

## **P7\_TA(2013)0300**

### **Jūras nozaru izaugsme — ilgtspējīgas izaugsmes veicināšana ES jūrniecības, jūras transporta un tūrisma nozarē**

**Eiropas Parlamenta 2013. gada 2. jūlija rezolūcija par jūras nozaru izaugsmi — ilgtspējīgas izaugsmes veicināšanu ES jūrniecības, jūras transporta un tūrisma nozarē (2012/2297(INI))**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas 2012. gada 13. septembra paziņojumu „Jūras nozaru izaugsme un izaugsmes noturību veicinošās iespējas” (COM(2012)0494),
- ņemot vērā Komisijas 2012. gada 11. septembra ziņojumu „ES integrētās jūrlietu politikas progress” (COM(2012)0491) un tam pievienoto Komisijas dienestu darba dokumentu (SWD(2012)0255),
- ņemot vērā 2012. gada 8. oktobra Limasolas deklarāciju par Jūras un jūrlietu programmu izaugsmei un nodarbinātībai,
- ņemot vērā Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*), kas stājās spēkā 1994. gada 16. novembrī,
- ņemot vērā priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido jūras telpiskās plānošanas un integrētās piekrastes pārvaldības satvaru (COM(2013)0133),
- ņemot vērā 2012. gada 31. oktobra Komisijas dienestu darba dokumentu „Pārskats par ES politiku, tiesību aktiem un iniciatīvām centienos samazināt atkritumu izgāšanu jūrā” (SWD(2012)0365),
- ņemot vērā Komisijas 2012. gada 29. augusta zaļo grāmatu „Zināšanas par jūru 2020 — no jūras dibena kartēšanas līdz prognozēm par turpmākajām norisēm okeānā” (COM(2012)0473),
- ņemot vērā Komisijas 2011. gada 28. marta balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (COM(2011)0144),
- ņemot vērā Komisijas 2010. gada 30. jūnija paziņojumu „Eiropa, tūristu apmeklētākā vieta pasaulē — jaunas Eiropas tūrisma nozares politiskās pamatnostādnes” (COM(2010)0352),
- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 21. janvāra paziņojumu „Paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem” (COM(2009)0010),
- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 10. oktobra paziņojumu „Integrēta Eiropas Savienības jūrniecības politika” (COM(2007)0575),
- ņemot vērā Komisijas 2006. gada 7. jūnija zaļo grāmatu „Ceļā uz turpmāko ES

jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām” (COM(2006)0275),

- ņemot vērā 2011. gada 27. septembra rezolūciju par Eiropu, tūristu apmeklētāko vietu pasaulē — jaunām Eiropas tūrisma nozares politiskajām pamatnostādņēm<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā 2010. gada 21. oktobra rezolūciju par integrēto jūrniecības politiku (IJP) — sasniegtā progresa novērtēšanu un jauniem uzdevumiem<sup>2</sup>,
  - ņemot vērā 2010. gada 5. maija rezolūciju par stratēģiskiem mērķiem un rekomendācijām ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā<sup>3</sup>,
  - ņemot vērā 2008. gada 16. decembra rezolūciju par tūrisma ietekmes reģionālās attīstības aspektiem piekrastes reģionos<sup>4</sup>,
  - ņemot vērā 2008. gada 20. maija rezolūciju par integrētu Eiropas Savienības jūrlietu politiku<sup>5</sup>,
  - ņemot vērā 2007. gada 12. jūlija rezolūciju „Ceļā uz turpmāko Eiropas Savienības jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām”<sup>6</sup>,
  - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2013. gada 20. marta atzinumu par Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Jūras nozaru izaugsme un izaugsmes noturību veicinošās iespējas”,
  - ņemot vērā Reģionu komitejas 2013. gada 31. janvāra atzinumu par paziņojumu „Jūras nozaru izaugsme un izaugsmes noturību veicinošās iespējas”,
  - ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Reģionālās attīstības komitejas un Zivsaimniecības komitejas atzinumus (A7-0209/2013),
- A. tā kā vairāk nekā 70 % no zemeslodes virsmas sedz okeāni un jūras, kam var būt izšķirīga nozīme to ilgtermiņa problēmu risināšanā, ar kurām saskaras ES, piemēram, klimata pārmaiņas un konkurētspēja pasaulē;
- B. tā kā Eiropas Savienībā ir sešas lielas piekrastes zonas (Atlantijas okeāna, Ziemeļjūras, Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras reģioni, kā arī tālākie reģioni), kam ir atšķirīgi teritoriālie resursi un tajās veikto darbību veidi;
- C. tā kā aptuveni puse Eiropas iedzīvotāju dzīvo gar 89 000 kilometrus garo Eiropas piekrasti un tādēļ ir svarīgi, lai reģionālās un vietējās iestādes ņemtu vērā šo demogrāfisko spiedienu valsts politikas īstenošanā;

---

<sup>1</sup> OV C 56 E, 26.2.2013., 41. lpp.

<sup>2</sup> OV C 70 E, 8.3.2012., 70. lpp.

<sup>3</sup> OV C 81 E, 15.3.2011., 10. lpp.

<sup>4</sup> OV C 45 E, 23.2.2010., 1. lpp.

<sup>5</sup> OV C 279 E, 19.11.2009., 30. lpp.

<sup>6</sup> OV C 175 E, 10.7.2008., 531. lpp.

