



Briuselis, 2020 m. birželio 5 d.
(OR. en)

8648/20

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

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Delegacijoms

Ankstesnio dokumento Nr.:	7976/20 8001/20
------------------------------	--------------------

Dalykas:	Tarybos išvados „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: <i>neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarijų, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas</i> “
----------	---

Delegacijoms priede pateikiamos Tarybos išvados „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: *neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarijų, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas*“; jas Taryba patvirtino 2020 m. birželio 5 d. taikydama rašytinę procedūrą.

TARYBOS IŠVADOS

**„ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos:
*neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarijų, automatizuoto ir konkurencingo
ES vandens transporto sektoriaus kūrimas*“**

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

ATSIŽVELGDAMA Į

1. 2014 m. birželio 5 d. Tarybos išvadas dėl ES jūrų transporto politikos, nustatytos iki 2018 m., laikotarpio vidurio peržiūros ir 2020 m. perspektyvos ¹;
2. 2017 m. birželio 8 d. Tarybos išvadas „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“ ²;
3. 2018 m. gruodžio 3 d. Tarybos išvadas „Vežimas vidaus vandenų keliais – išvelgti jo potencialą ir jį skatinti“ ³;
4. Komisijos ataskaitą dėl 2009–2018 m. ES jūrų transporto strategijos įgyvendinimo ⁴;
5. Komisijos laikotarpio vidurio pažangos ataskaitą dėl veiksmų programos NAIADES II, skirtos vidaus vandens kelių transportui skatinti, įgyvendinimo ⁵;

¹ Dok. 10041/14.

² Dok. 9976/17.

³ Dok. 15144/18.

⁴ Dok. 12829/16.

⁵ Dok. 12350/18.

PALANKIAI VERTINDAMA sėkmingą pirmininkaujančios Kroatijos 2020 m. kovo 11 d. Opatijoje (Kroatija) surengtą neformalų jūrų reikalų ministrų posėdį, kuriame išdėstyta vizija siekiant sukurti neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarijų, automatizuotą ir konkurencingą vandens transporto sektorių, kuriame dirbtų šiuolaikinius mokymus baigę ir atnaujintus įgūdžius turintys darbuotojai – jis yra itin svarbus Europos Sąjungos gerovei;

PRIMINDAMA esminę ir strateginę laivybos, vidaus vandenų transporto ir susijusių paslaugų svarbą būtiniausių prekių tiekimui ir Europos piliečių sveikatai, gerovei bei gyvenimo kokybei;

PABRĖŽDAMA itin svarbų Europos laivybos vaidmenį COVID-19 pandemijos metu, kadangi užtikrinamas reguliarus prekybos srautas jūra ir kuo sklandesnis tiekimo grandinių veikimas, kad ES piliečiams ir gyvybiškai svarbioms pramonės šakoms būtų netrikdomai teikiamos pagrindinės paslaugos, tiekiamos prekės ir vaistai; PAŽYMĖDAMA, kad šis vaidmuo yra itin svarbus ES, ir šiomis aplinkybėmis DAR KARTĄ PRIMINDAMA, kad ES vandens transporto sektorius yra strategiškai svarbus ES tiekimo integralumui; PRIPAŽINDAMA šiuo požiūriu esminį jūrininkų ir vidaus vandenų laivybos darbuotojų vaidmenį, įskaitant jų teisę į teisingą požiūrį į juos, ir poreikį sumažinti neigiamą socialinį ir ekonominį COVID-19 pandemijos poveikį vandens transporto sektoriui;

PAKARTODAMA, kad vandens transportui tenka esminis vaidmuo kuriant darbo vietas, stiprinant Europos ekonomikos konkurencingumą ir iš esmės prisidedant prie Europos Sąjungos BVP;

DAR KARTĄ PATVIRTINDAMA, kad Europos vandens transporto sektorius susiduria su dideliais iššūkiais ir kad reikalingi tolesni veiksmai siekiant išlaikyti ir toliau plėtoti patrauklų bei tvarų, pažangų, saugų ir socialiai atsakingą bei kokybės reikalavimus atitinkantį vandens transportą;

