



Briselē, 2020. gada 5. jūnijā
(OR. en)

8648/20

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

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepri. dok. Nr.:	7976/20 8001/20
Temats:	Padomes secinājumi "ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga"

Pielikumā pievienoti Padomes secinājumi "ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga", ko Padome apstiprināja ar rakstisko procedūru 2020. gada 5. jūnijā.

PADOMES SECINĀJUMI

**"ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva:
virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir
oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga"**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ŅEMOT VĒRĀ

1. Padomes 2014. gada 5. jūnija secinājumus par ES jūras transporta politikas līdz 2018. gadam un perspektīvas līdz 2020. gadam starpposma pārskatīšanu ¹;
2. Padomes 2017. gada 8. jūnija secinājumus "ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa" ²;
3. Padomes 2018. gada 3. decembra secinājumus "Iekšzemes ūdensceļu transports – apzināties un veicināt tā potenciālu!" ³;
4. Komisijas ziņojumu par to, kā tiek īstenota ES jūras transporta stratēģija 2009.–2018. gadam ⁴;
5. Komisijas starpposma progresu ziņojumu par to, kā tiek īstenota rīcības programma *NAIADES II* iekšzemes ūdensceļu transporta veicināšanai ⁵;

¹ Dokuments 10041/14.

² Dokuments 9976/17.

³ Dokuments 15144/18.

⁴ Dokuments 12829/16.

⁵ Dokuments 12350/18.

ATZINĪGI VĒRTĒJOT sekmīgo neformālo jūrlietu ministru sanāksmi, kuru prezidentvalsts Horvātija 2020. gada 11. martā organizēja Opatijā, Horvātijā, un kurā tika izvirzīts redzējums tādai ūdens transporta nozarei, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga un kuru apkalpo mūsdienīgi apmācīts darbaspēks ar mūsdienīgām prasmēm, kas ir izšķiroši svarīgi Eiropas Savienības labklājībai;

ATGĀDINOT kuģniecības, iekšzemes ūdensceļu transporta un saistīto pakalpojumu būtisko un stratēģisko nozīmi pirmās nepieciešamības preču piegādei un Eiropas iedzīvotāju veselībai, labklājībai un dzīves kvalitātei;

UZSVEROT Eiropas kuģniecības izšķiroši svarīgo nozīmi Covid-19 pandēmijas laikā, cik vien iespējams raiti nodrošinot regulāru tirdzniecības plūsmu pa jūru un piegādes ķēžu darbību, lai ES iedzīvotājiem un būtiski svarīgām nozarēm būtu netraucēti pieejami pamatpakalpojumi, preces un medikamenti; ATZĪMĒJOT, ka šī nozīme ES ir ārkārtīgi būtiska, un šajā kontekstā ATKĀRTOTI ATGĀDINOT, ka ES ūdens transporta nozare piegādes integritātes dēļ Eiropas Savienībai ir stratēģiski svarīga; ATZĪSTOT jūrnieku un iekšzemes kuģošanas darbinieku izšķiroši svarīgo nozīmi šajā sakarā, tostarp viņu tiesības uz taisnīgu attieksmi, un nepieciešamību mazināt Covid-19 pandēmijas negatīvo sociālekonomisko ietekmi uz ūdens transporta nozari;

ATKĀRTOTI APSTIPRINOT ūdens transporta būtisko nozīmi darbvietu radīšanā, Eiropas ekonomikas konkurētspējas stiprināšanā un būtiska ieguldījuma sniegšanā Eiropas Savienības IKP;

VĒLREIZ APSTIPRINOT to, ka Eiropas ūdens transporta nozare saskaras ar būtiskiem izaicinājumiem un ka ir nepieciešama turpmāka rīcība, lai uzturētu un vēl vairāk attīstītu pievilcīgu un ilgtspējīgu, viedu, drošu un sociālas kvalitātes ūdens transportu;

AKCENTĒJOT, ka Komisijai, dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, veicot pasākumus ūdens transporta atbalstam, būtu pilnībā jāņem vērā Opatijas deklarācijā noteiktās politiskās prioritātes;

