

Bruselj, 5. junij 2020
(OR. en)

8648/20

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

IZID POSVETOVANJA

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	7976/20 8001/20
Zadeva:	Sklepi Sveta o sektorju vodnega prometa EU – obeti za prihodnost: <i>naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen</i>

V prilogi vam pošiljamo sklepe Sveta o sektorju vodnega prometa EU – obeti za prihodnost: *naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen*, ki jih je Svet odobril 5. junija 2020 po pisnem postopku.

SKLEPI SVETA

o

sektorju vodnega prometa EU – obeti za prihodnost:

naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen

SVET EVROPSKE UNIJE –

OB UPOŠTEVANJU

1. Sklepov Sveta z dne 5. junija 2014 o vmesnem pregledu politike EU za pomorski promet do leta 2018 in obetov do leta 2020¹;
2. Sklepov Sveta z dne 8. junija 2017 o prednostnih nalogah politike EU za pomorski promet do leta 2020: konkurenčnost, razogljičenje in digitalizacija za zagotovitev globalne povezljivosti, učinkovitega notranjega trga in vrhunskega pomorskega grozda²;
3. Sklepov Sveta z dne 3. decembra 2018 o prometu po celinskih plovnih poteh – prepoznati njegov potencial in ga spodbujati!³;
4. Poročila Komisije o izvajanju strategije EU za pomorski promet 2009–2018⁴;
5. vmesnega poročila Komisije o napredku pri izvajanju akcijskega programa NAIADES II o pospeševanju prometa po celinskih plovnih poteh⁵;

¹ Dokument 10041/14.

² Dokument 9976/17.

³ Dokument 15144/18.

⁴ Dokument 12829/16.

⁵ Dokument 12350/18.

POZDRAVLJA uspešno neformalno srečanje ministrov in ministric, pristojnih za pomorsko politiko, ki ga je 11. marca 2020 v Opatiji organiziralo hrvaško predsedstvo in na katerem je bila predstavljena vizija sektorja vodnega prometa, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen ter bo zaposloval delovno silo s sodobnimi kvalifikacijami ter znanji in spretnostmi, kar je ključno za dobrobiti v Evropski uniji;

OPOZARJA na vitalen in strateški pomen ladijskega prometa, prometa po celinskih plovni poteh in zadevnih storitev za dobavo osnovnih dobrin ter za zdravje, blaginjo in kakovostno življenje evropskih državljanov;

IZPOSTAVLJA ključno vlogo evropskega ladijskega prometa med pandemijo covid-19, saj zagotavlja, da so redni trgovinski tokovi po morju in delovanje oskrbovalnih verig čim manj moteni, tako da je mogoče za državljane EU in osnovne panoge neprekinjeno opravljati osnovne storitve ter jim dobavljati blago in zdravila; POUDARJA izreden pomen te vloge za EU in ob tem PONOVRNO OPOZARJA, da je sektor vodnega transporta EU zaradi zagotavljanja celovite oskrbe v strateškem interesu EU; PRIZNAVA ključno vlogo pomorščakov in delavcev na celinskih plovni poteh, ki jim je treba zagotoviti pravično obravnavo, ter potrebo po ublažitvi negativnih socialno-gospodarskih posledic pandemije covid-19 za sektor vodnega prometa;

PONOVRNO OPOZARJA, da ima vodni promet bistveno vlogo pri zagotavljanju delovnih mest in večanju evropske gospodarske konkurenčnosti ter da znatno prispeva k BDP Evropske unije;

ZNOVA POTRJUJE, da se evropski sektor vodnega prometa sooča z velikimi izzivi in da so potrebni dodatni ukrepi za ohranitev in nadaljnji razvoj privlačnega in trajnostnega, pametnega, varnega in socialno kakovostnega vodnega prometa;

POUDARJA, da morajo Komisija, države članice in deležniki ob sprejemanju ukrepov v podporo vodnemu prometu upoštevati vse politične prednostne naloge iz Opatijske izjave;

ZATO

POTRJUJE vsebino Opatijske izjave o sektorju vodnega prometa EU – obeti za prihodnost: naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen, ter PRIZNAVA, da ta izjava bistveno prispeva k politiki EU o vodnem prometu po letu 2020;

