



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. június 5.
(OR. en)

8648/20

MAR 80
OMI 34
ENV 335
CLIMA 109
SOC 397
DIGIT 43
TRANS 243

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	7976/20 8001/20
Tárgy:	A Tanács következtetései: „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – <i>Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása</i> ”

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – *Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása*” című tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács 2020. június 5-én írásbeli eljárás keretében jóváhagyott.

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI:

„Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője –

Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes

***uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása*”**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

1. az Európai Unió 2018-ig terjedő időszakra szóló tengeri szállítási politikájának félidős értékeléséről és a 2020-ig terjedő kilátásokról szóló, 2014. június 5-i tanácsi következtetésekre¹;
2. „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világ színvonalú tengerhasznosítási klaszter” című, 2017. június 8-i tanácsi következtetésekre²;
3. a Tanács „Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és ösztönözzük használatát!” című, 2018. december 3-i következtetéseire³;
4. a 2009 és 2018 közötti időszakra szóló uniós tengeri szállítási stratégia végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre⁴;
5. a Bizottságnak a belvízi szállítást előmozdító NAIADES II cselekvési program végrehajtásában elért eredményekről szóló félidős jelentésére⁵,

¹ 10041/14.

² 9976/17.

³ 15144/18.

⁴ 12829/16.

⁵ 12350/18.

ÜDVÖZÖLVE a horvát elnökség által 2020. március 11-én a horvátországi Opatijában megszervezett nem hivatalos tengerügyi miniszteri találkozót, amely eredményesen zárult, és amelyen a miniszterek felvázolták elképzelésüket az Európai Unió jövője szempontjából döntő fontosságú, karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes vízi közlekedési ágazatról, amelyben a legújabb ismereteket tükröző képzésben részt vett, naprakész készségekkel rendelkező munkaerő dolgozik,

EMLÉKEZTETVE arra, hogy a hajózás, a belvízi közlekedés és a kapcsolódó szolgáltatások létfontosságúak és stratégiai jelentőségűek az alapvető áruk biztosítása, valamint az európai polgárok egészsége, jólléte és életminősége szempontjából,

HANGSÚLYOZVA, hogy az európai hajózás kulcsfontosságú szerepet játszott a Covid19-világjárvány idején azzal, hogy a lehető legzökkenőmentesebben biztosította a rendes tengeri kereskedelmi forgalmat és működtette az ellátási láncokat annak érdekében, hogy az alapvető szolgáltatások, áruk és gyógyszerek kiesés nélkül az uniós polgárok és a létfontosságú ágazatok rendelkezésére állhassanak, MEGÁLLAPÍTVA, hogy ez a szerep rendkívül fontos az Unió számára, és ennek fényében ISMÉTELTEN EMLÉKEZTETVE arra, hogy az uniós vízi közlekedési ágazat az ellátás integritása szempontjából stratégiai jelentőséggel bír az Unió számára, és e tekintetben ELISMERVE a tengerészek és a belvízi hajózásban dolgozók kulcsfontosságú szerepét – beleértve a méltányos bánásmódhoz való jogukat is –, valamint leszögezve, hogy csökkenteni kell a Covid19-járvány által a vízi közlekedési ágazatra gyakorolt negatív társadalmi-gazdasági hatást,

ÚJÓLAG HANGSÚLYOZVA a vízi közlekedés által a munkahelyteremtés, az európai gazdaság versenyképességének fokozása és az uniós GDP-hez való érdemi hozzájárulás szempontjából játszott kiemelkedő szerepet,

MEGERŐSÍTVE, hogy az európai vízi közlekedési ágazat jelentős kihívásokkal kénytelen szembenézni, és hogy további intézkedésekre van szükség a vonzó, fenntartható, intelligens, biztonságos és szociális szempontból is jó minőségű vízi közlekedés fenntartása és továbbfejlesztése érdekében,

KIEMELVE, hogy a Bizottságnak, a tagállamoknak és az érdekelt feleknek a vízi közlekedést támogató intézkedések meghozatalakor maradéktalanul figyelembe kell venniük az opatijai nyilatkozatban lefektetett politikai prioritásokat;

A TANÁCS EZÉRT

JÓVÁHAGYJA „Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője – Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása” című opatijai nyilatkozat tartalmát, és NYUGTÁZZA, hogy a nyilatkozat érdemi hozzájárulást nyújt a 2020 utáni uniós vízi közlekedési politika alakításához;

FELKÉRI a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a többi uniós intézménnyel, szervvel és ügynökséggel, az iparági szereplőkkel és a szociális partnerekkel szoros együttműködésben, az opatijai nyilatkozatot alapul véve indítsanak újukra megfelelő kezdeményezéseket és határozzanak meg mérföldköveket a 2020 utáni uniós vízi közlekedési politika továbbfejlesztése és végrehajtása érdekében.