- D. tā kā tiek prognozēts, ka tehnikas progress un jaunu ilgtspējīgas izaugsmes avotu meklējumi līdz 2020. gadam palielinās jūras nozaru ekonomikas apjomu līdz EUR 590 miljardiem, kopā nodrošinot 7 miljonus darbvieta;
- E. tā kā prognozētais cilvēka darbības pieaugums notiks trauklā jūras vidē, kurā tikai 10 % jūras dzīvotņu un 2 % jūras sugu ir veselīgas, kas norāda uz to, ka jūrā veiktajām saimnieciskajām darbībām nevajadzētu apdraudēt jūras vides ilgtspēju;
- F. tā kā ieguldījumi dabas un cilvēka kapitālā ir svarīgi, lai risinātu sarežģītus jautājumus, ar ko patlaban jāsaskaras, jo īpaši saistībā ar cilvēka darbības ekonomiskās un sociālās ilgtspējas un videi nekaitīgu apstākļu nodrošināšanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām, lai cīnītos pret krasta eroziju un jūru paskābināšanos, kā arī saglabātu bioloģisko daudzveidību, ņemot vērā, ka veselīgas un produktīvas ekosistēmas ir būtiski nepieciešamas ilgtspējīgas un konkurētspējīgas jūras nozaru ekonomikas attīstībai;
- G. tā kā jūras nozaru izaugsmes prioritāro jomu ietekmes uz vidi apjoms un darbības joma ir ļoti neskaidri un, ņemot vērā ierobežotās zināšanas par ļoti sarežģītajām jūras ekosistēmām, šī ietekme, iespējams, ir kaitīga, attiecīgo lēmumu pieņemšanā ir jāvadās pēc piesardzības principa, kas minēts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 192. panta 2. punktā;
- H. tā kā piekrastes un jūrniecības politikas nozare būtu jāiekļauj vispārējā plānošanas sistēmā 2014.–2020. gadam, arī lai sasniegtu stratēģijas „Eiropa 2020” mērķus;
- I. tā kā gudras, ilgtspējīgas un iekļaujošas izaugsmes mērķi piekrastes un salu zonās ir jāpamato ar šiem apgabaliem raksturīgo sistēmisko un strukturālo trūkumu rūpīgu analīzi;
- J. tā kā ES salu sistēmai ar jūras transportu saistītās izmaksas ir daudz lielākas nekā citām ES piekrastes zonām;
- K. tā kā tūrisma sezonālais raksturs būtiski ietekmē piekrastes un salu zonu attīstību un būtu jāizstrādā *ad hoc* stratēģija, lai cīnītos ar šo problēmu;
- L. tā kā ir jāsaskaņo makroreģionālās stratēģijas un attiecīgie rīcības plāni ES jūras baseiniem;
- M. tā kā šis ziņojums ir Eiropas Parlamenta ceļvedis jūras nozaru izaugsmes turpināšanai,

### ***Vispārējais regulējums***

1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par jūras nozaru izaugsmi, kas veido stratēģijas „Eiropa 2020” jūras dimensiju un skaidri norāda uz jūras ekonomikas potenciālu nodrošināt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi un radīt nodarbinātības iespējas;
2. atzinīgi vērtē Komisijas ziņojumu par ES integrētās jūrlietu politikas (IJP) progresu; atkārtoti pauž atbalstu IJP un uzsver, ka šīs politikas veicināšana joprojām ir galvenais veids, kā sekmēt jūras nozaru izaugsmi;
3. atzīst, ka jūrām un okeāniem nākotnē būs aizvien lielāka nozīme pasaules ekonomikas izaugsmē; uzskata, ka jūras nozaru izaugsmes stratēģija kā daļa no integrētās jūrlietu politikas sekmēs sinerģiju un saskaņotas politikas attīstību, tādā veidā radot Eiropas pievienoto vērtību un dodot ieguldījumu darbvieta izveidē jūras nozarē;

4. uzskata — lai veicinātu Savienības jūras ekonomikas nozaru konkurētspēju pasaules tirgū, valsts, vietējām, reģionālajām un Eiropas iestādēm ir jārada ilgtspējīgai izaugsmei vajadzīgie apstākļi, proti, jāizveido jūras telpiskās plānošanas sistēmas, jāmodernizē infrastruktūra, jānodrošina iegūt profesionālās prasmes un jāgarantē finansējums; uzsver, ka ir svarīga informācijas un paraugprakses apmaiņa starp dažādu līmeņu valsts iestādēm, izveidojot īpašu Eiropas mēroga platformu;
5. norāda, ka mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU), kas darbojas jūras izaugsmes nozarēs, būs grūti nodrošināt pietiekamu finansējumu, un tādēļ atzinīgi vērtē tādas iniciatīvas kā jaunie ES noteikumi par riska kapitāla fondiem, kuri atvieglos MVU piekļuvi finansējumam;
6. uzskata — laikā, kad dalībvalstis samazina publiskos ieguldījumus, ir steidzami jānodrošina, ka attīstības politikas jomas un — vēl svarīgāk — augstu izmaksu projekti, piemēram, transporta, enerģētikas un telekomunikāciju infrastruktūras projekti, saņem pietiekamu finansējumu 2014.–2020. gada plānošanas periodā un pēc tā; aicina dalībvalstis novirzīt pieejamos finanšu instrumentus un Eiropas finansējumu jūras ekonomikas projektiem;
7. uzsver, ka ir svarīgi ņemt vērā — jo īpaši 2014.–2020. gada daudzgadu finanšu shēmā — to dalībvalstu īpašās vajadzības, kurām tika piešķirti līdzekļi, lai tās izglābtu no krīzes, un kurām ir sevišķi sarežģīti uzsākt augstu izmaksu projektus, kā arī tālāko un salu reģionu īpašās vajadzības, jo šie reģioni saskaras ar strukturāliem ierobežojumiem to attāluma un dabisko īpatnību dēļ;
8. norāda uz ekonomikas krīzes apstākļiem un sociālajām problēmām, kas skar daudzas teritorijas, jo īpaši salas, galvenokārt Vidusjūras reģionā un jo īpaši tās, kas atrodas ļoti tālu no kontinenta; uzsver, ka salu perifēriskums attiecībā uz vienoto tirgu izraisa to ekonomisko un rūpniecisko stagnāciju un iedzīvotāju skaita samazināšanos, kas Eiropas iestādēm ir jārisina ar konkrētiem pasākumiem; tādēļ mudina Komisiju apsvērt brīvu zonu izveidi kā instrumentu, kas, samazinot nodokļu slogu un piesaistot tiešus ārvalstu ieguldījumus, varētu apstādināt salu apgabalu lejupslīdi, veicinot to izaugsmi un attīstību;
9. uzsver jūras baseinu stratēģiju nozīmi reģionālās attīstības un ekonomiskās, teritoriālās un sociālās kohēzijas sekmēšanā, Eiropas ekonomikas atveseļošanā, iekļaujošas jūras nozaru izaugsmes veicināšanā, darbvieta izveidē un jūras un piekrastes bioloģiskās daudzveidības aizsardzībā; aicina plaši ieviest šādas pašreizējām un turpmākām makroreģionālām stratēģijām piesaistītas stratēģijas visiem Eiropas jūras baseiniem un piešķirt pienācīgus ES un cita veida finanšu un administratīvos resursus to īstenošanai; uzskata, ka ir jāpalielina reģionu nozīme jūras baseinu stratēģiju izstrādē; šajā sakarībā atzīst teritoriālās un pārrobežu sadarbības ieguldījumu to problēmu risināšanā, ar kurām saskaras piekrastes un jūras reģioni;
10. atzinīgi vērtē progresu, kas panākts ES stratēģiju īstenošanā attiecībā uz Baltijas jūras reģionu un Atlantijas okeāna reģionu, un atkārtoti prasa Komisijai izstrādāt ES stratēģiju Melnās jūras reģionam;
11. aicina Savienību un dalībvalstis stingri atbalstīt reģionālu un pārrobežu jūrlietu kopu izveidi; uzsver, ka tām kā ar jūras nozaru izaugsmi saistītu saimniecisko darbību izcilības centriem ir stratēģiska nozīme; uzskata, ka šo kopu attīstīšana veicinās dalīšanos ar zināšanām un labas prakses piemēriem, radīs dažādu jūras ekonomikas nozaru sinerģiju