PADOME TĀDĒĻ,

APSTIPRINA saturu, kāds ir Opatijas deklarācijai "ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva: virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga", un ATZĪST, ka deklarācija ir būtisks ieguldījums ES ūdens transporta politikā pēc 2020. gada;

AICINA Komisiju un dalībvalstis strādāt kopā, cieši sadarbojoties ar citām ES iestāžu struktūrām un aģentūrām un ar nozari un sociālajiem partneriem, lai īstenotu piemērotas iniciatīvas un noteiktu atskaites punktus, ņemot Opatijas deklarāciju par pamatu turpmākajā ES ūdens transporta politikas izstrādē un īstenošanā pēc 2020. gada.

**ES ūdens transporta nozare – turpmākā perspektīva:
*virzībā uz tādu ES ūdens transporta nozari, kura ir
oglekļneitrāla, kurā nav negadījumu, kura ir automatizēta un konkurētspējīga***

Mēs – par ūdens transportu, kas aptver jūras transportu un iekšzemes kuģošanu, atbildīgie ministri – Horvātijas Republikas jūras, transporta un infrastruktūras ministra Oļega Butkoviča [*Oleg Butković*] vadībā un piedaloties mobilitātes un transporta komisārei Adinai Joanai Valeanai [*Adina-Ioana Vălean*] neoficiālajā ministru sanāksmē Opatijā, 2020. gada 11. martā,

- **UZSVEROT** ūdens transporta būtisko un stratēģisko nozīmi ES ekonomikā, globālajā tirdzniecībā un savienojamībā un tā nozīmi iekšējā tirgus darbībā;
- **IZCEĻOT** ES vadošo pozīciju drošu, ilgtspējīgu un efektīvu ūdens transporta pakalpojumu un operāciju nodrošināšanā ar augstiem darba standartiem;
- **ATGĀDINOT**, ka tīras, ilgtspējīgas, drošas un neapdraudētas jūras un okeāni ir ārkārtīgi svarīgi globālajai brīvajai tirdzniecībai, ES ekonomikai un tās iedzīvotājiem;
- **ATZĪSTOT**, ka ir steidzami jārikojas, lai risinātu galvenās problēmas, kas saistītas ar klimata pārmaiņām un vides ilgtspēju, tostarp ostu un iekšzemes ūdensceļu infrastruktūras pielāgošanu, tās integrēšanu piegādes ķēdē, un lai apsvērtu veidus, kā vēl vairāk stiprināt nozares konkurētspēju;
- **UZSVEROT** to, cik svarīga ir ūdens transporta nozares digitālā pārveide un to, kāda tai ir nozīme, vēl vairāk attīstot globālo tirdzniecību un veicinot Eiropas Savienības konkurētspēju pasaulē, kā arī stiprinot iekšējo tirgu, un atzīstot nepieciešamību noteikt pārredzamības, atbildības un pārskatatbildības prasības attiecībā uz automatizētu sistēmu darbību un ekspluatāciju;
- **ATZĪMĒJOT** izaicinājumus, ar kuriem saskaras ūdens transporta nozare saistībā ar nepieciešamību ieviest jaunas energoefektīvas tehnoloģijas;

- **ATZĪSTOT**, cik svarīga ir jūrnieku un iekšzemes kuģošanas darbinieku pienācīga izglītība, apmācība un mūžizglītība strauji mainīgajā ūdens transporta vidē;
- **ATKĀRTOTI APSTIPRINOT** mērķi – atbalstīt Eiropas kuģniecības ilgtermiņa konkurētspēju pasaules jūras tirgos vidē, ko raksturo pieaugošas protekcionisma tendences un ierobežojoši pasākumi;
- **ATZĪSTOT**, ka videi draudzīgas, drošas un neapdraudētas kuģošanas politikas mērķus var sasniegt, efektīvi sadarbojoties regulatoriem un nozarei un gādājot par to, lai nozarei būtu pietiekama piekļuve finanšu tirgiem un pienācīgam finansējumam;
- **ŅEMOT VĒRĀ** diskusijas, kas notika ministru augsta līmeņa konferencē par jūrniecību, kura norisinājās Opatijā 2020. gada 10. martā;
- **ATGĀDINOT** Padomes secinājumus "ES jūras transporta politikas prioritātes līdz 2020. gadam: konkurētspēja, dekarbonizācija, digitalizācija ar mērķi nodrošināt globālu savienojamību, efektīvs iekšējais tirgus un pasaules līmeņa jūrniecības nozaru kopa" un "Iekšzemes ūdensceļu transports – apzināties un veicināt tā potenciālu!";

