. A fentiek fényében a következő tényezők a fejlesztendő prioritási területek példáinak tekinthetők:

- új munkahelyek és üzleti lehetőségek teremtése további kutatás és innováció révén,
- a tengeri területrendezés elveivel összhangban olyan eszközök kifejlesztése, amelyek elősegítik az akvakultúra-termelésre alkalmas helyszínek kiválasztását, ideértve a helymegosztás elve szerint az akvakultúra-termeléssel párhuzamosan végezhető tevékenységek feltérképezését is.

Konkrét lehetőségként érdemes mérlegelni az adminisztratív akadályok lebontására irányuló együttműködést és a területrendezésnek a bevált módszerek cseréjével történő optimalizálását.

2. PILLÉR: Egészségesebb tengeri környezet

Az Adriai- és a Jón-tenger parti és tengeri környezete az élőhelyek és fajok rendkívüli sokféleségének ad otthont. Neptunfű-telepek és különféle tengeri emlősök mindkét tengerben megtalálhatók.¹⁷

Az antropogén terhelések és topográfiai jellemzők halmozódása miatt ezek az élőhelyek rendkívül veszélyeztetettek a szennyezéssel szemben. A parti államok közötti együttműködés a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv, a barcelonai egyezmény és annak jegyzőkönyvei, valamint az Adriai-tenger és az adriai tengerparti területek védelmére létrehozott vegyes bizottság által létrehozott szabályozási kereteken belül zajlik.

Az Adriai-tengerre jelentős hatást gyakorol a folyókból befolyó víz. A földközi-tengeri térség szárazföldi vízfolyásainak nagyjából egyharmada ömlik az Adriai-tenger északi vagy középső részébe. Az ennek eredményeként jelentkező eutrofizáció a területet fenyegető egyik legnagyobb veszély.¹⁸ A vízügyi keretirányelv rendelkezéseinek végrehajtása ezért lényeges a tengeri környezet jó környezeti állapotának eléréséhez.

Azon túlmenően, hogy esztétikai problémát jelent, a tengeri hulladék jelentős mértékben veszélyezteti a tenger élővilágát. A hulladékok főként szárazföldi tevékenységekből származnak: háztartási hulladék, idegenforgalmi létesítmények kibocsátásai és hulladéklerakókból szivárgó csurgalékvíz.

A térséget ezenkívül intenzív tengeri közlekedés jellemzi, aminek következtében számolni kell a hajók és a kikötők kibocsátásaival, a balesetek kockázatával, valamint a ballasztvíz kibocsátása révén az invazív idegen fajok behurcolásával. 2005-ben Horvátország, Olaszország és Szlovénia aláírta a szubregionális készenléti tervről szóló megállapodást¹⁹, amely jogi és műveleti keretrendszert hoz létre a tengerszennyezés megakadályozására és leküzdésére.

A fentiek fényében a következő tényezők a megfelelő EU-szakpolitikákban fejlesztendő prioritási területek példáinak tekinthetők:

- a tengeri és a tengerparti környezet esetében a jó környezeti és ökológiai állapot elérése 2020-ra, összhangban a vonatkozó uniós vívmányokkal és a barcelonai egyezmény szerinti ökoszisztéma-alapú megközelítéssel,
- a biológiai sokféleség, az ökoszisztémák és szolgáltatásaik megőrzése a Natura 2000 elnevezésű európai ökológiai hálózat végrehajtása és igazgatása révén, figyelembe véve a barcelonai egyezmény keretében végzett kapcsolódó munkát is,
- a tengeri hulladék mennyiségének csökkentése többek között a tengerparti területeken végzett hatékonyabb hulladékgazdálkodás által,

¹⁷ A Földközi-tenger kezdeti integrált értékelése, amelyre az ökoszisztéma-alapú szemlélettel összefüggő folyamat harmadik szakaszának keretében került sor.

¹⁸ Lásd ugyanott.

¹⁹ Sub-Regional Contingency Plan for Prevention of, Preparedness for and Response to Major Marine Pollution Incidents in the Adriatic Sea

- a szubregionális együttműködés további elmélyítése, a meglévő mechanizmusok nyomon követése – különös figyelemmel a súlyos olajszennyezések megelőzésére, az erre vonatkozó felkészültség növelésére és az összehangolt válaszlépések kialakítására vonatkozó EMSA-iránymutatás –, valamint annak megvizsgálása, miként használhatók fel jobban a rendelkezésre álló uniós források.

Konkrét lehetőségként érdemes mérlegelni a védett tengeri területek igazgatásáért felelős, a biológiai sokféleség megőrzéséért dolgozó hatóságok bevált módszereinek cseréjét – az Adriai Védett Területek Hálózata (AdriaPAN) keretében végzett munkára építve –, valamint a szubregionális készenléti terv végrehajtását és lehetőség szerint annak az adriai- és jón-tengeri térségbeli országokra való kiterjesztését.