PABRĖŽDAMA, kad Komisija, valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai, imdamiesi priemonių vandens transportui remti, turėtų visapusiškai atsižvelgti į Opatijos deklaracijoje nustatytus politinius prioritetus,

TODĖL TARYBA

PRITARIA Opatijos deklaracijos „ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos: neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarių, automatizuoto ir konkurencingo ES vandens transporto sektoriaus kūrimas“ turiniui ir PRIPAŽĮSTA šią deklaraciją esminiu indėliu į ES vandens transporto politiką po 2020 m.;

RAGINA Komisiją ir valstybes nares dirbti kartu, glaudžiai bendradarbiaujant su kitais ES instituciniais organais bei agentūromis ir su pramonės atstovais bei socialiniais partneriais, siekiant imtis atitinkamų iniciatyvų ir nustatyti orientyrus, o toliau plėtojant ir įgyvendinant ES vandens transporto politiką po 2020 m. remtis Opatijos deklaracija.

**ES vandens transporto sektorius. Ateities perspektyvos:
*neutralaus anglies dioksido poveikio, be avarių, automatizuoto ir konkurencingo
ES vandens transporto sektoriaus kūrimas***

Mes, už vandens transporto politiką, apimančią jūrų transportą ir vidaus vandenų laivybą, atsakingi ministrai, pirmininkaujant Kroatijos Respublikos jūrų reikalų, transporto ir infrastruktūros ministrui Olegui Butkovičiui ir dalyvaujant už judumą ir transportą atsakingai Komisijos narei Adinai-Ioanai Vălean, 2020 m. kovo 11 d. neformaliame ministrų posėdyje Opatijoje:

- **PABRĖŽDAMI** gyvybiškai svarbų ir strateginį vandens transporto vaidmenį ES ekonomikoje, pasaulinėje prekyboje ir sujungiamumo srityje ir jo svarbą vidaus rinkos veikimui;
- **AKCENTUODAMI** ES priešakinę poziciją teikiant saugias, tvarias ir veiksmingas vandens transporto paslaugas ir vykdant tokias operacijas pagal aukštus darbo standartus;
- **PRIMINDAMI**, kad švarios ir tvarios jūros ir vandenynai, sauga ir saugumas juose yra itin svarbūs pasaulinei laisvajai prekybai, ES ekonomikai ir jos piliečiams;
- **PRIPAŽINDAMI**, kad reikia skubiai imtis veiksmų pagrindiniams klimato kaitos ir aplinkos tvarumo iššūkiams įveikti, įskaitant uostų ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros pritaikymą bei jos integravimą į tiekimo grandinę, ir apsvarstyti būdus, kaip toliau stiprinti sektoriaus konkurencingumą;
- **PABRĖŽDAMI** vandens transporto sektoriaus skaitmeninės transformacijos svarbą ir jos reikšmę tolesniam pasaulinės prekybos vystymui ir Europos Sąjungos konkurencingumo pasaulyje didinimui, taip pat vidaus rinkos stiprinimui, ir pripažindami, kad reikia apibrėžti automatizuotų sistemų veikimui ir naudojimui taikytinus skaidrumo, atsakomybės ir atskaitomybės reikalavimus;
- **ATKREIPDAMI DĖMESĮ Į** iššūkius, su kuriais susiduria vandens transporto sektorius, kiek tai susiję su būtinu naujų efektyvaus energijos vartojimo technologijų diegimu;