ESAM VIENOJUŠIES STRĀDĀT VIRZĪBĀ UZ TUPRMĀKO:

Oglekļneitrāla un nulles piesārņojuma ūdens transporta nozare

- 1.1. **ATZINĪGI VĒRTĒJAM** Komisijas paziņojumu par Eiropas zaļo kursu, kura mērķis ir paātrināt progresu virzībā uz pilnīgi ilgtspējīgu ES ūdens transporta nozari taisnīgā un pārtikušā sabiedrībā ar modernu, resursefektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā 2050. gadā nav siltumnīcefekta gāzu neto emisiju un kurā ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas; **ATZINĪGI VĒRTĒJAM** visas esošās valstu stratēģijas un iniciatīvas, kuru mērķis ir dekarbonizēt ūdens transporta nozari; **MUDINĀM** uz sinerģijām starp starptautiskām, Eiropas un valstu iniciatīvām un centieniem paātrināt pāreju uz oglekļneitrālu ūdens transporta nozari;
- 1.2. **ATZĪMĒJAM**, ka politiskā reakcija uz Eiropas zaļo kursu būtu jāizmanto kā iespēja vēl vairāk stiprināt Eiropas ūdens transporta nozares konkurētspēju un dot ieguldījumu Eiropas izaugsmē un labklājībā; **PASVĪTROJAM**, ka jebkuram pasākumam, kas vērsts uz oglekļneitralitāti, jābūt karoga ziņā neitrālam, vienlaikus nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus un izvairoties no oglekļa emisiju pārvirzes;

- 1.3. **UZSVERAM**, ka rīcība klimata pārmaiņu mazināšanas jomā pasaules līmenī ir ārkārtīgi svarīga starptautiskajai kuģniecībai un tai būtu jāpiešķir prioritāte, tostarp stabilai un efektīvai īstenošanai pasaules līmenī ar mērķi saglabāt vienlīdzīgus konkurences apstākļus;
ATZĪMĒJAM, cik svarīgi ir turpināt darbu SJO ietvaros pie tā, lai sasniegtu 2050. gada emisiju samazināšanas mērķi, kurš sasaistīts ar redzējumu par pilnīgu dekarbonizāciju;
ATBALSTĀM to, lai savlaicīgi un efektīvi tiktu īstenota SJO sākotnējā stratēģija kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai, un tās gaidāmo pārskatīšanu;
- 1.4. **UZSVERAM** attiecībā uz jūras transportu pausto apņemšanos – efektīvi īstenot pasaules noteikums par maksimāli pieļaujamo sēra saturu;
- 1.5. **MUDINĀM** uz pētniecību bezemisiju kuģu jomā, šādu kuģu izstrādi, finansēšanu un ieviešanu tuvsatiksmes kuģošanai un iekšzemes kuģošanai tuvākajā nākotnē;
- 1.6. **ATZĪSTAM**, ka ir jāatbalsta dažādu alternatīvo degvielu izstrāde izmantošanai visos ūdens transporta segmentos un ka ir jānodrošina pienācīgs finansējums pētniecības un izstrādes atbalstam, izmantojot publiskos, privātos un ES finanšu instrumentus un dotācijas, lai darītu pieejamas tīras alternatīvās degvielas, tostarp – kā pārejas degvielu – sašķidrinātu dabasgāzi (*LNG*), un ar to saistīto infrastruktūru, inovatīvas tehnoloģijas un ilgtspējīgu kuģu konstrukciju; **ATBALSTĀM** partnerību "bezemisiju ūdens transports", kas paredzēta pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa", lai nodrošinātu alternatīvu dzinēju sistēmu un alternatīvu degvielu sistēmu izstrādi un ieviešanu ūdens transportam un lai dekarbonizētu kuģniecības nozari;
- 1.7. **ATZINĪGI VĒRTĒJAM** Komisijas priekšlikumu izveidot Taisnīgas pārkārtošanās mehānismu, kas varētu arī atbalstīt to teritoriju pārveidi, kuras saskaras ar vislielākajām sociālajiem un ekonomiskajiem izaicinājumiem saistībā ar pāreju uz oglekļneitrālu ekonomiku taisnīgā un iekļaujošā veidā, nevienu neatstājot novārtā;
- 1.8. **ATKĀRTOTI APLIECINĀM ATBALSTU** skaidram redzējumam attiecībā uz "zaļām" un oglekļneitrālām ostām, kas ietver *LNG* kā pārejas degvielas izmantošanu, krasta energoapgādes nodrošināšanu, alternatīvas degvielas, piemērotas iekārtas atkritumu uzņemšanai no kuģiem un iekšzemes savienojumus ar dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transportu, gaisa un ūdens piesārņojuma samazināšanu un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, neapdraudot drošību;