**„Az uniós vízi közlekedési ágazat jövője –
Cél a karbonsemleges, balesetmentes, automatizált és versenyképes
uniós vízi közlekedési ágazat megvalósítása**

Mi, a tengeri szállítást és a belvízi hajózást magában foglaló vízi közlekedési politikáért felelős miniszterek, Oleg Butković, Horvátország tengerügyi, közlekedési és infrastruktúráért felelős minisztere elnöksége alatt és Adina-Ioana Vălean, közlekedésért felelős biztos jelenlétében, az Opatijában tartott 2020. március 11-i nem hivatalos miniszteri ülésünk alkalmával,

- **HANGSÚLYOZVA**, hogy a vízi közlekedés kulcsfontosságú és stratégiai jellegű szerepet játszik az uniós gazdaság, a globális kereskedelem és a konnektivitás terén, továbbá nagy jelentőséggel bír a belső piac működését illetően,
- **KIEMELVE**, hogy az Unió vezető szerepet játszik a biztonságos, fenntartható és hatékony, magas szintű munkaügyi normákat követő vízi közlekedési szolgáltatások és műveletek biztosításában,
- **EMLÉKEZTETVE** arra, hogy a tiszta, fenntartható, biztonságos és védett tengerek és óceánok alapvető fontosságúak a globális szabadkereskedelem, valamint az Unió gazdasága és polgárai számára,
- **NYUGTÁZVA**, hogy sürgősen kezelni kell az éghajlatváltozás és a környezeti fenntarthatóság területén mutatkozó főbb kihívásokat, beleértve a kikötők és a belvízi hajózási infrastruktúra kiigazítását és az ellátási láncba történő integrálását, továbbá hogy haladéktalanul mérlegelni kell, hogy miként lehet tovább fokozni az ágazat versenyképességét,
- **RÁMUTATVA** a vízi közlekedési ágazat digitális átalakulásának fontosságára, és annak a globális kereskedelem és az Európai Unió versenyképességének továbbfejlesztését, valamint a belső piac megerősítését illetően betöltött szerepére, továbbá felismerve, hogy követelményeket kell meghatározni az automatizált rendszerek működésével és működtetésével kapcsolatos átláthatóságra, felelősségvállalásra és elszámoltathatóságra vonatkozóan,
- **NYUGTÁZVA** azokat a kihívásokat, amelyekkel a vízi közlekedési ágazat az új energiahatékony technológiák szükséges bevezetésével összefüggésben néz szembe,

- **ELISMERVE** annak fontosságát, hogy a tengerészek és a belvízi hajózásban dolgozók a gyorsan változó vízi közlekedési környezetben is megfelelő oktatásban és képzésben részesüljenek, és lehetőségük legyen az egész életen át tartó tanulásra,
- **MEGERŐSÍTVE** azt a célkitűzést, hogy az egyre erősödő protekcionista törekvések és korlátozó intézkedések közepette támogatni kell az európai hajózást, hogy az hosszú távon versenyképes lehessen a globális tengeri piacokon,
- **MEGÁLLAPÍTVA**, hogy a környezetbarát, biztonságos és védett hajózásra irányuló szakpolitikai célokat a szabályozó hatóságok és az iparági szereplők közötti hatékony együttműködéssel lehet elérni, továbbá azzal, hogy az iparági szereplők kellőképpen hozzáférhessenek a pénzügyi piacokhoz és elegendő finanszírozásban részesülhessenek,
- **FIGYELEMBE VÉVE** a 2020. március 10-i opatijai magas szintű tengerügyi konferencián folytatott megbeszéléseket,
- **EMLÉKEZTETVE** „Az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig: versenyképesség, dekarbonizáció, a globális összeköttetést biztosító digitalizáció, valamint hatékony belső piac és világszínvonalú tengerhasznosítási klaszter” és az „Ismerjük fel a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket, és ösztönözzük használatát!” című tanácsi következtésekre,