un palīdzēs piesaistīt ieguldījumus;

12. uzsver raksturīgo saikni starp ekonomikas izaugsmi un klimata pārmaiņām un uzsver, ka visām jūrlietu darbībām ir jāatbilst ES stratēģijai par pielāgošanos klimata pārmaiņām, lai veicinātu pret klimata pārmaiņām noturīgākas Eiropas izveidi;
13. jo īpaši uzsver, ka ar jūras nozaru izaugsmi saistītās saimnieciskās darbības paplašināšanās nedrīkst kaitēt jūras un piekrastes ekosistēmām, kas ir ārkārtīgi jutīgas un vienas no pirmajām cieš no klimata pārmaiņu sekām; uzsver, ka jūras nozaru izaugsmei ir jāatbilst Jūras stratēģijas pamatdirektīvas (JSD) vides mērķiem un ekosistēmas pieejai, kā arī Vides stratēģiskā novērtējuma direktīvai, atgādinot, ka šaubu gadījumā jāievēro piesardzības princips; uzsver, ka visām ar jūras nozaru izaugsmi saistītajām saimnieciskajām darbībām vajadzētu nodrošināt jūras vides drošību un drošumu;
14. ar bažām norāda, ka atkritumu izgāšana jūrā ietekmē vidi visos Eiropas jūras baseinos, un aicina Komisiju un dalībvalstis pievērst galveno uzmanību tam, lai pilnībā īstenotu un piemērotu attiecīgās ES direktīvas, piemēram, par atkritumu apsaimniekošanu, ostu iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu uzņemšanai, ūdens kvalitāti un jūras stratēģiju;
15. uzsver, ka visas jūras nozaru darbības, tostarp tās, ko veic saistībā ar IJP, būtu jāīsteno saskaņā ar ANO Jūras tiesību konvenciju (*UNCLOS*); uzsver, ka ir vajadzīga tāda kopīga ES pieeja jūras dabas resursu izpētei, izmantošanai, saglabāšanai un pārvaldībai, ar kuru tiktu nodrošināta droša un efektīva robežu noteikšana ekskluzīvajām ekonomikas zonām (EEZ) starp ES dalībvalstīm un trešām valstīm saskaņā ar starptautiskajiem tiesību aktiem;
16. šajā sakarībā uzsver, ka visām ieinteresētajām personām, kas veic ieguldījumus jūras teritorijās, ir vajadzīga tiesiskā noteiktība, un atbalsta jaunus stimulējošus pasākumus, lai labāk izmantotu dalībvalstu ekskluzīvās ekonomikas zonas;

### ***Jūras telpiskā plānošana un integrēta piekrastes zonas pārvaldība***

17. atzinīgi vērtē Komisijas tiesību akta priekšlikumu par jūras telpisko plānošanu (JTP) un integrētu piekrastes pārvaldību (IPP) kā pasākumiem, kas vajadzīgi, lai pārvaldītu aizvien lielāko skaitu jūras un piekrastes darbību un aizsargātu jūras vidi, nodrošinot dažādu darbību saskanīgu līdzāspastāvēšanu un izvairoties no konfliktiem par piekrastes un jūras zonu izmantošanu; šajā sakarībā uzskata, ka cilvēka darbības pārvaldībā krastā un jūrā jānodrošina priekšroka ekosistēmas pieejai;
18. norāda, ka tiek sagaidīts, ka JTP samazinās uzņēmējdarbības izmaksas un uzlabos ieguldījumu vidi, savukārt IPP palīdzēs koordinēt darbības piekrastes zonā un kopumā uzlabos šīs zonas pārvaldību;
19. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, ka tiek izplatīta paraugprakse un ka tiek ņemta vērā sagatavošanas darbībās gūtā pieredze šajā jomā, jo jūras un piekrastes teritoriju pārvaldības sistēmu izstrādē starp dalībvalstīm pastāv būtiskas atšķirības; tomēr uzskata, ka šajā jomā ir vajadzīga pielāgota pieeja, lai dalībvalstis, īstenojot Eiropas pamatnostādnes par jūras un piekrastes plānošanu, sadarbībā ar vietējām iestādēm varētu ņemt vērā vietējās īpatnības un vajadzības;
20. uzskata, ka telpiskās plānošanas kontekstā ir jāuzlabo jūras un sauszemes mijiedarbība, lai

nodrošinātu cilvēka darbības un piegādes ķēdes nepārtrauktību un to, ka piekrastes zonas ir pienācīgi savienotas ar attiecīgo apgabalu iekšzemi; uzskata, ka tas varētu palīdzēt novērst to, ka pret piekrasti attiecas kā pret robežu;

