

Bruksela, 5 czerwca 2020 r.
(OR. en)

8648/20

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

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	7976/20 8001/20
Dotyczy:	Konkluzje Rady pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”

W załączeniu delegacje otrzymują konkluzje Rady pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: *działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny*”, w brzmieniu zatwierdzonym przez Radę w procedurze pisemnej w dniu 5 czerwca 2020 r.

KONKLUZJE RADY

pt.

**„Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość:
działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem
emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

1. konkluzje Rady z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie śródkresowego przeglądu unijnej polityki transportu morskiego do 2018 r. i perspektyw do 2020 r.¹;
2. konkluzje Rady z dnia 8 czerwca 2017 r. pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego”²;
3. konkluzje Rady z dnia 3 grudnia 2018 r. pt. „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!”³;
4. sprawozdanie Komisji na temat realizacji unijnej strategii transportu morskiego na lata 2009–2018⁴;
5. śródkresowe sprawozdanie Komisji z postępu prac nad realizacją programu działań NAIADES na rzecz wspierania żeglugi śródlądowej⁵;

¹ Dok.10041/14.

² Dok. 9976/17.

³ Dok. 15144/18.

⁴ Dok. 12829/16.

⁵ Dok. 12350/18.

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJĄC udane nieformalne posiedzenie ministrów transportu morskiego zorganizowane przez prezydencję chorwacką w Opatii (Chorwacja) w dniu 11 marca 2020 r., na którym przedstawiono wizję sektora transportu wodnego neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowego, zautomatyzowanego i konkurencyjnego, obsługiwanego przez pracowników odbywających aktualne szkolenia i mających aktualne umiejętności, co ma kluczowe znaczenie dla dobrobytu Unii Europejskiej;

PRZYPOMINAJĄC o istotnym i strategicznym znaczeniu, jakie transport morski, śródlądowy transport wodny i związane z nim usługi mają dla dostaw podstawowych towarów oraz dla zdrowia, dobrostanu i jakości życia europejskich obywateli;

PODKREŚLAJĄC kluczową rolę, jaką podczas pandemii COVID-19 odgrywa europejska żegluga, zapewniając regularny przepływ handlu drogą morską i możliwie jak najsprawniejsze funkcjonowanie łańcuchów dostaw na rzecz niezakłóconej dostępności podstawowych usług, towarów i leków dla obywateli UE i kluczowych branż przemysłu; ODNOTOWUJĄC, że rola ta ma kapitalne znaczenie dla UE, i PONOWNIE PRZYPOMINAJĄC w tym kontekście, że unijny sektor transportu wodnego leży w strategicznym interesie UE z uwagi na unijną integralność dostaw; DOSTRZEGAJĄC kluczową rolę marynarzy i pracowników żeglugi śródlądowej, w tym ich prawo do sprawiedliwego traktowania, w tym względzie oraz potrzebę złagodzenia negatywnych społeczno-gospodarczych skutków pandemii COVID-19 dla sektora transportu wodnego;

PRZYPOMINAJĄC o zasadniczej roli transportu wodnego w zapewnianiu miejsc pracy, wzmacnianiu europejskiej konkurencyjności gospodarczej oraz przyczynianiu się w znacznym stopniu do PKB Unii Europejskiej;

POTWIERDZAJĄC, że europejski sektor transportu wodnego stoi przed poważnymi wyzwaniami i że potrzebne są kolejne działania w celu utrzymania i dalszego rozwoju atrakcyjnego i zrównoważonego, inteligentnego, bezpiecznego i socjalnego transportu wodnego wysokiej jakości;

KŁADĄC NACISK na to, że przy podejmowaniu środków wspierających transport wodny Komisja, państwa członkowskie i zainteresowane strony powinny w pełni uwzględniać priorytety polityczne określone w deklaracji z Opatii;

W ZWIĄZKU Z TYM RADA

ZATWIERDZA treść deklaracji z Opatii pt. „Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość: działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny” i UZNAJE tę deklarację za istotny wkład w unijną politykę transportu wodnego w okresie po 2020 r.;

WZYWA Komisję i państwa członkowskie, aby razem działały, w ścisłej współpracy z innymi instytucjami i agencjami UE oraz z przemysłem i partnerami społecznymi, w celu podejmowania odpowiednich inicjatyw i określania celów pośrednich, przyjmując deklarację z Opatii jako podstawę dalszego rozwijania i realizowania unijnej polityki transportu wodnego w okresie do 2020 r.