MEGÁLLAPODTUNK, HOGY A KÖVETKEZŐK MEGVALÓSÍTÁSÁN FOGUNK MUNKÁLKODNI:

Karbonsemleges és kibocsátásmentes vízi közlekedési ágazat

- 1.1. **ÜDVÖZÖLJÜK** az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményt, amelynek egyik célja felgyorsítani a teljes mértékben fenntartható vízi közlekedési ágazatra történő átállást egy igazságos és virágzó társadalomban, amely olyan modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdaság növekedése nem erőforrásfüggő; **ÜDVÖZÖLJÜK** a vízi közlekedési ágazat dekarbonizációját célzó valamennyi nemzeti stratégiát és kezdeményezést; **ÖSZTÖNÖZZÜK** a szinergiákat a karbonsemleges vízi közlekedési ágazatra való átállás felgyorsítását célzó nemzetközi, európai és nemzeti kezdeményezések és erőfeszítések között;
- 1.2. **LESZÖGEZZÜK**, hogy az európai zöld megállapodásra adandó szakpolitikai választ olyan lehetőségnek kell tekinteni, amelynek keretében tovább lehet fokozni az európai vízi közlekedési ágazat versenyképességét, valamint hozzá lehet járulni az európai növekedéshez és jóléthez; **HANGSÚLYOZZUK**, hogy a karbonsemlegességet célzó intézkedéseknek országsemlegesnek kell lenniük, ugyanakkor egyenlő versenyfeltételeket kell biztosítaniuk és meg kell akadályozniuk a kibocsátásáthelyezést;

- 1.3. **KIEMELJÜK**, hogy az éghajlatváltozás mérséklését célzó globális szintű fellépés rendkívül fontos a nemzetközi hajózás számára, ezért prioritásként kell rá tekinteni, és ennek keretében e fellépést globális szinten határozottan és eredményesen, az egyenlő versenyfeltételek megőrzését szem előtt tartva kell megvalósítani; **MEGÁLLAPÍTJUK**, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezeten (IMO) belül tovább kell dolgozni a 2050-ig megvalósítandó kibocsátáscsökkentési cél elérésén, amely a teljes dekarbonizáció távlati elképzelésébe illeszkedik; **TÁMOGATJUK** az IMO-nak a hajókból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó kezdeti stratégiája időben történő és eredményes végrehajtását, valamint küszöbön álló felülvizsgálatát;
- 1.4. **HANGSÚLYOZZUK** a tengeri szállítási ágazat arra vonatkozó kötelezettségét, hogy ténylegesen betartsa a tengeri hajók üzemanyagának kén tartalmára vonatkozó globális határértéket;
- 1.5. **ÖSZTÖNÖZZÜK** a kibocsátásmentes hajókra irányuló kutatást, fejlesztést és finanszírozást, valamint azt, hogy e hajók a közeljövőben használatba kerüljenek a rövid távú tengeri fuvarozásban és a belvízi hajózásban;
- 1.6. **MEGÁLLAPÍTJUK**, hogy támogatni kell a különböző alternatív üzemanyagok kifejlesztését a vízi közlekedés valamennyi szegmensében történő használatra, valamint hogy megfelelő finanszírozást kell biztosítani a kutatás és a fejlesztés támogatására köz-, magán-, valamint uniós finanszírozási eszközökből, továbbá vissza nem térítendő támogatás formájában annak érdekében, hogy az ágazat rendelkezésére álljanak tiszta alternatív üzemanyagok – és ennek keretében átmeneti üzemanyagként cseppfolyósított földgáz –, valamint hogy megvalósuljon a kapcsolódó infrastruktúra, az innovatív technológiák kialakulása és a fenntartható hajótervezés; **TÁMOGATJUK** az Európai horizont keretében tervezett, „kibocsátásmentes vízi közlekedés” elnevezésű partnerséget, amelynek célja biztosítani a vízi közlekedés számára az alternatív meghajtó- és üzemanyagrendszerek kidolgozását és bevezetését, valamint dekarbonizálni a hajózási ágazatot;
- 1.7. **ÜDVÖZÖLJÜK** a Méltányos Átállást Támogató Mechanizmus létrehozására irányuló bizottsági javaslatot, amely mechanizmus keretében azokat a területeket is támogatni lehetne, amelyek a karbonsemleges gazdaságra való, méltányos és inkluzív, mindenki számára előnyös módon történő átálláshoz kapcsolódóan a legnagyobb társadalmi és gazdasági kihívással állnak szemben;
- 1.8. **ÚJÓLAG MEGERŐSÍTJÜK TÁMOGATÁSUNKAT** a környezetbarát és karbonsemleges kikötőkre irányuló világos távlati elképzelés mellett, amelynek része a cseppfolyósított földgáz átmeneti üzemanyagként történő használata, a szárazföldi áramellátó rendszerek biztosítása, az alternatív üzemanyagok rendelkezésre állása, a hajókról származó hulladék fogadására alkalmas létesítmények megléte, a vasúti és belvízi közlekedéshez történő csatlakozások kiépítése, a levegő- és vízszennyezés csökkentése, valamint a biodiverzitás megőrzése a biztonság veszélyeztetése nélkül;