POZIVA Komisijo in države članice, naj si ob tesnem sodelovanju z drugimi institucionalnimi organi in agencijami EU ter zadevno panogo in socialnimi partnerji skupaj prizadevajo za izvajanje ustreznih pobud in določanje mejnikov, pri čemer naj izhajajo iz Opatijske izjave, da bi nadalje razvijali in uresničevali politiko EU za vodni promet po letu 2020;

Sektor vodnega prometa EU – obeti za prihodnost: naproti sektorju vodnega prometa EU, ki bo ogljično nevtralen, brez nesreč, avtomatiziran in konkurenčen

Ministri in ministrice, pristojni za politiko vodnega prometa, ki zajema pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh, smo se ob priložnosti neformalnega ministrskega srečanja v Opatiji 11. marca 2020, ki mu je predsedoval minister Republike Hrvaške za morje, promet in infrastrukturo Oleg Butković ter na katerem je bila navzoča komisarka za mobilnost in promet Adina-Ioana Vălean –

- **OB POUDARJANJU** vitalnega in strateškega pomena vodnega prometa za gospodarstvo EU, svetovno trgovino in povezljivost ter njegove pomembnosti za delovanje notranjega trga;
- **OB IZPOSTAVLJANJU** vodilnega položaja EU pri opravljanju varnih, trajnostnih in učinkovitih storitev in operacij vodnega prometa ob upoštevanju visokih delovnih standardov;
- **OB OPOZARJANJU** na temeljen pomen čistih, trajnostnih in varnih morij in oceanov za svetovno prosto trgovino, pa tudi gospodarstvo ter državljane in državljanke EU;
- **OB ZAVEDANJU**, da je treba sprejeti nujne ukrepe za spoprijemanje z velikimi izzivi podnebnih sprememb in okoljske trajnostnosti, vključno s prilagoditvijo pristaniške infrastrukture in infrastrukture celinskih plovnih poti, ter vključitev sektorja v oskrbovalne verige, in da je treba najti načine za nadaljnje izboljšanje sektorja vodnega prometa;
- **OB POUDARJANJU** pomena digitalne preobrazbe sektorja vodnega prometa, ki je bistvena za nadaljnji razvoj svetovne trgovine in konkurenčnost Evropske unije v svetu ter za okrepitev notranjega trga, ter ob priznavanju, da je treba določiti zahteve glede preglednosti, obveznosti in odgovornosti za delovanje in upravljanje avtomatiziranih sistemov;
- **OB OPOZARJANJU** na izzive, s katerimi se sooča sektor vodnega prometa zaradi nujnega uvajanja energetsko učinkovitih tehnologij;

- **OB OPOZARJANJU**, kako pomembni so zadostna izobrazba, usposabljanje in vseživljenjsko učenje pomorščakov in delavcev na celinskih plovnih poteh v hitro spreminjajočem se vodnoprometnem okolju;
- **OB PONOVNEM POTRJEVANJU**, da je v kontekstu naraščajočih protekcionističnih trendov in omejevalnih ukrepov naš cilj podpiranje dolgoročne konkurenčnosti evropskega ladijskega prometa na svetovnih pomorskih trgih;
- **OB ZAVEDANJU**, da je cilje politik za okolju prijazen in varen ladijski promet mogoče doseči z učinkovitim sodelovanjem med zakonodajalci in industrijo ter z omogočanjem, da slednja v zadostni meri dostopa do finančnih trgov in ustreznega financiranja;
- **OB OPOZARJANJU NA** razprave na ministrski konferenci na visoki ravni o pomorski politiki, ki je bila 10. marca 2020 v Opatiji;
- **OB OPOZARJANJU NA** Sklepe Sveta o prednostnih nalogah politike EU za pomorski promet do leta 2020: konkurenčnost, razogljichenje in digitalizacija za zagotovitev globalne povezljivosti, učinkovitega notranjega trga in vrhunskega pomorskega grozda ter na Sklepe Sveta o prometu po celinskih plovnih poteh – prepoznati njegov potencial in ga spodbujati!