21. uzsver, ka trūkumi zinātniskajās atziņās par darbībām jūrā un to vidi kavē telpisko plānošanu, un uzsver to, cik svarīga ir iniciatīva „Zināšanas par jūru 2020” un tās konkrētie mērķi, piemēram, jūras gultnes kartēšana Eiropas ūdeņos līdz 2020. gadam; uzskata, ka jūras gultne būtu jākartē vienotā veidā, lai informācijai varētu piekļūt ieinteresētās Eiropas struktūras, konkrētāk, pētniecības centri, universitātes un valsts iestādes;
22. mudina Komisiju palīdzēt dalībvalstīm izvērst plānus par nogrimušo kuģu vraku un zemūdens senvietu kartēšanu un apsekošanu, kas ir svarīgas ES vēstures un kultūras mantojuma daļas; uzsver, ka ir jāveicina izpratne par šādām senvietām un to izpēti un ir jāpalīdz novērst to izlaupišanu, tādējādi darot iespējamu šo vietu pienācīgu saglabāšanu;

### ***Jūrniecības prasmes un nodarbinātība***

23. uzskata, ka kopējā nodarbinātība jūras nozaru ekonomikā var pārsniegt aplēstos 7 miljonus darbvietu līdz 2020. gadam, ja to atbalstīs ar apmācības politiku, kuras mērķis ir nodrošināt mobilu darbaspēku ar pietiekamām prasmēm un pieredzi;
24. atkārtoti aicina būtiski uzlabot darba, veselības aizsardzības un drošības apstākļus jūrniecības profesijās; mudina Komisiju un dalībvalstis pastiprināt centienus šajā jomā, lai uzlabotu profesionālās virzības iespējas un padarītu pievilcīgākas jūras ekonomikas un saistīto nozaru profesijas;
25. uzsver, ka ar piemērotiem līdzekļiem ir jāuzlabo jūrnieku darba apstākļi, ES tiesību aktos jāiekļauj Starptautiskās Darba organizācijas (*ILO*) Konvencija par darbu jūrniecībā un jāierosina programma jūrnieku kvalifikācijai un apmācībai, jo īpaši pievērsties jauniešu (tostarp no trešām valstīm) pieņemšanai darbā;
26. aicina Komisiju cieši uzraudzīt un atbalstīt centienus reģionālā līmenī novērtēt prasmes un profesijas, kas būs pieprasītas jūras ekonomikas nozarēs, un nodrošināt, ka tādas iniciatīvas kā „ES prasmju panorāma” atspoguļo jūras nozaru ekonomikas vajadzības;
27. uzskata, ka Komisijai kopā ar dalībvalstīm vajadzētu izstrādāt rīcības plānu ar jūras nozaru ekonomiku tieši un netieši saistīto profesiju veicināšanai, lai tām piesaistītu cilvēkus;
28. aicina Komisiju sekmēt iniciatīvas, kas veicinātu darba ņēmēju mobilitāti starp ekonomikas nozarēm un dalībvalstīm, piemēram, daudzgadu darbību studentu, skolotāju un gados jaunu profesionāļu apmaiņai pēc *Erasmus* modeļa; atbalsta uzņēmumu un apmācības pakalpojumu sniedzēju sadarbību nolūkā sagatavot absolventus darbam jaunās jomās;
29. aicina Komisiju sadarboties ar jūras nozaru ekonomikas pārstāvjiem un apmācības pakalpojumu sniedzējiem nolūkā izveidot un finansēt Eiropas nozaru padomes nodarbinātības un prasmju jautājumos, lai reģistrētu darbvietas un izmaiņas attiecībā uz nepieciešamajām prasmēm, kā arī ar tām saistītās apmācības vajadzības;

30. aicina Komisiju izstrādāt iniciatīvu pēc *Erasmus* principiem ar mērķi veicināt pētniecības darbinieku mobilitāti, jo īpaši piekrastes zonās un tūrisma, enerģētikas un biotehnoloģiju jomā, un to īstenot galvenokārt zemas intensitātes tūrisma sezonās, lai ilgtspējīgā veidā līdzsvarotu cilvēku plūsmas aizvien jutīgākajās ekosistēmās, vienlaikus optimizējot piekrastes un salu zonu infrastruktūras izmantošanu;

### ***Pētniecība un inovācija***

31. norāda uz ES pasaules līmeņa pētnieciskajām spējām jūras nozarēs un šo spēju nozīmi pamatotas politikas veidošanā un uz jauninājumiem pamatotā uzņēmējdarbībā, tomēr arī norāda uz grūtībām, ar kurām pētniecības rezultātu komercializēšanā saskaras uzņēmumi;
32. uzsver, ka programma „Apvārsnis 2020”, kas nodrošina vienkāršotas procedūras un labāku atbalstu inovācijai, varētu sniegt būtisku atbalstu jūras zinātniskajai un tehniskajai pētniecībai nolūkā veicināt tās rezultātu ienākšanu tirgū, par pamatu izmantojot pieredzi, kas gūta iniciatīvas „Nākotnes okeāns” projektos;
33. aicina Komisiju līdz 2014. gadam atjaunināt Eiropas stratēģiju jūras zinātniskajai un tehniskajai pētniecībai, ierosinot konkrētus pasākumus sinerģijas uzlabošanai un zināšanu izplatīšanai ES pētnieku vidū;
34. norāda, ka stabilas un ilgtspējīgas jūras nozaru ekonomikas pamatā var būt tikai veselīgas jūras ekosistēmas; aicina Komisiju turpināt pētīt kopējo ietekmi, ko rada jūras vides izmantošana cilvēku vajadzībām un jūras darbības visās nozarēs;
35. aicina Komisiju nodrošināt pienācīgu ilgtermiņa vides monitoringu un veikt pētījumus attiecībā uz agrīnās brīdināšanas sistēmām;
36. uzsver, ka saistībā ar pētniecības datu apmaiņas un pieejamības veicināšanu ir svarīgi tādi projekti kā Eiropas Jūras novērojumu un datu tīkls (*EMODNET*);