**„Unijny sektor transportu wodnego – perspektywy na przyszłość:
działania na rzecz unijnego sektora transportu wodnego, który będzie neutralny pod względem
emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowy, zautomatyzowany i konkurencyjny”**

My, ministrowie odpowiedzialni za politykę w dziedzinie transportu wodnego, obejmującą transport morski i żeglugę śródlądową, pod przewodnictwem Olega Butkovicia, ministra gospodarki morskiej, transportu i infrastruktury Republiki Chorwacji oraz w obecności Adiny Ioany Vălean, komisarz ds. mobilności i transportu, z okazji nieformalnego spotkania ministrów w Opatii w dniu 11 marca 2020 r.,

- **KŁADĄC NACISK** na istotną i strategiczną rolę transportu wodnego w gospodarce UE, światowym handlu i łączności oraz na jego znaczenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego;
- **ZWRACAJĄC UWAGĘ** na wiodącą pozycję UE w zakresie zapewniania bezpiecznych, zrównoważonych i efektywnych usług i operacji transportu wodnego przy zachowaniu wysokich standardów pracy;
- **PRZYPOMINAJĄC**, że czyste, zrównoważone, bezpieczne i chronione morza i oceany mają podstawowe znaczenie dla globalnego wolnego handlu, gospodarki UE i jej obywateli;
- **UZNAJĄC** potrzebę podjęcia pilnych działań w celu sprostania głównym wyzwaniom związanym ze zmianą klimatu i zrównoważeniem środowiskowym, w tym z dostosowaniem portów i infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, z ich włączeniem do łańcucha dostaw oraz w celu rozważenia sposobów dalszego wzmocnienia konkurencyjności sektora;
- **PODKREŚLAJĄC** znaczenie cyfrowej transformacji sektora transportu wodnego i jego znaczenie dla dalszego rozwoju światowego handlu i konkurencyjności Unii Europejskiej na świecie, a także wzmocnienia rynku wewnętrznego, oraz dostrzegając potrzebę określenia wymogów w zakresie przejrzystości, odpowiedzialności i rozliczalności z myślą o funkcjonowaniu i działaniu zautomatyzowanych systemów;
- **ODNOTOWUJĄC** wyzwania, przed którymi stoi sektor transportu wodnego w związku z niezbędnym wprowadzeniem nowych energooszczędnych technologii;

- **UZNAJĄC** wagę odpowiedniego kształcenia, szkolenia i uczenia się przez całe życie dla marynarzy i pracowników żegluga śródlądowej w szybko zmieniającym się środowisku transportu wodnego;
- **POTWIERDZAJĄC** cel polegający na wspieraniu długoterminowej konkurencyjności europejskiej żegluga morskiej na światowych rynkach morskich w kontekście rosnących tendencji protekcyjnych i środków ograniczających;
- **DOSTRZEGAJĄC**, że cele polityki, czyli przyjazna dla środowiska, bezpieczna i pewna żegluga, mogą zostać osiągnięte poprzez skuteczną współpracę między organami regulacyjnymi i przemysłem oraz zapewnienie dostatecznego dostępu przemysłu do rynków finansowych i odpowiedniego finansowania;
- **BIORĄC POD UWAGĘ** dyskusje prowadzone na ministerialnej konferencji wysokiego szczebla dotyczącej sektora morskiego, która odbyła się w Opatii w dniu 10 marca 2020 r.;
- **PRZYWOŁUJĄC** konkluzje Rady pt. „Priorytety w zakresie unijnej polityki transportu morskiego do 2020 r.: konkurencyjność, dekarbonizacja, digitalizacja w celu zapewnienia globalnej łączalności, efektywnego rynku wewnętrznego oraz światowej klasy klastra morskiego” oraz „Żegluga śródlądowa – dostrzeżmy jej potencjał i promujmy ją!”;

UZGADNIAMY DZIAŁANIE NA RZECZ NASTĘPUJĄCYCH CELÓW:

Neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla sektor transportu wodnego charakteryzujący się zerowym poziomem zanieczyszczeń