- 1.9. **HANGSÚLYOZZUK**, hogy a kikötői tevékenységeknek karbonsemlegessé kell válniuk, és ezt a kikötői műveletekkel, a hajókkal és az energiaipari termeléssel kapcsolatos zöld kezdeményezések előmozdítása révén kell elérni;
- 1.10. **TÁMOGATJUK** a barcelonai egyezmény szerződő feleinek arra irányuló erőfeszítéseit, hogy 2022-ben az IMO-ban javaslatot nyújtsanak be azzal a céllal, hogy a Földközi-tenger egész medencéjét kénkibocsátás-ellenőrzési területté minősítsék, amelyben az uniós tagállamok és a part menti harmadik államok arra törekednek, hogy a hajózásból származó kibocsátásokat a minimálisra szorítsák, és jelentős egészségügyi és környezeti előnyöket valósítsanak meg; **MEGVIZSGÁLJUK**, hogy miként lehetne uniós finanszírozási mechanizmusokkal támogatni e terület létrehozását. A jövőbeni munkát illetően **FIGYELEMBE VESSZÜK** azokat a tanulmányokat, amelyek a tengeri közlekedésből származó, a Földközi-tenger medencéjében fellelhető egyéb szennyező anyagokkal foglalkoznak;
- 1.11. **EMLÉKEZTETÜNK ARRA**, hogy az intézkedések folytonosságának biztosítása érdekében legkésőbb 2020 végéig el kell indítani a NAIADES II program utódját, valamint **TÁMOGATJUK** a Bizottságot e program kidolgozásában, amelynek arra kell irányulnia, hogy tovább javítsa a belvízi közlekedés és a kapcsolódó infrastruktúra környezeti fenntarthatóságát és versenyképességét, és ezzel hozzájáruljon a zöld megállapodásról szóló közlemény szerinti modális váltás megvalósításához;
- 1.12. **MEGÁLLAPÍTJUK**, hogy az éghajlatváltozás hatásaival szembeni reziliencia kialakítása, a megelőzés és a felkészültség fontos szerepet töltenek be abban, hogy a vízi közlekedési ágazat alkalmazkodni tudjon az éghajlatváltozás hatásaihoz.

Digitális transzformáció

- 2.1. **TUDATÁBAN VAGYUNK** azoknak a lehetőségeknek, amelyeket a vízi közlekedési ágazat digitális átalakulása kínál azáltal, hogy lehetővé teszi akadálymentes multimodális szállítási műveletek lebonyolítását; **TÁMOGATJUK** a tengerészeti ágazat nagy fokú automatizálásával és az önvezető hajókkal kapcsolatban európai és nemzetközi szinten folytatott munkát, továbbá **ÖSZTÖNÖZZÜK** azt a munkát, amelyet az IMO és a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) folytat egy célvezérelt és technológiasemleges megfelelő jogi keret és releváns műszaki előírások kidolgozására irányulóan, hogy ezáltal lehetővé tegye az önvezető hajók biztonságos és megbízható üzemeltetését, beleértve a nem önvezető és az önvezető hajók párhuzamos üzemeltetésének megkönnyítésére irányuló kezdeményezéseket is;
- 2.2. **TÁMOGATJUK**, hogy a vízi közlekedési ágazat adminisztratív környezete teljes mértékben digitálissá váljon, ami úgy fogja csökkenteni az üzemeltetők költségeit és növelni az adminisztráció hatékonyságát és eredményességét, hogy ezzel párhuzamosan garantálni fogja az adatok bizalmas kezelését, és adott esetben szem előtt fogja tartani a transzeurópai közlekedési hálózat közlekedési folyosókon alapuló megközelítését;