- 1.9. **AKCENTĒJAM**, ka ir jāattīsta oglekļa neitrālu ostu darbības, veicinot zaļās iniciatīvas attiecībā uz ostu darbībām, kuģiem un enerģijas rūpniecisko ražošanu;
- 1.10. **ATBALSTĀM** Barcelonas konvencijas līgumslēdzēju pušu pašreizējos centienus, kas veltīti tam, lai 2022. gadā SJO līmenī iesniegtu priekšlikumu par SOx emisijas kontroles zonas noteikšanu visā Vidusjūras baseinā kopumā, piedaloties ES dalībvalstīm un piekrastes trešām valstīm, lai līdz minimumam samazinātu kuģu radītās emisijas un panāktu būtiskus ieguvumus veselības un vides jomā; **APSVERAM** ES finanšu mehānismu izmantošanas iespējas šīs zonas izveides atbalstam; lai apsvērtu turpmāko darbu, **ŅEMAM VĒRĀ** esošos pētījumus par citām piesārņojošām vielām, ko rada jūras transports Vidusjūras baseinā;
- 1.11. **ATGĀDINĀM**, ka vēlākais līdz 2020. gada beigām ir jāsāk *NAIADES II* pēcpasākumu programma, lai nodrošinātu pasākumu nepārtrauktību, un **ATBALSTĀM** Komisiju darbā pie šādas programmas izstrādes nolūkā turpināt uzlabot iekšzemes ūdensceļu transporta un ar to saistītās infrastruktūras vides ilgtspēju un konkurētspēju, lai palīdzētu sasniegt mērķi – pāreju uz citiem transporta veidiem, kā izklāstīts paziņojumā par Zaļo kursu;
- 1.12. **ATZĪMĒJAM** to, cik svarīga ir ūdens transporta nozares klimatgatavība, noturības veidošana, prevencija un sagatavotība saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām.

Digitālā pārveide

- 2.1. **ATZĪSTAM** iespējas, ko rada ūdens transporta nozares digitālā pārveide, ļaujot veikt netraucētas multimodālas transporta operācijas; **ATBALSTĀM** Eiropas un starptautiskā līmenī notiekošo darbu saistībā ar jūras augsta līmeņa automatizāciju un autonomiem kuģiem un **MUDINĀM** SJO un *CESNI* darbu pie tā, lai tiktu izveidots atbilstošs uz mērķi balstīts un tehnoloģiju ziņā neitrāls tiesiskais regulējums un attiecīgi tehniskie standarti, kas ļautu droši un neapdraudēti ekspluatēt autonomus kuģus, tostarp iniciatīvas, kas atvieglotu autonomu un neautonomu kuģu paralēlu ekspluatāciju;
- 2.2. **ATBALSTĀM** tādas pilnībā digitālas administratīvās vides izveidi ūdens transportam, kas samazinās izmaksas operatoriem un palielinās administrāciju lietderību un efektivitāti, vienlaikus nodrošinot datu konfidencialitāti un – attiecīgā gadījumā – ņemot vērā "*TEN-T* koridoru" pieeju;