- **PRIPAŽINDAMI** tinkamo jūrininkų ir vidaus vandenų laivybos darbuotojų rengimo, mokymo ir mokymosi visą gyvenimą svarbą sparčiai kintančioje vandens transporto aplinkoje;
- **DAR KARTĄ PATVIRTINDAMI** tikslą remti ilgalaikį Europos laivybos konkurencingumą pasaulinėse jūrų rinkose atsižvelgiant į stiprėjančias protekcionistines tendencijas ir ribojamąsias priemones;
- **PRIPAŽINDAMI**, kad aplinką tausojančios, saugios ir patikimos laivybos politikos tikslus galima pasiekti veiksmingai bendradarbiaujant reguliavimo institucijoms ir pramonei ir užtikrinant, kad pastaroji turėtų pakankamą galimybę patekti į finansų rinkas ir gauti tinkamą finansavimą;
- **ATSIŽVELGDAMI Į** diskusijų, įvykusių 2020 m. kovo 10 d. Opatijoje surengtoje ministrų aukšto lygio konferencijoje jūrų klausimais, rezultatus;
- **PRIMINDAMI** Tarybos išvadas „ES jūrų transporto politikos iki 2020 m. prioritetai: konkurencingumas, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas, skaitmeninimas siekiant užtikrinti pasaulines jungtis, veiksmingą vidaus rinką ir pasaulinio lygio jūrų ūkio klasterį“ ir „Vežimas vidaus vandenų keliais – įžvelgti jo potencialą ir jį skatinti“;

SUSITARĖME SIEKTI, KAD BŪTŲ SUKURTAS

Neutralaus anglies dioksido poveikio ir nulinės taršos vandens transporto sektorius

- 1.1. **PALANKIAI VERTINAME** Komisijos komunikatą „Europos žaliasis kursas“, kuriuo siekiama paspartinti pažangą siekiant visiškai tvaraus ES vandens transporto sektoriaus teisingoje ir klestinčioje visuomenėje, pasižyminčioje modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebūtų grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, o ekonomikos augimas būtų atsietas nuo išteklių naudojimo; **PALANKIAI VERTINAME** visas esamas nacionalines strategijas ir iniciatyvas, kuriomis siekiama sumažinti vandens transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro; **SKATINAME** tarptautinių, Europos ir nacionalinių iniciatyvų sinergiją ir pastangas paspartinti perėjimą prie neutralaus anglies dioksido poveikio vandens transporto sektoriaus.
- 1.2. **ATKREIPIAME DĖMESĮ Į** tai, kad politiniu atsaku į Europos žaliąjį kursą turėtų būti naudojamosi kaip galimybė toliau stiprinti Europos vandens transporto sektoriaus konkurencingumą ir prisidėti prie Europos ekonomikos augimo ir gerovės; **PABRĖŽIAME**, kad bet kokia priemonė, kuria siekiama anglies dioksido poveikio neutralumo, turi būti neutrali vėliavos atžvilgiu, kartu užtikrinant vienodas sąlygas ir išvengiant anglies dioksido nutekėjimo.

- 1.3. **AKCENTUOJAME**, kad klimato kaitos švelninimo veiksmai pasauliniu lygmeniu yra itin svarbūs tarptautinei laivybai ir jiems turėtų būti teikiama pirmenybė, įskaitant griežtą ir veiksmingą vykdymo užtikrinimą pasauliniu lygmeniu, siekiant išlaikyti vienodas sąlygas; **PAŽYMIME**, kad svarbu toliau dirbti Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO), kad būtų pasiektas 2050 m. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslas, siejant jį su visiško priklausomybės nuo iškastinio kuro panaikinimo vizija; **PRITARIAME** tam, kad būtų laiku ir veiksmingai įgyvendinta pradinė IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategija ir būsima jos peržiūra.
- 1.4. **AKCENTUOJAME** jūrų transportui nustatytą įpareigojimą veiksmingai laikytis pasaulinės sieros kiekio ribos.
- 1.5. **SKATINAME** artimoje ateityje vykdyti su trumpųjų nuotolių laivybai ir vidaus vandenų laivybai skirtais netaršiais laivais susijusius mokslinius tyrimus, juos kurti, finansuoti ir pradėti naudoti.
- 1.6. **PRIPAŽIŖSTAME**, kad reikia remti įvairių alternatyviųjų degalų, skirtų naudoti visuose vandens transporto segmentuose, kūrimą ir užtikrinti tinkamą finansavimą remiant mokslinius tyrimus ir plėtrą, pasitelkiant viešąsias, privačiąsias ir ES finansines priemones bei dotacijas, siekiant užtikrinti, kad būtų prieinami švarūs alternatyvieji degalai, įskaitant suskystintas gamtines dujas (LNG) kaip pereinamojo laikotarpio degalus, ir susijusi infrastruktūra, novatoriškos technologijos bei tvarus laivų dizainas; **REMIAME** pagal programą „Europos horizontas“ numatytą partnerystę „Netaršus vandens transportas“, kuria siekiama užtikrinti vandens transportui skirtų alternatyvių varomųjų sistemų ir alternatyviųjų degalų sistemų kūrimą bei diegimą ir sumažinti laivybos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro.
- 1.7. **PALANKIAI VERTINAME** Komisijos pasiūlymą sukurti Teisingos pertvarkos mechanizmą, kuriuo taip pat būtų galima sąžiningai ir įtraukiai remti teritorijų, susiduriančių su didžiausiais socialiniais ir ekonominiais perėjimo prie neutralaus anglies dioksido poveikio ekonomikos iššūkiais, pertvarką, nė vieno nepaliekant nuošalyje.
- 1.8. **DAR KARTĄ PATVIRTINAME REMIANTYS** aiškią žaliųjų ir neutralaus anglies dioksido poveikio uostų viziją, įskaitant LNG kaip pereinamojo laikotarpio degalų naudojimą, elektros energijos sausumoje tiekimą, alternatyviųjų degalų suteikimą, tinkamų įrenginių laivų atliekoms priimti ir jungčių su toliau nuo pakrantės esančiais rajonais geležinkelių ir vidaus vandenų transportu prieinamumą, oro bei vandens taršos mažinimą ir biologinės įvairovės išsaugojimą, nekeliant pavojaus saugai.