DOGOVORILI, DA SI BOMO PRIZADEVALI ZA:

Ogljično nevtralen sektor vodnega prometa z ničelno stopnjo onesnaževanja

- 1.1 **POZDRAVLJAMO** sporočilo Komisije o evropskem zelenem dogovoru, ki je namenjen hitrejšemu napredovanju proti popolnoma trajnostnemu sektorju vodnega prometa EU v pravični in uspešni družbi s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, v katerem leta 2050 ne bo več neto emisij toplogrednih plinov in gospodarska rast ne bo več povezana z izkoriščanjem virov; **POZDRAVLJAMO** vse obstoječe nacionalne strategije in pobude za razogljichenje sektorja vodnega prometa; **SPODBUJAMO** sinergije med mednarodnimi, evropskimi in nacionalnimi pobudami in prizadevanji za hitrejši prehod na ogljično nevtralen sektor vodnega prometa.
- 1.2 **OPOZARJAMO**, da bi morali evropski zeleni dogovor v politikah prepoznati kot priložnost za nadaljnje izboljšanje konkurenčnosti evropskega sektorja vodnega prometa ter za prispevanje k evropski rasti in blagostanju; **POUDARJAMO**, da noben ukrep za doseganje ogljične nevtralnosti ne sme biti povezan z zastavo, hkrati pa morajo vsi tovrstni ukrepi zagotavljati enake konkurenčne pogoje ter preprečevati selitev virov ogljika.

- 1.3 **POUDARJAMO**, da so ukrepi za blažitev podnebnih sprememb na svetovni ravni izredno pomembni za mednarodni ladijski promet in bi jih bilo treba prednostno obravnavati ter med drugim na svetovni ravni odločno in učinkovito zagotavljati njihovo izvajanje, da bi tako ohranili enake konkurenčne pogoje; **OPOZARJAMO NA** pomen nadaljnjega dela v okviru IMO za doseganja cilja zmanjšanja emisij do leta 2050 v povezavi z vizijo o popolnem razogličenju; **PODPIRAMO** pravočasno in učinkovito izvajanje prve strategije IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij in njen bližnji pregled.
- 1.4 **IZPOSTAVLJAMO** zavezo, da bo v pomorskem prometu dejansko upoštevana globalna omejitev za žveplo.
- 1.5 **SPODBUJAMO** raziskovanje in razvoj na področju plovil brez emisij za prevoz po morju na kratkih razdaljah in plovbo po celinskih vodnih poteh ter financiranje in uporabo tovrstnih plovil v bližnji prihodnosti.
- 1.6 **ZAVEDAMO SE**, da je treba podpreti razvoj različnih alternativnih goriv, ki se bodo uporabljala v vseh segmentih vodnega prometa, in zagotoviti zadostno financiranje v podporo raziskavam in razvoju prek javnih in zasebnih, pa tudi finančnih instrumentov in nepovratnih sredstev EU, da bi zagotovili čista alternativna goriva, tudi utekočinjen zemeljski plin (UZP) kot prehodno gorivo, ter zadevno infrastrukturo, inovativne tehnologije in trajnostne modele ladij; **PODPIRAMO** predvideno partnerstvo za vodni promet z ničelnimi emisijami v okviru programa Obzorje Evropa, ki naj bi zagotovilo razvoj in uporabo alternativnih pogonskih sistemov in alternativnih sistemov za napajanje z gorivom za vodni promet, pa tudi razogličenje ladijskega sektorja.
- 1.7 **POZDRAVLJAMO** predlog Komisije za vzpostavitev mehanizma za pravični prehod, s katerim bi lahko pravično in vključujoče podprli tudi preobrazbo ozemelj, ki se soočajo za največjimi socialno-gospodarskimi izzivi zaradi prehoda na ogljično nevtralno gospodarstvo, in pri tem nikogar ne prezrli.
- 1.8 **PONOVNO IZRAŽAMO PODPORO** jasni viziji zelenih in ogljično nevtralnih pristanišč, tudi uporabe UZP kot prehodnega goriva, kopenskih napajalnikov, alternativnih goriv, dovolj zmogljivih objektov za prevzemanje odpadkov z ladij ter povezav z železnicami v notranjosti in prometom po celinskih lovnihih poteh, s čimer se bo zmanjšalo onesnaževanje zraka in vode ter zaščitila biotska raznovrstnost, ne da bi se zmanjšala varnost.