- 2.3. **SEKMĒJAM** – arī ar iespējamiem relevantiem legīslatīviem grozījumiem – to, ka ostas valsts kontroles procedūru sakarā izmantošanā fakultatīvi tiek ieviesti digitālie pakalpojumi, elektroniskie sertifikāti ar ES dalībvalstu karogiem kuģojošu jūras kuģu reģistrēšanai, sertifikātu elektroniska pārbaude jūras kuģiem un jūrniekiem, un **MUDINĀM** uz elektronisku apkalpes un kuģu dokumentu ieviešanu un digitālo pakalpojumu izvēšanu iekšzemes kuģošanai;
- 2.4. **IZCEĻAM**, ka pilnīga un savlaicīga regulas par Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi īstenošana ļaus deklarētājiem saskaņoti, ātri un pilnībā izpildīt ziņošanas formalitātes, tostarp informāciju par kravām, tādējādi paverot iespēju izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem un uzlabot jūras transporta efektivitāti un pievilcību, kā arī tā vienmērīgu integrāciju ar citiem transporta veidiem un palielinātu datu apmaiņas sistēmu sadarbību visā loģistikas ķēdē; **POPULARIZĒJAM** līdzīgas iniciatīvas pasaules mērogā;
- 2.5. **ATBALSTĀM** to ziņošanas formalitāšu digitalizāciju ostās, kuras vajadzīgas, lai pilnībā gūtu labumu no Eiropas Jūras vienloga sistēmas vides;
- 2.6. **AKCENTĒJAM**, ka ir jāstrādā, lai izveidotu savienotu, sadarbīgu un automatizētu iekšzemes ūdensceļu transportu, kas būtu integrēts digitālajā transporta ekosistēmā;
- 2.7. **ATZĪSTAM**, ka minētie pasākumi būtu jāveic, lai uzturētu un paplašinātu atvērto pirmkoda datu un datu apmaiņas politikas, vienotu datu piegādi, paātrinātu inovāciju un standartizācijas procesus, kas vajadzīgi sadarbībai, kā arī datu ekonomikai, vienlaikus nodrošinot datu drošību; **VEICINĀM** datu apmaiņu, ievērojot taisnīgas lietotāju tiesības, lai nodrošinātu vienlīdzīgākus konkurences apstākļus visiem aktoriem un lai radītu jaunas inovācijas un jaunus pakalpojumus, kuru pamatā ir efektīva datu izmantošana;
- 2.8. **UZSVERAM**, ka ūdens transporta nozarē ir jānodrošina augsts kiberdrošības līmenis; **ATBALSTĀM** ES un starptautiskā līmenī veikto darbu;

- 2.9. **UZSKATĀM**, ka ir ārkārtīgi svarīgi līdz 2021. gadam izstrādāt digitālo ceļvedi ūdens transporta jomā, kas veicinātu integrētu un saskaņotu pieeju ūdens transporta digitalizācijai; **AICINĀM** Komisiju, dalībvalstis un nozari veikt saskaņotas darbības un centienus, lai veicinātu digitālo pārveidi.