- 1.9. **PABRĖŽIAME**, kad būtina plėtoti neutralaus anglies dioksido poveikio uostų veiklą, skatinant žaliąsias iniciatyvas, susijusias su uostų operacijomis, laivais ir pramonine energijos gamyba.
- 1.10. **REMIAME** Barcelonos konvencijos susitariančiųjų šalių dedamas pastangas 2022 m. IMO lygmeniu pateikti pasiūlymą dėl išmetamų sieros teršalų kontrolės zonos visame Viduržemio jūros baseine nustatymo, dalyvaujant ES valstybėms narėms ir pakrantės trečiosioms valstybėms, siekiant kuo labiau sumažinti laivybos sektoriuje išmetamų teršalų kiekį ir užtikrinti didelę naudą sveikatai ir aplinkai; **ATSIŽVELGIAME Į** ES finansinių mechanizmų galimybes remti šios zonos kūrimą. **ATKREIPIAME DĖMESĮ Į** esamus tyrimus dėl kitų jūrų transporto išmetamų teršalų Viduržemio jūros baseine, kuriais remiantis būtų galima apsvarstyti tolesnį darbą.
- 1.11. **PRIMENAME**, kad ne vėliau kaip 2020 m. pabaigoje reikia pradėti su programa NAIADES II susijusią tolesnių veiksmų programą, kad būtų užtikrintas priemonių tęstinumas, ir **REMIAME** Komisiją jai rengiant tokią programą, kad būtų toliau didinamas vidaus vandenų transporto ir susijusios infrastruktūros tvarumas aplinkos atžvilgiu ir konkurencingumas, siekiant prisidėti prie Komunikate dėl Žaliojo kurso nustatyto tikslo pereiti prie kitų transporto rūšių.
- 1.12. **PAŽYMIME** atsparumo klimato kaitai didinimo, bendro atsparumo didinimo, prevencijos ir pasirengimo svarbą prisitaikant prie klimato kaitos vandens transporto sektoriuje.