### ***Kuģniecība un kuģubūve***

37. ar bažām norāda, ka kuģniecību ES joprojām kavē administratīvā un muitas birokrātija, kas apdraud Eiropas jūras transporta telpas redzējumu un kavē nozares izaugsmi, jo īpaši jūras kabotāžas un jūras maģistrāļu jomā; uzskata, ka ir jāizstrādā vienots noteikumu kopums par kuģniecību Savienības iekšienē, jo tas ir būtiski svarīgi, lai nodrošinātu brīvu preču apriti un cilvēku pārvietošanos ES ūdeņos;
38. pauž gandarījumu par „zilās zonas” izmēģinājuma programmas panākumiem un aicina Komisiju iesniegt nepieciešamos tiesību aktu priekšlikumus zilās zonas izveidei, tostarp līdz 2013. gada beigām veikt ES Muitas kodeksa pārskatīšanu;
39. norāda, ka jūras transporta veicināšana sekmēs ne tikai ekonomikas izaugsmi un nodarbinātību, bet arī baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu” noteiktā mērķa sasniegšanu, proti, 50 % kravu autopārvadājumu novirzīšanu uz dzelzceļu un ūdensceļiem līdz 2050. gadam;
40. uzsver, ka ir jāpalielina jūras maģistrāļu nozīme kā galvenajiem Eiropas koridoriem un ka ir būtiski svarīgi izveidot nepārtrauktas dažādu transporta veidu ķēdes pasažieru un kravu pārvadājumiem, lai nodrošinātu Eiropas jūras transporta konkurētspēju ilgtermiņā; aicina

Komisiju sagatavot paziņojumu par virzību, attīstību un turpmākajām iespējām jūras maģistrāļu jomā; uzskata, ka lielākās salas būtu pilnībā jāintegrē jūras transporta maģistrālēs, lai uzlabotu to pieejamību un paaugstinātu to ekonomisko konkurētspēju;

41. uzsver, ka jūras drošība ir būtiski svarīgs aspekts jūras transporta, ilgtspējīgas ekonomikas izaugsmes, ar jūru saistītās nodarbinātības un ilgtspējīgu nozares vides standartu ilgtspējīgā veicināšanā; uzsver, ka būtu jāpiemēro profilakses princips, lai paredzētu jaunus riskus un novērstu visu veidu jūras transporta katastrofas; norāda, ka šajā jautājumā ir jāīstojas ne vien ES mērogā, bet arī starptautiskā līmenī, jo īpaši Starptautiskās Jūrniecības organizācijas ietvaros;
42. uzsver, ka Trešā kuģošanas drošības tiesību aktu kopuma īstenošana uzlabo to kuģu kvalitāti, kas peld ar Eiropas valstu karogiem, klasifikācijas sabiedrību darbību, ostu kontroli, kuģu satiksmes uzraudzību, negadījumu izmeklēšanu un upuru aizsardzību; aicina dalībvalstis paātrināt šā tiesību aktu kopuma efektīvu īstenošanu;
43. uzsver, ka jūras transporta politikā būtu jāņem vērā visi ar to saistītie ekonomikas, vides un sabiedrības veselības jautājumi; aicina Komisiju cieši pārraudzīt ietekmi, ko atstāj ES kuģniecības nozares pakļaušanās vides un sabiedrības veselības prasībām, un vajadzības gadījumā ierosināt īpašus pasākumus, lai novērstu negatīvu ietekmi uz nozares konkurētspēju; norāda, ka tiesību aktu prasībām saistībā ar kuģu demontāžu un sēra saturu flotes degvielā vajadzētu nodrošināt vides aizsardzību augstā līmenī, vienlaikus efektīvi garantējot mērķi nomainīt sauszemes pārvadājumus ar jūras pārvadājumiem atbilstīgi ES mērķiem klimata pārmaiņu jomā;
44. aicina Komisiju un dalībvalstis ievērojami pastiprināt centienus, lai panāktu starptautisku vienošanos par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu, ņemot vērā to, ka siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģiem atstāj aizvien lielāku ietekmi;
45. norāda, ka videi nekaitīgai degvielai, piemēram, sašķidrītajai dabasgāzei, var būt ievērojama nozīme, lai sasniegtu ES mērķi — līdz 2050. gadam samazināt kuģu radīto CO<sub>2</sub> emisiju daudzumu par vismaz 40 %;
46. uzsver, ka ir jāatbalsta efektīvu un ilgtspējīgu ostas pakalpojumu un infrastruktūras attīstība, lai varētu risināt ar gaidāmo jūras satiksmes pieaugumu, vides un trokšņa piesārņojuma samazināšanu, sauszemes pārvadājumu aizstāšanu ar jūras pārvadājumiem un netraucētiem un intermodāliem pasažieru un preču pārvadājumiem saistītos jautājumus; atbalsta iespēju Eiropas ostās līdztekus attīstīt kuģu remonta un kuģu demontāžas darbības;
47. vērš uzmanību uz iespēju veidot loģistikas platformas, lai sekmētu kravu pārvadājumus starp Eiropu un citām pasaules ekonomikām; uzsver stratēģisko nozīmi, kas piemīt jūras transportam un tālāko reģionu un citu kontinentālo teritoriju savienojumiem;
48. uzsver, ka ES kuģubūves nozarei ir potenciāls palielināt savu ieguldījumu izaugsmē un nodarbinātībā, izmantojot iespējas, ko sniedz pieprasījums pēc videi nekaitīgiem kuģiem (ar lielāku energoefektivitāti un mazākām SOx un NOx emisijām), kā arī kuģiem un struktūrām, kas noder jūras vēja ģeneratoru parku būvniecībai, uzstādīšanai un ekspluatēšanai; aicina ES kuģubūves nozari izmantot šo iespēju, jo īpaši ņemot vērā plānoto pārvadājumu pieaugumu tuvsatiksmes kuģniecībā gar ES piekrasti;