Topošo jūrnieku un iekšzemes kuģošanas darbinieku kompetence un apmācība

- 3.1. **AICINĀM** Komisiju un dalībvalstis pastiprināt centienus SJO līmenī nolūkā veikt vērienīgu *STCW* konvencijas pārskatīšanu, reaģējot uz pašreizējiem izaicinājumiem un pieaugošajām tehnoloģiskajām prasībām un attīstību, vienlaikus apsverot, kā nodrošināt jūrniekiem vajadzīgās prasmes;
- 3.2. **ATKĀRTOTI APSTIPRINĀM**, cik svarīgs ir Eiropas sociālais dialogs, lai saglabātu pievilcīgus darba apstākļus un pienācīgu sociālo aizsardzību jūrniekiem un iekšzemes kuģošanas darbiniekiem, cita starpā efektīvi piemērojot Konvenciju par darbu jūrniecībā un attiecīgo vienošanos ar sociālajiem partneriem; **VEICINĀM** pasākumus, ar kuriem saglabāt nosacījumus vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem sociālajā jomā;
- 3.3. **ATBALSTĀM** *CESNI* standartu turpmāku attīstīšanu, lai uzturētu iekšzemes kuģošanas kuģu apkalpes locekļiem nepieciešamās prasmes;
- 3.4. **MUDINĀM** Komisiju un dalībvalstis pastiprināt sadarbību starp nozari, izglītības un apmācības nodrošinātājiem, arī saistībā ar apmācību uz kuģa, lai nodrošinātu, ka Eiropas jūrniekiem un iekšzemes kuģošanas darbiniekiem ir strauji mainīgajai ūdens transporta videi vajadzīgās prasmes; **ATBALSTA** iniciatīvas, kuru mērķis ir veicināt un uzlabot nozares tēlu, palielināt nodarbinātības iespējas uz kuģiem un krastā, izstrādāt pasākumus izglītības, apmācības un novērtēšanas uzlabošanai, lai pielāgotos jaunajām tehnoloģijām, kā arī veicināt jaunu sieviešu un vīriešu interesi par profesijām ūdens transporta nozarēs.
- 3.5. **ATBALSTĀM** iniciatīvas pilnvērtīgu iespēju nodrošināšanai sievietēm ūdens transporta nozarē;

- 3.6. **ATZĪSTAM**, ka jūrniekiem izsniegto kompetences sertifikātu un apstiprinājumu pārbaude ir būtiska, lai novērstu nelikumīgas darbības, kas saistītas ar šādu sertifikātu izdošanu, kā arī atbalstītu ostas valsts kontroles aktivitātes;
- 3.7. **UZSVERAM**, cik svarīga ir droša ūdens transporta nozare, uzsverot nopietno apdraudējumu, ko pirātisms un bruņota laupīšana jūrā rada jūrnieku drošībai un labklājībai, globālajai tirdzniecībai, jūras transportam un reģionālajai ekonomikas attīstībai, un pasvītrotot starptautiskās sadarbības izšķiroši svarīgo nozīmi šādu aktu apkarošanā.

Nulle negadījumu

- 4.1. **PASVĪTROJAM TO**, cik svarīgi ir kultivēt un veicināt tādu uz "taisnīguma kultūru" balstītu kuģošanas drošības kultūru, kurā līdz 2050. gadam nebūtu neviena negadījuma, un **AICINĀM** Komisiju un dalībvalstis pilnībā izmantot sinerģijas, kas radīsies no zaļās un digitālās pārveides ūdens transporta nozarē;
- 4.2. **ATZINĪGI VĒRTĒJAM** jūras transporta atbilstības pārbaudē gūtos secinājumus un paustos ieteikumus un **MUDINĀM** Komisiju vajadzības gadījumā apsvērt pēcpasākumus, lai uzlabotu pašreizējo drošības līmeni;
- 4.3. **ATZĪSTAM EMSA** izšķirošo nozīmi, palīdzot Komisijai un atbalstot dalībvalstis, lai tās varētu efektīvi pildīt savus pienākumus kā karoga, ostas un piekrastes valstis, un **MUDINĀM** Komisiju apsvērt iespējas, kā vēl vairāk uzlabot *EMSA* spēju pildīt tās tehniskos un operacionālos uzdevumus attiecībā uz ES kuģniecības drošumu, drošību un ilgtspēju;
- 4.4. **PASVĪTROJAM**, ka būtu lietderīgi Eiropas līmenī vākt datus par negadījumiem iekšzemes ūdensceļos, lai vajadzības gadījumā uzlabotu noteikumus un standartus;
- 4.5. **ATZĪSTAM** centrālo lomu, kāda ir *CESNI*, atbalstot ES un tās dalībvalstis, lai tās varētu nodrošināt standartus attiecībā uz iekšzemes kuģu tehniskajām prasībām, profesionālo kvalifikāciju un informācijas tehnoloģiju, un **IESAKĀM** izmantot *CESNI* lietpratību datu vākšanā par negadījumiem iekšzemes ūdensceļos ES līmenī, lai vajadzības gadījumā uzlabotu noteikumus un standartus;