Skaitmeninė transformacija

- 2.1. **PRIPAŽIŖIAME** vandens transporto sektoriaus skaitmeninės transformacijos teikiamas galimybes, kuriomis sudaromos sąlygos sklandžiai vykdyti daugiarūšio vežimo operacijas; **REMIAME** Europos ir tarptautinių lygmeniu vykdomą darbą, susijusį su jūrų laivybos aukšto lygio automatizavimu ir autonominiais laivais, ir **RAGINAME** IMO ir Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komitete (CESNI) vykdyti darbą siekiant sukurti tinkamą į tikslus orientuotą ir technologiškai neutralią teisinę sistemą bei atitinkamus techninius standartus, kad būtų sudarytos sąlygos saugiai ir patikimai eksploatuoti autonominius laivus, įskaitant iniciatyvas, kuriomis būtų sudarytos palankesnės sąlygos lygiagrečiai eksploatuoti neautonominius ir autonominius laivus.
- 2.2. **PRITARIAME** tam, kad būtų kuriama visiškai skaitmeninė administracinė vandens transportui skirta aplinka, kuri sumažins veiklos vykdytojams tenkančias išlaidas ir padidins administracinių institucijų veiksmingumą ir efektyvumą, kartu užtikrinant duomenų konfidencialumą ir, kai taikytina, atsižvelgiant į TEN-T koridoriui taikomą požiūrį.

- 2.3. **SKATINAME**, be kita ko, darant galimus atitinkamus teisės aktų pakeitimus, naudoti skaitmenines paslaugas, elektroninius su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių jūrų laivų registracijos liudijimus, elektroninį jūrų laivų liudijimų ir jūrininkų atestatų tikrinimą (kaip vieną iš galimybių vykdant uosto valstybės kontrolės procedūras) ir **RAGINAME** naudoti elektroninius įgulos bei laivų dokumentus ir diegti skaitmenines vidaus vandenų laivybos paslaugas.
- 2.4. **PABRĖŽIAME**, kad visiškai ir laiku įgyvendinus Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkos reglamentą pranešimų teikėjams bus sudarytos sąlygos suderintai, greitai ir visiškai atlikti pranešimų teikimo formalumus, įskaitant informacijos apie krovinius teikimą, tokiu būdu atveriant Europos jūrų transporto erdvės be kliūčių perspektyvą ir sudarant sąlygas didinti jūrų transporto veiksmingumą bei patrauklumą ir sklandžią jo integraciją su kitomis transporto rūšimis, taip pat didinti keitimosi duomenimis sistemų sąveikumą visoje logistikos grandinėje; **SKATINAME** panašias iniciatyvas pasauliniu lygmeniu.
- 2.5. **REMIAME** pranešimų teikimo formalumų uostuose skaitmeninę pertvarką, būtiną siekiant pasinaudoti visa Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkos teikiama nauda.
- 2.6. **PABRĖŽIAME**, kad reikia kurti susietą, bendradarbiavimu grindžiamą ir automatizuotą vidaus vandenų transportą, integruotą į skaitmeninę transporto ekosistemą.
- 2.7. **PRIPAŽIŪSTAME**, kad pirmiau nurodytų veiksmų turėtų būti imtasi siekiant išlaikyti ir išplėsti atvirųjų šaltinių duomenų ir dalijimosi duomenimis, duomenų pateikimo vienu metu, spartesnių inovacijų ir standartizavimo procesų politiką, būtiną sąveikumui ir duomenų ekonomikai, kartu užtikrinant duomenų saugumą; **SKATINAME** dalytis duomenimis užtikrinant teisingas naudotojų teises, kad visiems subjektams būtų sudarytos vienodesnės sąlygos ir kad būtų sudarytos galimybės naujoms inovacijoms ir naujoms paslaugoms, grindžiamoms veiksmingu duomenų naudojimu.
- 2.8. **PABRĖŽIAME**, kad vandens transporto sektoriuje būtina užtikrinti aukšto lygio kibernetinį saugumą; **REMIAME** ES ir tarptautiniu lygmeniu vykdomą darbą.

2.9. **MANOME**, kad itin svarbu ne vėliau kaip 2021 m. parengti Vandens transporto skaitmenines veiksmų gaires, kuriomis būtų sudarytos palankesnės sąlygos taikyti integruotą ir suderintą požiūrį į vandens transporto skaitmeninę pertvarką; **RAGINAME** Komisiją, valstybes nares ir pramonės atstovus imtis nuoseklių veiksmų ir nuosekliai dėti pastangas, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos skaitmeninei transformacijai.