- 1.1 **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJEMY** komunikat Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, którego celem jest przyspieszenie postępu w kierunku w pełni zrównoważonego unijnego sektora transportu wodnego działającego w sprawiedliwym i dostatnim społeczeństwie z nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarką, w której nie dochodzi do emisji netto gazów cieplarnianych w 2050 r. i w której wzrost gospodarczy jest oddzielony od wykorzystania zasobów; **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJEMY** wszystkie istniejące krajowe strategie i inicjatywy mające na celu dekarbonizację sektora transportu wodnego; **ZACHEĆCAMY** do synergii między międzynarodowymi, europejskimi i krajowymi inicjatywami i wysiłkami na rzecz przyspieszenia przejścia na neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla sektor transportu wodnego.
- 1.2 **ODNOTOWUJEMY**, że reakcja polityczna na Europejski Zielony Ład powinna być wykorzystywana jako okazja do dalszego wzmacniania konkurencyjności europejskiego sektora wodnego i do przyczyniania się do wzrostu gospodarczego i dobrobytu w Europie; **ZAZNACZAMY**, że każdy środek na rzecz neutralności emisyjnej musi być neutralny pod względem bandery przy zapewnieniu równych warunków działania i unikaniu ucieczki emisji.

- 1.3 **PODKREŚLAMY**, że działania mające na celu łagodzenie zmiany klimatu na poziomie globalnym mają ogromne znaczenie dla żeglugi międzynarodowej i powinny być traktowane priorytetowo, w tym solidne i skuteczne egzekwowanie na poziomie globalnym z myślą o utrzymaniu równych warunków działania; **ODNOTOWUJEMY** znaczenie dalszych prac w ramach IMO na rzecz osiągnięcia celu polegającego na redukcji emisji do 2050 r. w połączeniu z wizją całkowitej dekarbonizacji; **POPIERAMY** terminowe i skuteczne wdrażanie Wstępnej strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków i jej nadchodzącego przeglądu.
- 1.4 **PODKREŚLAMY** zobowiązanie do skutecznej realizacji limitu zawartości siarki w transporcie morskim.
- 1.5 **ZACHĘCAMY** do badań, rozwoju, finansowania i upowszechniania bezemisyjnych statków używanych do żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i do żeglugi śródlądowej w niedalekiej przyszłości.
- 1.6 **UZNAJEMY** potrzebę wspierania rozwoju różnych paliw alternatywnych stosowanych we wszystkich segmentach transportu wodnego oraz potrzebę zapewnienia odpowiedniego finansowania na rzecz badań i rozwoju poprzez publiczne, prywatne i unijne instrumenty finansowe i dotacje w celu udostępnienia ekologicznych paliw alternatywnych, w tym LNG jako paliwa przejściowego, oraz powiązanej infrastruktury, innowacyjnych technologii i zrównoważonych modeli statków; **WSPIERAMY** planowane partnerstwo na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego w ramach programu „Horyzont Europa” w celu zapewnienia rozwoju i upowszechnienia alternatywnych systemów napędu i alternatywnych systemów paliwowych do celów transportu wodnego i w celu dekarbonizacji sektora żeglugi.
- 1.7 **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJEMY** wniosek Komisji dotyczący ustanowienia mechanizmu sprawiedliwej transformacji, który byłby również w stanie wspierać transformację terytoriów mierzących się z największymi społecznymi i gospodarczymi wyzwaniami związanymi z przechodzeniem na neutralną pod względem emisji gospodarkę w sposób sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu, niepozostawiający nikogo w tyle.
- 1.8 **PONOWNIE WYRAŻAMY POPARCIE** dla jasnej wizji ekologicznych i neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla portów, w tym wykorzystania LNG jako paliwa przejściowego, dostaw energii elektrycznej na lądzie, paliw alternatywnych, odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków i połączeń z obszarami położonymi w głębi lądu za pomocą transportu kolejowego i wodnego śródlądowego, zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i wody oraz ochrony różnorodności biologicznej bez uszczerbku dla bezpieczeństwa.