- 1.9 **POUDARJAMO**, da je treba s promoviranjem zelenih pobud na področju pristaniških dejavnosti, plovil in industrijske proizvodnje energije razvijati ogljično nevtralne pristaniške dejavnosti.
- 1.10 **PODPIRAMO** trenutna prizadevanja pogodbenic Barcelonske konvencije, da bi leta 2022 na ravni IMO predstavili predlog za določitev območja nadzora nad emisijami žvepla, ki bi zajemalo celoten bazen Sredozemskega morja, pri čemer bi sodelovale države članice EU in obalne tretje države; tako bi karseda zmanjšali emisije v ladijskem prometu ter dosegli znatne zdravstvene in okoljske koristi. **PREUČUJEMO** možnosti, da bi vzpostavitev takšnega območja podprli s finančnimi mehanizmi EU. **OPOZARJAMO** na obstoječe študije o drugih onesnaževalih iz pomorskega prometa v bazenu Sredozemskega morja kot izhodišču za morebitno nadaljnje delo.
- 1.11 **OPOZARJAMO**, da je treba najpozneje konec leta 2020 vpeljati program, ki bo nasledil NAIADES II, da bi zagotovili kontinuiteto ukrepov, in **PODPIRAMO** Komisijo, ki bo oblikovala takšen program, s katerim naj bi dodatno izboljšali okoljsko trajnostnost in konkurenčnost prometa po celinskih plovnihih poteh in zadevne infrastrukture ter tako prispevali k cilju prehoda na druge oblike prevoza, kot je določen v sporočilu o zelenem dogovoru.
- 1.12 **VEMO**, kako pomembni so zaščita pred podnebnimi spremembami, krepitev odpornosti ter preprečevanje in pripravljenost pri prilagajanju sektorja vodnega prometa na podnebne spremembe.

Digitalna preobrazba

- 2.1 **SE ZAVEDAMO** priložnosti, ki jih z omogočanjem nemotenih multimodalnih prevozov prinaša digitalna preobrazba sektorja vodnega prometa. **PODPIRAMO** delo, ki trenutno poteka na evropski in mednarodni ravni v pomorskem sektorju na področju visokoravenske avtomatizacije in avtonomnih ladij, ter **SPODBUJAMO** prizadevanja v okviru IMO in Evropskega odbora za pripravo standardov za plovbo po celinskih plovnihih poteh (CESNI) za vzpostavitev ustreznega, na ciljih temelječega in tehnološko nevtralnega pravnega okvira ter prav takšnih zadevnih tehničnih standardov, da bi omogočili varno in zanesljivo delovanje avtonomnih ladij, vključno s pobudami za lažje vzporedno delovanje neavtonomnih in avtonomnih ladij.
- 2.2 **PODPIRAMO** razvoj popolnoma digitalnega upravnega okolja za vodni promet, zaradi katerega se bodo zmanjšali stroški za upravljavce ter povečali učinkovitost in uspešnost uprav, ob zagotavljanju zaupnosti podatkov in po potrebi ob upoštevanju pristopa „koridorji TEN-T“.

- 2.3 med drugim prek morebitnih ustreznih zakonodajnih sprememb **SPODBUJAMO** uvajanje digitalnih storitev, elektronskih spričeval za registracijo morskih ladij, ki plujejo pod zastavami držav članic EU, ter elektronsko preverjanje spričeval za morske ladje in pomorščake kot možnost v okviru postopkov pri pomorski inšpekciji v državi pristanišča, obenem **ZAGOVARJAMO** uporabo elektronskih dokumentov za posadko in plovila ter vzpostavitev digitalnih storitev za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- 2.4 **POUDARJAMO**, da bodo lahko deklaranti, če se bo uredba o evropskem okolju enotnega okenca za pomorski sektor začela v celoti pravočasno izvajati, usklajeno, hitro in v celoti izpeljali formalnosti poročanja, vključno s sporočanjem informacij o tovoru, s čimer se bodo odprle možnosti za vzpostavitev evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja, za povečanje učinkovitosti in privlačnosti pomorskega prometa ter njegovo nemoteno vključitev v druge načine prevoza, pa tudi za izboljšanje interoperabilnosti sistemov izmenjave podatkov vzdolž celotne logistične verige. **PRIZADEVAMO SI ZA** podobne pobude na svetovni ravni.
- 2.5 **PODPIRAMO** digitalizacijo formalnosti poročanja v pristaniščih, da bi v celoti izrabili prednosti, ki jih ponuja evropsko okolje enotnega okenca za pomorski sektor.
- 2.6 **POUDARJAMO**, da si je treba prizadevati za povezan, avtomatiziran in na sodelovanju temelječ promet po celinskih plovnih poteh, ki bo vključen v digitalni prometni ekosistem.
- 2.7 **SE ZAVEDAMO**, da bi si morali z navedenimi ukrepi prizadevati za ohranitev in razširitev politik za odprtokodne podatke in izmenjavo podatkov, dostavo podatkov v enem kosu, pospešene postopke na področju inovacij in standardizacije, potrebne za interoperabilnost, ter za podatkovno gospodarstvo, hkrati pa zagotavljati varnost podatkov. **SPODBUJAMO** izmenjavo podatkov ob jamstvu pravic poštenega uporabnika, da bi zagotovili bolj enake konkurenčne pogoje za vse akterje ter omogočili nastanek inovacij in storitev na podlagi učinkovite uporabe podatkov.
- 2.8 **POUDARJAMO**, da je treba v sektorju vodnega prometa poskrbeti za visoko raven kibernetске varnosti. **PODPIRAMO** delo na ravni EU in mednarodni ravni.