Būsimų jūrininkų ir vidaus vandenų laivybos darbuotojų kompetencija ir mokymas

- 3.1. **RAGINAME** Komisiją ir valstybes nares dėti daugiau pastangų IMO lygmeniu, kad būtų atlikta Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų plataus užmojo peržiūra, atsižvelgiant į dabartinius iššūkius ir padidėjusius technologinius poreikius bei pokyčius, kartu atspindint būtinų jūrininkų įgūdžių ugdymą.
- 3.2. **DAR KARTĄ PATVIRTINAME** Europos socialinio dialogo svarbą siekiant išlaikyti jūrininkų ir vidaus vandenų laivybos darbuotojų patrauklias darbo sąlygas ir tinkamą socialinę apsaugą, veiksmingai taikant, be kita ko, Konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje ir atitinkamą susitarimą su socialiniais partneriais; **SKATINAME** imtis priemonių, kuriomis būtų išsaugota vienodas socialines sąlygas užtikrinanti padėtis.
- 3.3. **REMIAME** tolesnį CESNI standartų plėtojimą, kad būtų išlaikyti reikiami vidaus vandenų laivų įgulų narių įgūdžiai.
- 3.4. **RAGINAME** Komisiją ir valstybes nares stiprinti pramonės atstovų, švietimo ir mokymo paslaugų teikėjų bendradarbiavimą, susijusį ir su mokymu laivuose, siekiant užtikrinti, kad Europos jūrininkai ir vidaus vandenų laivybos darbuotojai turėtų sparčiai kintančiai vandens transporto aplinkai tinkamus įgūdžius; **REMIAME** iniciatyvas, kuriomis populiarinamas ir gerinamas sektoriaus įvaizdis, didinamos užimtumo galimybės laivuose ir krante, plėtojamos priemonės, skirtos rengimui, mokymui ir vertinimui gerinti siekiant prisitaikyti prie naujų technologijų, taip pat skatinamas profesijų vandens transporto sektoriuose patrauklumas jaunoms moterims ir vyrams.
- 3.5. **REMIAME** iniciatyvas, kuriomis siekiama užtikrinti moterų įgalėjimą vandens transporto sektoriuje.

- 3.6. **PRIPAŽIŠTAME**, kad būtina tikrinti jūrininkams išduotus kompetencijos pažymėjimus ir patvirtinimus siekiant užkirsti kelią neteisėtai praktikai, susijusiai su tokių pažymėjimų išdavimu, ir remti uosto valstybės kontrolės veiklą.
- 3.7. **PABRĖŽIAME** saugaus vandens transporto sektoriaus svarbą, akcentuodami didelę grėsmę, kurią piratavimas ir ginkluotas plėšimas jūroje kelia jūrininkų saugumui bei gerovei, pasaulinei prekybai, jūrų transportui ir regioninei ekonominei plėtrai, ir pabrėždami, kad kovojant su tokiais veiksmais itin svarbus vaidmuo tenka tarptautiniam bendradarbiavimui.

Be avarių

- 4.1. **PABRĖŽIAME**, kad svarbu puoselėti ir skatinti saugios laivybos kultūrą, grindžiamą teisingumo kultūra, kad iki 2050 m. neliktų nė vienos avarijos, ir **RAGINAME** Komisiją ir valstybes nares visapusiškai išnaudoti sinergiją, kuriai atsirasti sąlygas sudarys žalioji ir skaitmeninė vandens transporto sektoriaus transformacija.
- 4.2. **PALANKIAI VERTINAME** jūrų transporto tinkamumo patikros išvadas bei rekomendacijas ir **RAGINAME** Komisiją prireikus apsvarstyti galimybę imtis tolesnių veiksmų siekiant pagerinti dabartinį saugos lygį.
- 4.3. **PRIPAŽIŠTAME** Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) esminį vaidmenį padedant Komisijai ir remiant valstybes nares, kad jos veiksmingai vykdytų joms kaip vėliavos, uosto ir pakrantės valstybėms tenkančias pareigas, ir **RAGINAME** Komisiją apsvarstyti galimybes toliau stiprinti EMSA gebėjimą vykdyti technines ir veiklos užduotis, susijusias su ES laivybos sauga, saugumu ir tvarumu.
- 4.4. **PABRĖŽIAME**, kad būtų naudinga rinkti duomenis apie avarijas vidaus vandenų keliuose Europos lygmeniu, siekiant prireikus patobulinti taisykles ir standartus.
- 4.5. **PRIPAŽIŠTAME** CESNI pagrindinį vaidmenį padedant ES ir jos valstybėms narėms nustatyti vidaus vandenų laivų techninių reikalavimų, profesinių kvalifikacijų ir informacinių technologijų standartus ir **REKOMENDUOJAME** naudotis CESNI patirtimi renkant duomenis apie avarijas vidaus vandenų keliuose ES lygmeniu, siekiant prireikus patobulinti taisykles ir standartus.