- 1.9 **KŁADZIEMY NACISK** na potrzebę rozwijania działalności portowej neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla poprzez promowanie ekologicznych inicjatyw w zakresie operacji portowych, statków i przemysłowej produkcji energii.
- 1.10 **WSPIERAMY** starania obecnie podejmowane przez umawiające się strony konwencji barcelońskiej na rzecz przedłożenia w 2022 r. na szczelbu IMO propozycji dotyczącej wyznaczenia obszaru kontroli emisji siarki w całym basenie Morza Śródziemnego z udziałem państw członkowskich UE i nadbrzeżnych państw trzecich w celu zminimalizowania emisji z transportu morskiego i osiągnięcia znacznych korzyści dla zdrowia i środowiska; **ROZWAŻAMY** możliwości wprowadzenia mechanizmów finansowych UE wspierających utworzenie tego obszaru. **ODNOTOWUJEMY** istniejące badania nad innymi substancjami zanieczyszczającymi pochodzącymi z transportu morskiego w basenie Morza Śródziemnego w celu rozważenia dalszych prac.
- 1.11 **PRZYPOMINAMY** o potrzebie uruchomienia programu działań następnych w odniesieniu do programu NAIADES II najpóźniej do końca 2020 r., aby zapewnić ciągłość działań, i **WSPIERAMY** Komisję w celu opracowania takiego programu, aby dalej wzmacniać zrównoważenie środowiskowe i konkurencyjność śródlądowego transportu wodnego oraz powiązanej infrastruktury, tak aby przyczynić się do osiągnięcia celu, jakim jest przesunięcie międzygałęziowe określone w komunikacie w sprawie Zielonego Ładu.
- 1.12 **ODNOTOWUJEMY** znaczenie uodparniania na klimat, budowania odporności, zapobiegania i gotowości w odniesieniu do dostosowania do zmiany klimatu w sektorze wodnym.

Transformacja cyfrowa

- 2.1 **UZNAJEMY** korzyści powstałe w wyniku transformacji cyfrowej sektora transportu wodnego umożliwiające sprawne operacje w zakresie transportu multimodalnego; **WSPIERAMY** trwające na szczelbu europejskim i międzynarodowym prace dotyczące morskich wysoce zautomatyzowanych i autonomicznych statków oraz **ZACHEĆCAMY** do prac na forum IMO i CESNI na rzecz ustanowienia odpowiednich opartych na celach i neutralnych pod względem technologicznym ram prawnych oraz właściwych norm technicznych, aby umożliwić bezpieczne i pewne funkcjonowanie autonomicznych statków, w tym do inicjatyw ułatwiających równoległą eksploatację statków nieautonomicznych i autonomicznych.
- 2.2 **WSPIERAMY** rozwój w pełni cyfrowego środowiska administracyjnego dla transportu wodnego, co zmniejszy koszty ponoszone przez operatorów oraz zwiększy sprawność i skuteczność administracji, przy zapewnieniu poufności danych i, w stosownych przypadkach, przy uwzględnieniu podejścia opartego na korytarzach TEN-T.

- 2.3 **PROMUJEMY**, również poprzez ewentualne odpowiednie zmiany ustawodawcze, korzystanie z usług cyfrowych, elektronicznych świadectw do celów rejestracji statków wypływających na morze pod banderą państw członkowskich UE, elektronicznej weryfikacji świadectw statków wypływających na morze i marynarzy jako wariantu w kontekście procedur kontroli przeprowadzanych przez państwo portu oraz **ZACHEĆCAMY** do korzystania z elektronicznych dokumentów załogi i statków oraz do upowszechniania usług cyfrowych do celów nawigacji śródlądowej.
- 2.4 **ZWRACAMY UWAGĘ** na to, że całkowite i terminowe wdrożenie europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych umożliwi zharmonizowane, szybkie i pełne wypełnianie formalności sprawozdawczych przez podmioty zgłaszające, w tym informacje o ładunku, otwierając w ten sposób perspektywę utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier oraz poprawy efektywności i atrakcyjności transportu morskiego, a także jego harmonijnej integracji z innymi środkami transportu i większej interoperacyjności systemów wymiany danych w kontekście całego łańcucha logistycznego; **PROPAGUJEMY** podobne inicjatywy na szczeblu globalnym.
- 2.5 **WSPIERAMY** cyfryzację formalności sprawozdawczych w portach niezbędną do osiągnięcia pełnych korzyści z europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych.
- 2.6 **KŁADZIEMY NACISK** na potrzebę pracy na rzecz połączonego, opartego na współpracy i zautomatyzowanego śródlądowego transportu wodnego, włączonego do ekosystemu transportu cyfrowego.
- 2.7 **DOSTRZEGAMY**, że powyższe kroki należy podjąć w celu utrzymania i rozszerzenia polityki dotyczącej danych ze źródeł otwartych i dzielenia się danymi, jednolitego dostarczania danych, przyspieszonych innowacji i procesów normalizacyjnych niezbędnych do osiągnięcia interoperacyjności, a także gospodarki opartej na danych przy zapewnieniu bezpieczeństwa danych; **ZACHEĆCAMY** do dzielenia się danymi przy sprawiedliwych uprawnieniach użytkowników w celu zapewnienia w większym stopniu równych warunków działania dla wszystkich podmiotów oraz w celu umożliwienia nowych innowacji i nowych usług opartych na efektywnym wykorzystaniu danych.
- 2.8 **PODKREŚLAMY** potrzebę zapewnienia wysokiego poziomu cyberbezpieczeństwa w sektorze transportu wodnego; **WSPIERAMY** prace prowadzone na szczeblach unijnym i międzynarodowym.