- 2.9 **MENIMO**, da je do leta 2021 nujno treba pripraviti časovni načrt, imenovan „Waterborne Digital Roadmap“, ki bo omogočal celosten in usklajen pristop k digitalizaciji vodnega prometa. Komisijo, države članice in zadevno panogo **POZIVAMO**, naj z usklajenim ukrepanjem in prizadevanji omogočijo digitalno preobrazbo.

Usposobljenost in usposabljanje bodočih pomorščakov in delavcev v sektorju plovbe po celinskih plovnih poteh

- 3.1 **POZIVAMO** Komisijo in države članice, naj si na ravni IMO še bolj prizadevajo, da bi bil v odgovor na trenutne izzive ter povečane tehnološke potrebe in hitrejši razvoj izpeljan ambiciozen pregled Mednarodne konvencije o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (konvencije STCW), v katerem bo upoštevano uvajanje potrebnih znanj in spretnosti za pomorščake.
- 3.2 **POTRJUJEMO**, da evropski socialni dialog, med drugim z učinkovitim izvajanjem Konvencije o delu v pomorstvu in zadevnega sporazuma s socialnimi partnerji, znatno prispeva k ohranitvi privlačnih delovnih pogojev in ustrezne socialne zaščite za pomorščake in delavce v sektorju plovbe po celinskih plovnih poteh. **ZAGOVARJAMO** ukrepe za nadaljnje zagotavljanje enakovrednih pogojev na področju socialnega varstva.
- 3.3 **PODPIRAMO** nadaljnji razvoj standardov CESNI za ohranitev potrebnih znanj in spretnosti članov posadke na plovilih za plovbo po celinskih poteh.
- 3.4 **SPODBUJAMO** Komisijo in države članice, naj okrepijo sodelovanje med zadevno panogo ter izvajalci izobraževanja in usposabljanja, tudi kar zadeva usposabljanje na krovu, s ciljem zagotoviti, da bodo evropski pomorščaki in delavci v sektorju plovbe po celinskih plovnih poteh imeli ustrezna znanja in spretnosti v hitro spreminjajočem se vodnoprometnem okolju. **PODPIRAMO** pobude za promocijo sektorja vodnega prometa in izboljšanje njegovega ugleda, za povečanje zaposlitvenih možnosti na krovu in kopnem ter za pripravo ukrepov za izboljšanje izobraževanja, usposabljanja in ocenjevanja z namenom prilagajanja novim tehnologijam, pa tudi za promocijo poklicev v tem sektorju med mladimi ženkami in moškimi.
- 3.5 **PODPIRAMO** pobude za opolnomočenje žensk v sektorju vodnega prometa.

- 3.6 **ZAVEDAMO SE**, da je preverjanje spričeval o usposobljenosti in overitev, izdanih pomorščakom, bistvena za preprečevanje nezakonitih praks, povezanih z izdajanjem takšnih spričeval, in za podpiranje dejavnosti pomorske inšpekcije.
- 3.7 **POUDARJAMO**, da mora biti sektor vodnega prometa varen, pa tudi, da pomenijo piratstvo in oboroženi ropi na morju resno tveganje za varnost in dobrobit pomorščakov, svetovno trgovino, pomorski promet in regionalni gospodarski razvoj ter da ima mednarodno sodelovanje ključno vlogo pri zoperstavljanju tovrstnim dejanjem.