49. mudina Padomi vienoties ar Parlamentu par tādas regulas pieņemšanu, ar kuru nodrošinātu kuģu demontāžu videi saudzīgā veidā un strādniekiem nekaitīgos darba apstākļos, tādējādi ES kuģubūves nozarei radot iespēju konkurētspējīgāk pārstrādāt materiālus;
50. aicina Komisiju sekmēt stratēģijas „*LeaderSHIP 2020*” īstenošanu, atbalstot darbības, kas noteiktas kā nepieciešamas, lai risinātu problēmas, ar kurām saskaras Eiropas kuģubūves nozare, piemēram, saistībā ar piekļuvi finansējumam, prasmēm un starptautisko konkurētspēju;

### ***Jūras un piekrastes tūrisms***

51. aicina dalībvalstis, tieši iesaistot vietējās un reģionālās iestādes, kā arī pilsoniskās sabiedrības organizācijas, atbalstīt iniciatīvas ar mērķi izstrādāt un modernizēt ilgtspējīga tūrisma infrastruktūru, īpašu uzmanību pievēršot vajadzībām attiecībā uz personām ar invaliditāti un ierobežotām kustības spējām, un darīt visu iespējamo, lai izskaustu birokrātiju un pārredzamības trūkumu nozarē, vienlaikus ievērojot tiesību aktus vides aizsardzības jomā;
52. aicina sekmēt un atbalstīt tūrismu kā izaugsmes un nodarbinātības virzītājspēku piekrastes zonās; uzskata, ka jebkāda tūrisma veida attīstībai piekrastes reģionos būtiski svarīga ir veselīga vide un ka tādēļ ir jādara viss iespējamais tās aizsardzībai; uzsver, ka ir jānodrošina ilgtspējīga infrastruktūra jaunu tūrisma veidu izveidei, jo īpaši tajās tūrisma nozarēs, kam piemīt augsts izaugsmes potenciāls, piemēram, ekotūrismā, lauku un zvejas tūrismā un ilgtspējīgā ūdenssportā; atzinīgi vērtē iniciatīvas veicināt uz jūras baseinu pamata izstrādātas pārrobežu tūrisma stratēģijas;
53. uzsver, ka Eiropas krasta erozija, Eiropas vides un dzīvnieku mantojuma aizsardzība un ūdens kvalitātes uzlabošana joprojām ir svarīgi jautājumi, kas jārisina; tādēļ uzsver, ka šajās jomās ir jāveic pienācīgi ieguldījumi, lai attīstītu ilgtspējīgu un kvalitatīvu pludmales un zemūdens tūrismu;
54. uzsver, ka līdztekus piekrastes, piejūras un jūras mantojuma izmantošanas un pilnveidošanas pasākumiem ir jāplāno šā mantojuma saglabāšanas un atjaunošanas pasākumi;
55. norāda, ka ir svarīgi izveidot vai modernizēt specializētas augsta līmeņa skolas (tūrisma uzņēmumu administrācija un ekonomika, tūrisma profesijas, jūrniecības koledžas, kulinārijas skolas utt.) un uzlabot tādu apmācību piedāvājumu, kuras vērstas uz tūrisma pakalpojumu un produktu kvalitātes uzlabošanu, jauno tehnoloģiju izmantošanu un pielāgošanos klimata pārmaiņām;
56. uzsver, ka ir jāvienkāršo vīzu procedūras, jāsamazina saistītās izmaksas un jāizdod vairākkārtējas iebraukšanas vīzas apmeklētājiem no trešām valstīm, jo īpaši no *BRIC* valstīm; aicina Komisiju izpētīt un nekavējoties īstenot jaunus, viedus veidus, kā izdot tūrisma vīzas, lai pēc iespējas palielinātu iebraucošo tūristu plūsmas;
57. uzsver, ka kruīzu nozare ir svarīgs Eiropas ostu un tuvējo vietējo kopienu saimnieciskais resurss un ka tai ir arī būtiska nozīme tādu kuģu izstrādē un izmantošanā, kuri ir energoefektīvāki un rada mazāk emisiju; mudina plānot pievilcīgas tūrisma programmas, kas izstrādātas, lai uzlabotu apmeklētāju pieredzi, uzsverot ostu galamērķu jūrlietu,

kultūras un vēsturisko nozīmi;

58. aicina Komisiju pastiprināt centienus sekmēt Eiropas ostu konkurētspēju, atbalstot un koordinējot ostu infrastruktūras spējas un modernizējot sniegtos pakalpojumus (piemēram, nodrošinot to atbilstību Šengenas prasībām), lai Eiropas ostas padarītu pievilcīgākas kruīza kuģiem un ienesīgākas vietējām un zvejnieku kopienām, tādējādi sniedzot tām iespēju dažādot savas darbības; aicina Komisiju ņemt vērā salu un tālāko reģionu ostu specifiku;
59. prasa, lai ostu modernizācijas un paplašināšanas projektos kā obligāta tiktu noteikta prasība aprīkot pasažieru termināļus un jaunus pasažieru kuģus ar iekārtām personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
60. atkārtoti uzsver piekrastes un jūras pasažieru pārvadājumu nozīmi, jo īpaši prāmju un kruīza kuģu pārvadājumu nozīmi, un norāda, ka ir stājusies spēkā Regula (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru, un ka šai regulai vajadzētu palīdzēt uzlabot jūras tūrisma kvalitāti; šajā sakarībā aicina Komisiju sākt kampaņu, pamatojoties uz pārvadātāju praksi, ar mērķi uzlabot pasažieru un kruīza kuģu kvalitāti attiecībā uz pasažieru tiesībām;
61. uzsver, ka jahtu braucieniem un burāšanai ir svarīga nozīme jūras tūrismā; aicina Komisiju saistībā ar gaidāmo paziņojumu par jūras tūrisma izskatīt šīs nozares sociālo ekonomisko ietekmi un apjomu, kādā ES līmenī būtu jānosaka un jāvienkāršo noteikumi par darbības licenču izdošanu, kuģošanas un darbības nosacījumiem, drošības prasībām, jahtu apkopi un remontdarbiem, kā arī profesionālo kvalifikāciju savstarpēju atzīšanu šajā nozarē;
62. uzsver pludmales tūrisma nozīmi kā dažu Eiropas piekrastes reģionu īpatnību; aicina Komisiju veikt ietekmes novērtējumu, lai pārbaudītu, vai Direktīva 2006/123/EK neatstāj negatīvu ietekmi uz šīs nozares MVU, un vajadzības gadījumā ierosināt pasākumus, lai šo ietekmi mazinātu un nodrošinātu, ka, direktīvu piemērojot, tiek ņemta vērā šīs profesionālās darbības specifika;
63. aicina Komisiju mudināt dalībvalstis, reģionus, autonomās kopienas un citas piekrastes un salu zonās ieinteresētās personas gan Vidusjūras baseinā, gan citos Eiropas jūras baseinos izstrādāt un sistēmiski īstenot iniciatīvu „senie tirdzniecības ceļi”, ko Eiropas Parlaments apstiprināja 2013. gada budžetā, jo īpaši, lai dažādotu tūrisma produktus un novērstu tūrisma sezonālību;
64. aicina Komisiju iekļaut ilgtspējīgu jūras un piekrastes tūrisma ar iniciatīvu saistītās darbībās un programmās, piemēram, programmā „Eiropas izcilākie tūrisma galamērķi” (*EDEN*) un programmā „*Calypso*”, un atbalstīt iniciatīvas, ar kurām veicina piekrastes un jūras tūrisma dažādošanu, palīdz mazināt tūrisma darbību un nodarbinātības sezonālību un sekmē pielāgošanos klimata pārmaiņām; šajā sakarībā uzskata, ka tūrisma dažādošana var palīdzēt stiprināt jūras reģionu pievilcību un ļaut tiem paplašināt tradicionālo „saules, jūras un pludmales” piedāvājumu;
65. aicina popularizēt jūras kūrortpilsētas, jo tās var samazināt sezonālās svārstības un daudzkaršot ietekmi uz vietējo un reģionālo ekonomiku, iekļaujot zvejnieku kopienas un līdzsvarojot ekonomikas izaugsmi un ilgtspējību;