- 2.9 **UWAŻAMY**, że kapitalne znaczenie ma rozwój cyfrowego planu działania na rzecz transportu wodnego do 2021 r. ułatwiającego zintegrowane i zharmonizowane podejście do cyfryzacji transportu wodnego; **WZYWAMY** do spójnych działań i wysiłków Komisji, państw członkowskich i przemysłu w celu ułatwienia transformacji cyfrowej.

Kompetencje i szkolenia przyszłych marynarzy i pracowników żeglugi śródlądowej

- 3.1 **WZYWAMY** Komisję i państwa członkowskie do wzmożenia wysiłków na szczeblu IMO w celu dokonania ambitnego przeglądu konwencji STCW w odpowiedzi na obecne wyzwania i zwiększone wymagania technologiczne i rozwój technologii przy rozważeniu upowszechnienia umiejętności niezbędnych dla marynarzy.
- 3.2 **POTWIERDZAMY** znaczenie europejskiego dialogu społecznego dla utrzymania atrakcyjnych warunków pracy i odpowiedniej ochrony socjalnej dla marynarzy i pracowników żeglugi śródlądowej poprzez skuteczne stosowanie, między innymi, Konwencji o pracy na morzu oraz odpowiedniego porozumienia z partnerami społecznymi; **ZACHĘCAMY** do przyjmowania środków mających na celu zachowanie warunków sprzyjających społecznej równości szans.
- 3.3 **WSPIERAMY** dalsze opracowywanie standardów CESNI w celu utrzymania niezbędnych umiejętności członków załóg statków żeglugi śródlądowej.
- 3.4 **ZACHĘCAMY** Komisję i państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy między przedsiębiorstwami przemysłowymi, edukacyjnymi i szkoleniowymi, również w odniesieniu do szkoleń na pokładzie, w celu zapewnienia, aby europejscy marynarze i pracownicy żeglugi śródlądowej byli wyposażeni w umiejętności odpowiednie w szybko zmieniającym się środowisku transportu wodnego; **WSPIERAMY** inicjatywy mające na celu promowanie i poprawę wizerunku sektora, zwiększenie możliwości zatrudnienia na statku i na lądzie, opracowanie środków na rzecz poprawy kształcenia, szkolenia i oceny w celu dostosowania się do nowych technologii, a także promowanie atrakcyjności zawodów w sektorach wodnych wśród młodych kobiet i mężczyzn.
- 3.5 **POPIERAMY** inicjatywy mające na celu wzmocnienie pozycji kobiet w sektorze transportu wodnego.

- 3.6 **UZNAJEMY**, że weryfikacja świadectw kwalifikacji i potwierdzeń wydanych marynarzom ma zasadnicze znaczenie z punktu widzenia zapobiegania niezgodnym z prawem praktykom związanym z wydawaniem takich świadectw, a także wspierania działań w zakresie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu.
- 3.7 **PODKREŚLAMY** znaczenie bezpiecznego sektora transportu wodnego, zwracając uwagę na poważne zagrożenie, jakie piractwo i zbrojne napaści na statki stanowią dla bezpieczeństwa i dobrostanu marynarzy, światowego handlu, transportu morskiego i regionalnego rozwoju gospodarczego oraz zaznaczając kluczową rolę współpracy międzynarodowej w przeciwdziałaniu takim aktom.