- 2.3. Adott esetben akár a vonatkozó jogszabályok módosítása révén is **ELŐSEGÍTJÜK**, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés keretében zajló eljárások összefüggésében opcióként bevezetésre kerüljenek a digitális szolgáltatások, a tengerjáró hajók uniós tagállamok lobogója alatt történő lajstromozása esetében az elektronikus tanúsítványok alkalmazása, valamint a tengerjáró hajók és tengerészek tanúsítványainak elektronikus úton történő ellenőrzése, és **ÖSZTÖNÖZZÜK** elektromos okmányok bevezetését a személyzet és a hajók számára, valamint digitális szolgáltatások alkalmazását a belvízi hajózásban;
- 2.4. **RÁMUTATUNK ARRA**, hogy az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetről szóló rendelet teljes körű és időben történő végrehajtása lehetővé teszi, hogy a nyilatkozattevők harmonizált módon, gyorsan és maradéktalanul eleget tegyenek a nyilatkozattételi követelményeknek, ideértve a rakományra vonatkozó információkat is, és perspektívát nyit úgy a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség szempontjából, mint a tengeri szállítás hatékonyságának és vonzerejének növelésére, illetve más szállítási módokkal való zökkenőmentes integrációjára, valamint az adatcsere-rendszerek nagyobb interoperabilitására a teljes logisztikai lánc mentén; **TÁMOGATJUK** a globális szintű hasonló kezdeményezéseket;
- 2.5. **TÁMOGATJUK** a kikötői nyilatkozattételi követelmények digitalizációját, ami szükséges ahhoz, hogy maradéktalanul ki lehessen aknázni az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet előnyeit;
- 2.6. **HANGSÚLYOZZUK**, hogy egy összekapcsolt, együttműködő, automatizált, a digitális közlekedési ökoszisztémába integrált belvízi hajózás megvalósításán kell munkálkodni;
- 2.7. **TISZTÁBAN VAGYUNK AZZAL**, hogy a fenti lépéseket úgy kell megtenni, hogy fenn lehessen tartani és ki lehessen terjeszteni azokat a szabályokat, amelyek a nyílt forráskódú adatokra és az adatmegosztásra, az egységes adatszolgáltatásra, az interoperabilitáshoz szükséges felgyorsított innovációs és szabványosítása eljárásokra, valamint az adatgazdaságra vonatkoznak, és mindeközben gondoskodni lehessen az adatok védelméről;
ÖSZTÖNÖZZÜK az adatok méltányos felhasználói jogokkal együtt való megosztását annak érdekében, hogy egyenlőbb versenyfeltételeket lehessen biztosítani valamennyi szereplő számára, és lehetővé lehessen tenni a hatékony adatfelhasználáson alapuló új innovációkat és új szolgáltatásokat;
- 2.8. **HANGSÚLYOZZUK**, hogy biztosítani kell a kiberbiztonság magas szintjét a vízi közlekedési ágazatban; **TÁMOGATJUK** az uniós és nemzetközi szinten e tekintetben végzett munkát;

- 2.9. Rendkívül fontosnak **TARTJUK**, hogy az EU 2021-ig kidolgozza a vízi közlekedési ágazat digitalizációjára vonatkozó menetrendet, ami lehetővé teszi a vízi közlekedés digitális átalakulásának integrált és harmonizált megközelítését; **FELSZÓLÍJTUK** a Bizottságot, a tagállamokat és az ipari szereplőket, hogy tegyenek koherens lépéseket és erőfeszítéseket a digitális transzformáció elősegítése érdekében.