66. aicina Komisiju ņemt vērā vietējās kultūras un amatnieciskās gastronomijas ieguldījumu un nozīmi Eiropas piekrastes tūrisma attīstībā; uzskata, ka ir jāizmanto un jāsaskaņo esošā politika un instrumenti un jāizstrādā jaunas programmas un darbības, lai veicinātu sinerģiju, jo īpaši starp ES piekrastes teritoriju primāro un terciāro sektoru mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU);
67. mudina Komisiju Tūrisma virtuālajā uzraudzības centrā izveidot atsevišķu jūras un piekrastes tūrisma nodaļu, nodrošinot saikni starp pētniecības institūtiem, uzņēmumiem un valsts iestādēm, lai veicinātu tirgus izpēti, sniegtu nākotnē vērstu informāciju par piedāvājuma un pieprasījuma attīstību uzņēmumiem un valsts iestādēm un radītu labvēlīgākus uzņēmējdarbības apstākļus, vienlaikus nodrošinot informāciju par saikni starp bioloģisko daudzveidību, klimata aizsardzību un ilgtspējīga tūrisma iniciatīvām;

### ***Jūras enerģija***

68. norāda, ka klimata pārmaiņas ir viens no galvenajiem draudiem jūras bioloģiskajai daudzveidībai visā pasaulē un ka jūras nozaru izaugsmes stratēģijas enerģētikas aspektu pamatā jābūt atjaunojamiem energoresursiem un energoefektivitātei;
69. šajā sakarībā atzīst Eiropas jūru un okeānu nozīmi ES energoapgādes drošībā un energoresursu avotu un piegādes ceļu dažādošanā;
70. norāda uz potenciālu, kas piemīt jūras vēja, plūdmaiņu, viļņu un okeāna termālajai enerģijai, kā arī tradicionālajai jūras enerģētikas nozarei, veidot ilgtspējīgas darbvietas piekrastes reģionos, mazināt emisijas un palīdzēt sasniegt ES vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķus enerģētikas jomā; uzsver, ka būs vajadzīgi nozīmīgi ieguldījumi tīkla savienojumu pārkārtošanā un pārvades spējas nodrošināšanā, lai šo potenciālu izmantotu;
71. uzsver, ka jūras enerģija ir Eiropas jūras ekonomikas vērtība; mudina Komisiju un dalībvalstis veicināt jūras enerģijas potenciāla īstenošanu, izmantojot jūras baseinu stratēģijas, un pievēršot īpašu uzmanību tālāko reģionu potenciālam, ko nosaka to atrašanās vieta un dabiskās īpatnības;
72. aicina Komisiju aktīvi atbalstīt ES vadošo lomu pasaulē šajā jomā, izstrādājot Eiropas rūpniecības stratēģiju par jūras enerģiju, kā tā ir iepriekš rīkojusies attiecībā uz citām nozarēm;
73. aicina Komisiju tās gaidāmajā paziņojumā par šo jomu pieņemt integrētu pieeju jūras energoresursu attīstībai, izmantojot sinerģiju starp jūras vēja enerģiju un citiem jūras atjaunojamo energoresursu veidiem; uzstāj, ka ar šādu pieeju jādara iespējama energoapgāde no pilnīga un ilgtspējīga energoavotu klāsta saskaņā ar piesardzības principu, kā arī nodrošinot jūras vides drošību un drošumu, un ka tajā ir arī jāplāno atbilstoša infrastruktūra, lai jūrā iegūto enerģiju pārvadītu līdz sauszemei un nodrošinātu starpsavienojumu ar parasto energotīklu;
74. aicina dalībvalstis kopīgi strādāt, lai sekmētu Ziemeļjūras piekrastes elektrotīkla ilgtspējīgu būvniecību atjaunojamo energoresursu ieguvei; aicina Komisiju izteikt priekšlikumu attiecīgam tiesiskajam regulējumam;