3. PILLÉR: Biztonságosabb és védettebb tengeri térség

Az emberek és a környezet egészségével, biztonságával és védettségével kapcsolatos kihívásoknak nem szabnak gátat az egyes országok tengeri határai. Szinergián alapuló regionális válaszlépések kidolgozására kell törekedni, szem előtt tartva a meglévő uniós és nemzetközi szabályok összehangolt végrehajtását és az új technológiák kiaknázását.

A térség bizonyos harmadik országainak javítaniuk kell a lobogó szerinti államként nyújtott teljesítményüket és a kikötő szerinti állam hatósága által végzett ellenőrzésekről szóló Párizsi Memorandum szerinti teljesítménylistán elfoglalt rangsorukat. Az uniós és nemzetközi szabályok szigorú végrehajtása végül hozzá fog járulni a térségben folytatott hajózás színvonalának emeléséhez, kiegyenlített versenyszabályokat fog eredményezni, ösztönözni fogja a mobilitást, valamint fokozatosan felkészíti a tagjelölt és a potenciális tagjelölt országokat az uniós csatlakozásra. Fontos támogatni az uniós és nemzetközi szabályok tiszteletben tartásának kultúráját.

Ezenkívül az Adriai- és a Jón-tengeren a személyhajók éves szinten sűrűbben közlekednek, mint más térségekben, miközben a tengeri úton szállított kőolaj- és földgáz mennyisége is egyre növekszik. A kereskedelmi célú tengeri közlekedésen túlmenően az Adriai- és Jón-tengert az illegális bevándorlásban és más jogellenes tevékenységekben érdekelt bűnszövetkezetek is igénybe veszik. Fokozni kell a hatóságok abbéli képességeit, hogy figyelemmel kísérjék a tengeri forgalmat, reagáljanak a vészhelyzetekre, emberéleteket mentsenek, helyreállítsák a tengeri környezetet, ellenőrzés alatt tartásuk a halászati tevékenységeket, megbirkózzanak a biztonsági kockázatokkal és fellépjenek az illegális tevékenységekkel szemben.

A fentiek fényében – figyelembe véve az uniós vívmányok keretében hozott, folyamatban lévő intézkedéseket, és a tagállami intézményi rendszerekkel összhangban – a következő tényezők a különösen a térség egymással szomszédos országaiban fejlesztendő prioritási területek példáinak tekinthetők:

- a szabálykövető magatartás javítása a lobogó és kikötő szerinti államok általi ellenőrzés, a hajózás felelősségi és biztosítási rendszere, a hajóhigiénia és a fertőző betegségek terjedésének hajókon való megfékezése, a balesetek kivizsgálása és a kikötővédelem tekintetében,
- a nemzeti vagy regionális tengerügyi hatóságok és az EU közötti együttműködés elmélyítése, valamint olyan mechanizmusok kialakítása, amelyek lehetővé teszik a nemzeti VTMISS-rendszerek²⁰ között a SafeSeaNet-rendszeren keresztül történő tengerforgalmi információcserét,
- a döntéstámogató rendszerek, a baleseti reagálóképesség és a készenléti tervek fejlesztésének támogatása,
- megfelelő információforrások biztosítása a hajók legénysége és a navigációs tisztek számára: például batimetria adatok, a tengerfenék feltérképezése és hidrográfiai

felmérések, valamint ezen információk elektronikus hajózási térképekbe való bevitele (e-navigáció), különösen a személyhajók esetében,

E célok elérése érdekében – az érdekeltekkel folytatott egyeztetések első fordulójában elhangzottak alapján – érdemes mérlegelni a meglévő ADRIREP-rendszer²¹ frissítését és annak a SafeSeaNet-rendszerbe való beépítését.

4. PILLÉR: Fenntartható és felelősségteljes halászat

A stratégiának fokoznia kell a hosszú távon fenntartható és felelősségteljes halászat megvalósítását célzó erőfeszítéseket azért, hogy a halászati tevékenység továbbra is gazdasági forrásokat biztosíthasson a tengerparti területek számára.

Először is törekedni kell a közös halászati politika (KHP) elveinek hatékony végrehajtására. A KHP célja a halászati gazdálkodás alulról felfelé építkező megközelítésének előmozdítása. A szóban forgó térség vonatkozásában hasznos lenne meghatározni a halászat szempontjából érdeket képviselő védett tengeri területek²² kezelésére vonatkozó közös elveket és eszközöket, ide értve többek között az érzékeny élőhelyek és a meghatározott fajok (például teknősök, delfinek) védelmére irányuló intézkedések elfogadását.

A halászat kereskedelmi vonatkozásai tekintetében a horvát, olasz és szlovén közigazgatási szervek és termelői szervezetek között már most is folyik együttműködés, amelynek köszönhetően létrejött többek között az észak-adriai térségben végzett halászat és akvakultúra társadalmi-gazdasági megfigyelőközpontja. E szerv hatásköre bővíthető volna a piackutatással és olyan szolgáltatások kifejlesztésével, amelyek a termékek jobb nyomon követhetőségét és hatékonyabb értékesítését biztosítanák.