4.6. **PASVĪTROJAM** to, cik svarīgi cilvēku dzīvības un vides drošības un aizsardzības ziņā ir ratificēt tādas starptautiskas jūras konvencijas kā, piemēram, 2012. gada Keiptaunas nolīgums par 1993. gada Torremolinosas protokola, kas attiecas uz 1977. gada Torremolinosas Starptautisko konvenciju par zvejas kuģu drošību, noteikumu īstenošanu, Starptautiskās konvencijas par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (2010. gada *HNS* konvencija) 2010. gada protokols, Honkongas Starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi un Konvencija par zvejas kuģu apkalpes sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW-F*).

Pasaulē vadoša ūdens transporta nozare ES

- 5.1. **ATZĪSTAM**, ka ES saskaras ar negodīgu tirdzniecības praksi un ierobežotu piekļuvi tirgum dažās trešās valstīs, un **UZSVERAM**, ka ir vajadzīga koordinēta rīcība, lai aizsargātu ES jūrniecības intereses un kolektīvi veicinātu brīvu un savstarpēju piekļuvi starptautiskajiem jūras pakalpojumiem; **AICINĀM** Komisiju un dalībvalstis pastiprināt centienus, lai visā pasaulē saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, pamatojoties uz augstiem starptautiskiem standartiem attiecībā uz drošību, vidi, prasmēm un darba apstākļiem, tādējādi radot nosacījumus, kas nepieciešami plaukstošai ES ūdens transporta nozarei arvien lielākā starptautiskās konkurences vidē; šajā sakarā **IZCEĻAM**, cik svarīgi ir vērīenīgi brīvās tirdzniecības nolīgumi un jūras transporta nolīgumi starp ES un trešām valstīm, lai veicinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starptautiskiem jūras pakalpojumiem visā pasaulē;
- 5.2. **ATZĪSTAM** pievienoto vērtību un nozīmi, kāda ES valsts atbalsta pamatnostādnēm jūras transporta jomā ir ES kuģniecības nozares starptautiskās konkurētspējas uzturēšanā, paturot prātā globālās norises, tendences un problēmas, ar mērķi **VĒL VAIRĀK PASTIPRINĀT** ES dalībvalstu karogu kvalitāti un pievilcību un radīt apstākļus, kuros kuģniecība var palielināt savu ieguldījumu ES ekonomikā;
- 5.3. **ATZĪSTAM**, ka ES ūdens transporta nozare, tās infrastruktūra un finansiālā autonomija ir ES stratēģiskajās interesēs; **UZSVERAM**, cik svarīgi ilgtspējīgai ES ūdens transporta nozarei ir nodrošināt piekļuvi finansējumam;

- 5.4. **PASVĪTROJAM**, ka efektīvai tuvsatiksmes kuģošanai ir būtiska nozīme, lai savienotu dažādus reģionus Savienības iekšējā tirgū un atbalstītu transporta zaļināšanu;
- 5.5. **ATGĀDINĀM**, cik svarīgi ir plašā starptautiskā līmenī sekmēt daudzpusēju dialogu, lai veicinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, un tādēļ **AICINĀM** Komisiju turpināt veikt visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka starptautiskos jūrniecības pakalpojumus aptver attiecīgi globāli, daudzpusēji instrumenti, tostarp Pasaules Tirdzniecības organizācijas (PTO) paspārnē noslēgtie nolīgumi.
-