### ***Zvejniecība un akvakultūra***

75. uzsver, ka žvejniecībai un akvakultūrai būtu jāsniedz ieguldījums pārtikas ilgtspējīgā ražošanā visā Savienībā, kā arī pārtikas nodrošinājumā ilgtermiņā un patērētāju aizsardzībā; uzskata, ka būtu jāatbalsta ilgtspējīgas akvakultūras un zivju apstrādes nozares attīstība un inovācija, mazinot birokrātiju, veicinot nodarbinātības iespējas šajās nozarēs un uzlabojot dzīves kvalitāti gan piekrastes, gan lauku apvidos;
76. uzsver, ka ir svarīgi attīstīt ilgtspējīgu akvakultūru, lai samazinātu Eiropas zivju krājumu pārzveju un atkarību no zivju importa no trešām valstīm, kas veido vairāk nekā 60 % no ES patērētajām zivīm;
77. norāda, ka ES akvakultūra jau nodrošina 80 000 darbvietaus un ka tai piemīt potenciāls būtiski uzlabot piekrastes kopienas ekonomikas, paturot prātā ANO aplēses, ka līdz 2019. gadam audzēto zivju produkcijas apjoms pārsniegs tradicionālās zvejas produkcijas apjomu;
78. aicina Komisiju tās gaidāmajās stratēģiskajās pamatnostādnēs par akvakultūru ES veicināt jūras piekrastes zonas akvakultūru, ko var apvienot ar jūras energoiekārtām, lai samazinātu pārmērīgi intensīvas akvakultūras spiedienu uz piekrastes ekosistēmām un citām darbībām; uzsver, ka dalībvalstu attiecīgajos integrētajos pārvaldības plānos jāvienkāršo administratīvais slogs un jānodrošina pietiekama iespēja šo darbību attīstīšanai;
79. uzsver, ka jaunajam Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondam (EJZF), ar ko pirmo reizi paredz integrētās jūrlietu politikas un zivsaimniecības kopīgu finansēšanu, kā arī Eiropas Investīciju bankai (EIB) būs liela nozīme zvejniecības, akvakultūras un zivju apstrādes ilgtspējīgas un vidi saudzējošas attīstības atbalstā, kā arī no šīm nozarēm atkarīgu zvejas kopienas ieņēmumu dažādošanā, jo īpaši saistībā ar mazapjoma piekrastes zveju, sievietu un jauniešu profesionālo apmācību un jaunu uzņēmēju piesaistīšanu nozarei;
80. atzīst, ka Eiropas jūras robežu aizsardzība dalībvalstīm ir sarežģīts uzdevums; uzskata, ka sekmīgai jūras nozaru ekonomikai ir vajadzīgas drošas ES jūras robežas, lai nodrošinātu jūras vides aizsardzību, zvejas kontroli, nelegālas zvejas apkarošanu un tiesībaizsardzību; tādēļ norāda, ka ir svarīgi izveidot Eiropas krasta apsardzi, lai saskaņotu darbības un uzraudzību jūrā; turklāt uzsver, ka ir svarīgi veicināt un paplašināt ar zivsaimniecības nozari saistītās reģionālās sadarbības iniciatīvas;

### ***Derīgo izrakteņu ieguve jūrā***

81. atzīst, ka labvēlīgi apstākļi derīgo izrakteņu ieguvei jūrā pastāv; tomēr uzsver, ka jūras gultnes vide ir saistīta ar pārējo planētu vielas, enerģijas un bioloģiskās daudzveidības savstarpējā apmaiņu, ko izjaucot var izraisīt neparedzamas izmaiņas zivju krājumos un bioloģiskās daudzveidības zudumu;
82. aicina Komisiju pievērst īpašu uzmanību ietekmei uz vidi, ko rada izrakteņu ieguve jūras gultnē, jo īpaši sevišķi jutīgā jūras vidē, atbalstīt attiecīgos pētniecības projektus, piemērot piesardzības principu un sadarboties ar šajā nozarē iesaistītajām trešo valstu iestādēm, cenšoties ātrāk aizpildīt robus zinātniskajās atziņās;
83. atzīst, ka efektīvāka resursu izmantošana līdz ar uzlabotu atkārtotas pārstrādes politiku ir daudz rentablāka un ilgtspējīgāka pieeja, lai apmierinātu vajadzību pēc derīgajiem izrakteņiem, nekā intensīva zemūdens resursu izmantošana; pauž nožēlu par to, ka

nepilnības izejvielu un retzemju materiālu atkārtotā pārstrādē veicina atkritumu pieaugumu, un tādēļ aicina veikt pasākumus atkārtotas izejvielu pārstrādes nozaru atbalstam, lai tādā veidā sniegtu alternatīvu derīgo izrakteņu ieguvei jūrā; norāda, ka šī alternatīvā pieeja sniedz ilgtermiņa nodarbinātības iespējas;

### ***Jūras biotehnoloģija***

84. atzīst, ka jūras biotehnoloģijai piemīt potenciāls radīt nodarbinātību, kam vajadzīgas augsta līmeņa prasmes, un ka tā var sniegt lielu ieguldījumu sevišķi svarīgās jomās, piemēram, veselības aizsardzības, uztura un inovācijas jomā; atzinīgi vērtē Komisijas nodomu atbalstīt pētniecību un inovāciju, kas vajadzīga biotehnoloģijas sekmēšanai uzņēmējdarbības jomā;
85. uzsver jūras bioloģiskās daudzveidības potenciālu jūras biotehnoloģijas nozarē, jo īpaši joprojām maz pētītajā dziļūdens jūrā, tomēr uzsver, ka šīs ļoti jutīgās ekosistēmas izpētē jāievēro piesardzība;
86. aicina Komisiju skaidri noteikt ar jūras biotehnoloģiju saistītos jautājumus un problēmas (piemēram, bionanotehnoloģija, biomateriāli un ģenētiski modificētu zivju, čaulgliemju un mikroorganismu ieviešana) un izmantot zinātniski pamatotu un uz piesardzības principa balstītu pieeju, lai noteiktu, novērtētu un pārvaldītu ar šiem jautājumiem un problēmām saistītos vides un veselības riskus;
87. aicina Komisiju atbalstīt privātā sektora un pētniecības institūtu partnerības, kā arī pārrobežu partnerības, piemēram, Eiropas Jūras bioloģisko resursu centru, jo jūras biotehnoloģijai un jūras bioloģiskās daudzveidības pieejamībai ir vajadzīga pētnieciskā zinātība, kā arī sarežģīts un dārgs aprīkojums;
  - o
  - o o
88. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.