A jövőbeni tengerészek és belvízi hajózásban dolgozók kompetenciái és képzése

- 3.1. **FELSZÓLÍJTUK** a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az IMO-n belül törekedjenek intenzíven arra, hogy a tengerészek képzéséről, képezéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) felülvizsgálata ambiciózus legyen, figyelemmel a jelenlegi kihívásokra, technológiai fejleményekre és megnövekedett technológiai igényekre, valamint a tengerészek számára szükséges készségek kialakítására egyaránt;
- 3.2. **ISMÉT KIEMELJÜK**, hogy az európai szociális párbeszéd fontos szerepet tölt be a tengerészek és a belvízi hajózásban dolgozók vonzó munkakörülményeinek és megfelelő szociális védelmének fenntartásában, többek között azáltal, hogy biztosítja a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény és a szociális partnerekkel kötött vonatkozó megállapodás tényleges alkalmazását; **SZORGALMAZZUK** olyan intézkedések meghozatalát, amelyek fenntartják az egyenlő szociális feltételeket;
- 3.3. **TÁMOGATJUK** a CESNI-szabványok továbbfejlesztését annak érdekében, hogy a belvízi hajók fedélzetén tartózkodó személyzet a jövőben is rendelkezzen a szükséges készségekkel;
- 3.4. **ÖSZTÖNÖZZÜK** a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák az együttműködést az ipar és az oktatást és képzést nyújtó szolgáltatók között, a fedélzeten való képzés kapcsán is, hogy az európai tengerészek és a belvízi hajózásban dolgozók a gyorsan változó vízi közlekedési környezetben is rendelkezzenek a megfelelő készségekkel; **TÁMOGATJUK** azokat a kezdeményezéseket, amelyek célja az ágazat imázsának javítása és népszerűsítése, a munkalehetőségek bővítése a tengeren és a szárazföldön egyaránt, az oktatás, a képzés és az értékelés új technológiákhoz való alkalmazkodást szolgáló javítását célzó intézkedések kidolgozása, valamint a vízi közlekedési ágazatbeli szakmák vonzerejének növelése a fiatal nők és férfiak körében;
- 3.5. **TÁMOGATJUK** azokat a kezdeményezéseket, amelyek célja, hogy megerősítsék a nők szerepét a vízi közlekedési ágazatban;

- 3.6. **ELISMERJÜK**, hogy a tengerészek számára kiállított képesítő bizonyítványok és érvényesítések ellenőrzése döntően fontos ahhoz, hogy meg lehessen előzni az ilyen bizonyítványok kiállításával összefüggő jogellenes gyakorlatokat, és segíteni lehessen a kikötő szerint állam ellenőrzési tevékenységeit;
- 3.7. **HANGSÚLYOZZUK**, hogy rendkívül fontos a vízi közlekedési ágazat biztonsága, ennek kapcsán kiemeljük, hogy a kalóztevékenység és a tengeren elkövetett fegyveres rablások komoly veszélyt jelentenek a tengerészek biztonságára és jóllétére, a globális kereskedelemre, a tengeri szállításra és a regionális gazdasági fejlesztésre nézve, és ezzel összefüggésben rámutatunk arra, hogy a nemzetközi együttműködés döntő szerepet tölt be az e cselekmények elleni küzdelemben.

Balesetmentes vízi közlekedés

- 4.1. **HANGSÚLYOZZUK**, mennyire fontos az, hogy 2050-re a tengerészetben is egy méltányosságon alapuló, balesetmentes vízi közlekedést célzó biztonsági kultúrát alakítsunk ki és mozdítsunk elő, és **FELSZÓLÍJTUK** a Bizottságot és a tagállamokat, hogy e tekintetben maradéktalanul használják ki azokat a szinergiákat, amelyeket a vízi közlekedési ágazat zöld és digitális átalakulása eredményez majd;
- 4.2. **ÜDVÖZÖLJÜK** a tengeri szállításra vonatkozó célravezetőségi vizsgálat következtetéseit és ajánlásait, és arra **ÖSZTÖNÖZZÜK** a Bizottságot, hogy a jelenlegi biztonsági szint javítása érdekében szükség esetén mérlegeljen további intézkedéseket;
- 4.3. **ELISMERJÜK** azt a központi szerepet, amelyet az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) tölt be azáltal, hogy segíti a Bizottságot és támogatja a tagállamokat a lobogó szerinti, kikötő szerinti és part menti tagállamként rájuk háruló kötelezettségek eredményes teljesítésében, és arra **BUZDÍTJUK** a Bizottságot, hogy vizsgálja meg: miként tudná az EMSA még hatékonyabban ellátni az európai hajózás biztonságával, védelmével és fenntarthatóságával kapcsolatos technikai és operatív feladatait;
- 4.4. **NYOMATÉKOSÍJTUK**, hogy hasznos lenne európai szinten adatgyűjtést végezni a belvízi utakon történt balesetekről, hogy szükség esetén javítani lehessen a szabályokat és a szabványokat;
- 4.5. **ELISMERJÜK** azt a központi szerepet, amelyet a CESNI tölt be azáltal, hogy támogatja az EU-t és tagállamait a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményekkel, a szakmai képesítésekkel és információtechnológiával kapcsolatos szabványok rendelkezésre bocsátásában, és azt **TANÁCSOLJUK**, hogy a belvízi utakon történt balesetekről való uniós szintű adatgyűjtés során az EU támaszkodjon a CESNI szakértelmére, hogy szükség esetén javítani tudja a szabályokat és a szabványokat;