A szakmai tapasztalatok és a bevált módszerek cseréje alapján, illetve a közös operatív kezdeményezések továbbfejlesztése révén az ellenőrzés, a nyomon követés és a felügyelet terén fokozni kell a szabálykövető magatartást és meg kell könnyíteni az információátadást. A megfelelő művelési eszközök (rendszerek, felszerelés és más erőforrások) korszerűsítésének lehetőségét is meg kell vizsgálni.

Tudományos kérdésekben és a halászati gazdálkodás területén már most is folyik többoldalú együttműködés a Földközi-tengeri Általános Halászati Bizottság (GFCM) és a ENSZ Élelmezésügyi és Mezőgazdasági Szervezetének (FAO) regionális projektjei (Adriamed, Eastmed) keretében. Ezeket a projekteket meg kell szilárdítani valamennyi részes állam fokozott bevonása révén. Ezzel párhuzamosan a térség országai közötti további tudományos együttműködést is elő lehetne mozdítani annak érdekében, hogy a tudományos kutatás jobban összhangba kerüljön a halászati- és akvakultúraágazat igényeivel.

A fentiek fényében a következő tényezők a fejlesztendő prioritási területek példáinak tekinthetők:

21 Adriai Forgalmi Információs Rendszer.

22 Ilyenek például a földközi-tengeri halászatra vonatkozó rendelet 19. cikke értelmében halászati tilalom hatálya alá tartozó területek, a Földközi-tengeri Általános Halászati Bizottság (GFCM) által halászati tilalom alá vont területek, valamint a barcelonai egyezmény szerinti, a Földközi-tenger szempontjából fontos, fokozottan védett területek.

- a fenntartható halászati gazdálkodás megvalósítása, beleértve a többéves tervek és a védett tengeri területekhez fogható tágabb intézkedések fejlesztését,
- hozzájárulás a halászat nyereségességéhez és fenntarthatóságához az érdekelteknek a halászati gazdálkodásba és más tevékenységekbe való bevonásával,
- a szabálykövető magatartás javítása, az erőforrások kímélése, az információátadás megkönnyítése, valamint a halászati tevékenységek ellenőrzésében az együttműködés szorosabbra fűzése,
- a halászat tárgyában folytatott tudományos együttműködés elmélyítése.

Konkrét lehetőségként érdemes mérlegelni a piackutatás és a szolgáltatások fejlesztését – annak érdekében, hogy a halászati- és akvakultúra-termékeknek a térségben történő értékesítése egyértelmű szabályok alapján, hatékonyan és az alkalmazandó szabályokkal összhangban történjen –, valamint a társadalmi-gazdasági adatok cseréjét a halászati ágazatban.

A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK: EGY CSELEKVÉSI TERV ELŐKÉSZÍTÉSE

Az adriai- és jón-tengeri stratégia részletes kifejtésére egy cselekvési terv keretében 2013 második felében kerül sor, a vonatkozó uniós politikák folyamatban lévő, illetve tervezett intézkedéseinek tiszteletben tartása mellett. A cselekvési terv az e közleményben meghatározott pilléreket alapul véve fogja tárgyalni a támogatásra javasolt prioritási területeket és intézkedéseket, melyek lehetővé tennék a fentiekben ismertetett kihívások kezelését és lehetőségek megragadását. A terv egyértelmű, az Európa 2020 stratégiával összhangban lévő célokat fog kijelölni. A vonatkozó intézkedéseket a térségbeli érdekeltek – többek között kormányok, ügynökségek, régiók, önkormányzatok, gazdasági szereplők, kutatók, valamint nemzetközi, illetve nem kormányzati szervezetek – hozzák majd meg, akikkel a Bizottság együttműködést fog folytatni.

A Bizottság együtt fog működni ezekkel az érdekeltekkel és más, a térségben tevékenységet folytató intézményekkel, programozásért felelős szervekkel és kormányközi szervezetekkel annak érdekében, hogy tevékenységüket adott esetben összehangolják a stratégia céljaival, valamint hogy azonosítsák a tervezett intézkedések és projektek koordinálására alkalmas szerveket.

A stratégiát a hozzá kapcsolódó cselekvési terv lehető legkoherensebb módon történő összeállítását, nyomon követését és végrehajtását szem előtt tartva kell irányítani.

KÖVETKEZTETÉSEK

A Bizottságnak meggyőződése, hogy ez a keretrendszer minden országnak támogatást nyújt az Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek eléréséhez a tengeri erőforrásait és eszközeit, azok potenciálját és fenntartható használatát illetően. Rugalmas és inkluzív módon mozdítja elő az európai integrációt és a térségi együttműködést, mindeközben tiszteletben tartva a szubszidiaritás elvét. Az Európai Bizottság szeretné tudni, hogy az ismertetett prioritási

területek lefedik-e azokat a főbb megoldandó kérdéseket, amelyek esetében a szorosabb együttműködésnek pozitív hatása lehet. A Bizottság egyúttal javaslatokat vár a stratégiát és a cselekvési tervet kísérő, hatékony és rugalmas irányítási keretre vonatkozóan, amelynek segítségével az intézkedések végrehajthatók. A Bizottság ezért felkéri a Tanácsot, az Európai Parlamentet, a Régiók Bizottságát és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy vizsgálják meg és fogadják el ezt a közleményt.