Bezwyпадkowość

- 4.1 **ZAZNACZAMY** wagę pielęgnowania i promowania morskiej kultury bezpieczeństwa opartej na zasadzie „just culture”, braku wypadków do 2050 r. oraz **WZYWAMY** Komisję i państwa członkowskie, by w pełni wykorzystały synergie wynikające z ekologicznej i cyfrowej transformacji sektora wodnego.
- 4.2 **Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJEMY** wnioski i zalecenia dotyczące oceny adekwatności transportu morskiego i **ZACHEĆCAMY** Komisję do rozważenia, w razie konieczności, dalszych działań mających na celu poprawę obecnego poziomu bezpieczeństwa.
- 4.3 **UZNAJEMY** zasadniczą rolę EMSA w pomaganiu Komisji i wspieraniu państw członkowskich w skutecznym wypełnianiu ich obowiązków jako państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego oraz **ZACHEĆCAMY** Komisję, aby rozważyła warianty dalszego wzmocnienia zdolności EMSA w zakresie wykonywania jej technicznych i operacyjnych zadań w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zrównoważonego charakteru unijnej żeglugi morskiej.
- 4.4 **ZAZNACZAMY**, że przydatne byłoby gromadzenie danych dotyczących wypadków na śródlądowych drogach wodnych na szczeblu europejskim, aby w razie potrzeby poprawić zasady i normy.
- 4.5 **DOSTRZEGAMY** centralną rolę CESNI we wspieraniu UE i jej państw członkowskich w określaniu norm w zakresie wymogów technicznych dotyczących statków żeglugi śródlądowej, w zakresie kwalifikacji zawodowych i technologii informacyjnych oraz **RADZIMY**, aby skorzystać z wiedzy fachowej CESNI w zakresie gromadzenia danych dotyczących wypadków na śródlądowych drogach na szczeblu UE w celu poprawy zasad i norm w razie potrzeby.

4.6 **ZAZNACZAMY**, w kategoriach bezpieczeństwa i ochrony życia ludzkiego i środowiska, wagę ratyfikacji międzynarodowych konwencji morskich, takich jak Porozumienie kapsztadzkie z 2012 r. w sprawie wdrożenia postanowień protokołu z 1993 r. odnoszącego się do Międzynarodowej konwencji z Torremolinos o bezpieczeństwie statków rybackich z 1977 r., Protokół z 2010 r. do Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności i odszkodowaniu za szkodę związaną z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych, Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków oraz Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht dla załóg statków rybackich (STCW-F).

Sektor transportu wodnego w UE zajmujący wiodącą pozycję na świecie

- 5.1 **UZNAJEMY**, że UE mierzy się z problemem nieuczciwych praktyk handlowych i ograniczonego dostępu do rynku w niektórych państwach trzecich, i **PODKREŚLAMY** potrzebę skoordynowanych działań mających na celu ochronę interesów morskich UE oraz wspólne promowanie bezpłatnego i wzajemnego dostępu do międzynarodowych usług morskich; **WZYWAMY** Komisję i państwa członkowskie do zwiększenia wysiłków na rzecz utrzymania równych warunków działania w skali globalnej w oparciu o wysokie międzynarodowe standardy w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, umiejętności i warunków pracy, tworząc tym samym warunki dla dobrze prosperującego unijnego sektora transportu wodnego w rosnącym konkurencyjnym środowisku międzynarodowym; w tym względzie **ZWRACAMY UWAGĘ** na znaczenie, jakie ambitne umowy o wolnym handlu i umowy o transporcie morskim między UE a państwami trzecimi mają dla promowania globalnych równych warunków działania w zakresie międzynarodowych usług morskich.
- 5.2 **DOSTRZEGAMY** wartość dodaną i rolę wytycznych UE w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego w utrzymaniu międzynarodowej konkurencyjności sektora żeglugi UE, pamiętając o sytuacji, tendencjach i wyzwaniach na świecie, mając na celu **DALSZE WZMACNIANIE** jakości i atrakcyjności bander państw członkowskich UE i tworzenie warunków, w których żegluga może zwiększyć swój wkład w gospodarkę UE.
- 5.3 **UZNAJEMY**, że unijny sektor transportu wodnego, jego infrastruktura i autonomia finansowa leżą w strategicznym interesie UE; **PODKREŚLAMY** znaczenie zapewnienia dostępu do finansowania zrównoważonego unijnego sektora transportu wodnego.

- 5.4 **ZAZNACZAMY**, że sprawna żegluga morska bliskiego zasięgu odgrywa kluczową rolę w łączeniu różnych regionów w ramach rynku wewnętrznego Unii i wspieraniu ekologizacji transportu.
- 5.5 **PRZYPOMINAMY** o znaczeniu promowania wielostronnego dialogu na ogólnym szczeblu międzynarodowym z myślą o wspieraniu równych warunków działania i w związku z tym **WZYWAMY** Komisję, aby kontynuowała podejmowanie wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby międzynarodowe usługi morskie były objęte właściwymi globalnymi wielostronnymi instrumentami, w tym porozumieniami pod auspicjami Światowej Organizacji Handlu (WTO).
-