- 4.6. Ami a biztonságot, valamint az emberi élet és a környezet védelmét illeti, **HANGSÚLYOZZUK** az olyan nemzetközi tengerészeti egyezmények megerősítésének fontosságát, mint a halászhajók biztonságáról szóló, 1977. évi torremolinosi nemzetközi egyezményhez csatolt 1993. évi torremolinosi jegyzőkönyv rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó 2012. évi fokvárosi megállapodás, a veszélyes és ártalmas anyagok tengeri szállításával kapcsolatos felelősségről és kártérítésről szóló nemzetközi egyezményhez csatolt 2010. évi jegyzőkönyv, a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló hongkongi nemzetközi egyezmény, továbbá a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló egyezmény.

Világszinten vezető szerepet betöltő uniós vízi közlekedési ágazat

- 5.1. **TUDATÁBAN VAGYUNK ANNAK**, hogy az EU bizonyos harmadik országokban tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokkal és korlátozott piaci hozzáféréssel szembesül, és **HANGSÚLYOZZUK**, hogy csak koordinált fellépés keretében lehet megvédeni az EU tengerészeti érdekeit és közösen előmozdítani a nemzetközi tengerészeti szolgáltatásokhoz való szabad és kölcsönös hozzáférést; **FELSZÓLÍJTUK** a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák erőfeszítéseiket annak érdekében, hogy világszerte továbbra is egyenlő versenyfeltételek legyenek érvényben, amelyek alapját a biztonságra, a környezetvédelemre, a készségekre és a munkafeltételekre vonatkozó magas szintű nemzetközi szabványok adják, és ezen erőfeszítéseik révén teremtsék meg a feltételeket ahhoz, hogy az EU vízi közlekedési ágazata egy egyre versengőbb nemzetközi környezetben is erős maradjon; e tekintetben **KIEMELJÜK**, hogy az EU és a harmadik országok közötti ambiciózus szabadkereskedelmi megállapodások és tengeri szállítási megállapodások fontos szerepet töltenek abban, hogy világszerte egyenlő versenyfeltételek mellett lehessen nemzetközi tengeri szolgáltatásokat nyújtani;
- 5.2. A globális fejleményekre, trendekre és kihívásokra figyelemmel **ELISMERJÜK** azt a hozzáadott értéket és szerepet, amellyel a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó uniós iránymutatások bírnak az uniós hajózási ágazat nemzetközi versenyképességének megőrzése szempontjából, és amelyek összefüggésében **TOVÁBB KELL FOKOZNI** az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajóval végzett tengeri szállítás minőségét és vonzerejét, továbbá olyan feltételeket kell teremteni, amelyekben a hajózás még nagyobb mértékben hozzá tud járulni az EU gazdaságához;
- 5.3. **ELISMERJÜK**, hogy az uniós vízi közlekedési ágazat, annak infrastruktúrája és pénzügyi autonómiája stratégiai jelentőséggel bír az Unió számára; **RÁMUTATUNK ARRA**, hogy a fenntartható uniós vízi közlekedési ágazat szempontjából nagyon fontos a finanszírozáshoz jutás biztosítása;

- 5.4. **HANGSÚLYOZZUK**, hogy a hatékony rövid távú tengeri fuvarozás kulcsfontosságú ahhoz, hogy az Unió belső piacán össze tudjuk kötni az egyes régiókat és támogatni tudjuk a szállítás környezetbarátabbá tételét;
- 5.5. **EMLÉKEZTETÜNK** arra, hogy az egyenlő versenyfeltételek érvényre juttatása érdekében nemzetközi szinten széles körben elő kell mozdítani a többoldalú párbeszédet, ezért **FELSZÓLÍTJUK** a Bizottságot, hogy ragadjon meg minden alkalmas eszközt arra, hogy a nemzetközi tengeri szolgáltatásokra globális multilaterális eszközök, így a WTO égisze alatt megkötött megállapodások vonatkozzanak.
-