4.6. **PABRĖŽIAME**, kad žmonių gyvybės ir aplinkos saugumo ir apsaugos požiūriu svarbu ratifikuoti tarptautines jūrų konvencijas, pavyzdžiui, 2012 m. Keiptauno susitarimą dėl 1993 m. Protokolo dėl 1977 m. Tarptautinės Toremolinoso konvencijos dėl žvejybos laivų saugos nuostatų įgyvendinimo, Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra, 2010 m. protokolą (2010 m. HNS konvenciją), Honkongo tarptautinę konvenciją dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirstymo ir Konvenciją dėl žvejybos laivų personalo rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų.

Pažangiausias pasaulyje ES vandens transporto sektorius

- 5.1. **PRIPAŽIŖISTAME**, kad ES susiduria su nesąžiningos prekybos praktika ir ribotomis galimybėmis patekti į rinką tam tikrose trečiosiose šalyse, ir **PABRĖŽIAME**, kad reikia imtis koordinuotų veiksmų siekiant apsaugoti ES jūrų interesus ir kolektyviai skatinti laisvą ir abipusę prieigą prie tarptautinių jūrų paslaugų; **RAGINAME** Komisiją ir valstybes nares dėti daugiau pastangų, kad visame pasaulyje būtų išlaikytos vienodos sąlygos, grindžiamos aukštais tarptautiniais saugos, aplinkos, įgūdžių ir darbo sąlygų standartais, taip sukuriant sąlygas klestinčiam ES vandens transporto sektoriui vis konkurencingesnėje tarptautinėje aplinkoje; šiuo atžvilgiu **PABRĖŽIAME** ES ir trečiųjų šalių plataus užmojo laisvosios prekybos susitarimų ir jūrų transporto susitarimų svarbą siekiant skatinti vienodas tarptautinių jūrų paslaugų teikimo sąlygas visame pasaulyje.
- 5.2. **PRIPAŽIŖISTAME** ES valstybės pagalbos jūrų transportui gairių pridėtinę vertę ir vaidmenį išsaugant ES laivybos sektoriaus tarptautinį konkurencingumą, atsižvelgiant į pasaulinius pokyčius, tendencijas ir iššūkius, siekiant **TOLIAU GERINTI** kokybę ir patrauklumą, susijusius su laivais, kurie plaukioja su ES valstybių narių vėliavomis, ir sudaryti sąlygas, kuriomis laivyba galėtų įnešti didesnę indėlį į ES ekonomiką.
- 5.3. **PRIPAŽIŖISTAME**, kad ES vandens transporto sektorius, jo infrastruktūra ir finansinis savarankiškumas yra ES strateginis interesas; **PABRĖŽIAME**, kad svarbu užtikrinti galimybes gauti finansavimą tvariam ES vandens transporto sektoriui.

- 5.4. **PABRĖŽIAME**, kad veiksmingai trumpųjų nuotolių laivybai tenka itin svarbus vaidmuo tarpusavyje sujungiant įvairius Sąjungos vidaus rinkos regionus ir remiant transporto žalinimą.
- 5.5. **PRIMENAME**, kad siekiant puoselėti vienodas sąlygas svarbu skatinti daugiašalį dialogą plačiu tarptautiniu lygmeniu, todėl **RAGINAME** Komisiją toliau imtis visų tinkamų priemonių siekiant užtikrinti, kad tarptautinėms jūrų paslaugoms būtų taikomos atitinkamos pasaulinės daugiašalės priemonės, įskaitant Pasaulio prekybos organizacijos (PPO) remiamus susitarimus.
-