Brez nesreč

- 4.1 **POUDARJAMO**, da je treba gojiti in spodbujati kulturo pomorske varnosti, ki temelji na „kulturi pravičnosti“ in katere cilj je do leta 2050 doseči ničelno stopnjo nesreč, Komisijo in države članice pa **POZIVAMO**, naj v celoti izkoristijo sinergije, ki bodo nastale iz zelene in digitalne preobrazbe sektorja vodnega prometa.
- 4.2 **POZDRAVLJAMO** sklepe in priporočila v zvezi s preverjanjem ustreznosti pomorskega prometa in **SPODBUJAMO** Komisijo, naj po potrebi razmisli o nadaljnjem ukrepanju za izboljšanje sedanje ravni varnosti.
- 4.3 **PRIZNAVAMO**, da EMSA (Evropska agencija za pomorsko varnost) ključno pomaga Komisiji in podpira države članice, da uspešno izpolnjujejo obveznosti kot države zastave, države pristanišča in obalne države, in **SPODBUJAMO Komisijo**, naj preuči možnosti, da bi se dodatno povečale zmogljivosti EMSA za izvajanje tehničnih in operativnih nalog na področju varnosti in trajnostnosti ladijskega prometa EU.
- 4.4 **POUDARJAMO**, da bi bilo koristno zbirati podatke o nesrečah na celinskih plovnih poteh na evropski ravni, da bi se po potrebi izboljšali pravila in standardi.
- 4.5 **PRIZNAVAMO**, da ima CESNI odločilno vlogo pri podpori EU in njenih držav članic, ko te določajo standarde v zvezi s tehničnimi zahtevami pri plovilih za celinsko plovbo, poklicnimi kvalifikacijami in informacijsko tehnologijo, obenem pa **SVETUJEMO**, da se za zbiranje podatkov o nesrečah na celinskih plovnih poteh na ravni EU črpa iz strokovnega znanja, ki ga premore CESNI, da bi se po potrebi izboljšali pravila in standardi.

4.6 **POUDARJAMO**, da je za varnost in zaščito človeškega življenja in okolja pomembno, da se ratificirajo mednarodne pomorske konvencije, kot so Capetownski sporazum iz leta 2012 o izvajanju določb Protokola iz leta 1993, ki se nanaša na Torremolinoško mednarodno konvencijo o varnosti ribiških plovil iz leta 1977, Protokol iz leta 2010 k Mednarodni konvenciji o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju (Konvencija HNS iz leta 2010), Mednarodna konvencija iz Hongkonga o varnem in okolju prijaznem recikliranju ladij ter Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in stražarjenje za osebe na ribiških ladjah (STCW-F).

Sektor vodnega prometa EU, ki bo v svetovnem vrhu

- 5.1 **ZAVEDAMO SE**, da je EU v nekaterih tretjih državah izpostavljena nepoštenim trgovskim praksam in da ima omejen dostop do trga, zato **POUDARJAMO**, da je treba ukrepati usklajeno za zaščito pomorskih interesov EU in se združeno zavzemati za prost in vzajemen dostop do mednarodnih pomorskih storitev. **POZIVAMO** Komisijo in države članice, naj okrepijo prizadevanja, da bi se na svetovni ravni ohranili enaki konkurenčni pogoji, temelječi na visokih mednarodnih standardih glede varnosti, okolja, znanj in spretnosti ter delovnih razmer, s čimer bo omogočeno, da bo sektor vodnega prometa EU uspeval tudi v vedno bolj konkurenčnem mednarodnem okolju. v zvezi s tem **POUDARJAMO**, da so ambiciozni prostotrgovinski sporazumi in sporazumi o pomorskem prevozu, ki jih EU sklepa s tretjimi državami, s svojim promoviranjem enakih konkurenčnih pogojev v svetovne merilu zelo pomembni za mednarodne pomorske storitve.
- 5.2 **PRIZNAVAMO** dodano vrednost smernic EU o državni pomoči za pomorski promet in njihovo vlogo pri ohranjanju mednarodne konkurenčnosti sektorja ladijskega prometa EU, ob upoštevanju svetovnega dogajanja, trendov in izzivov ter s ciljem **DODATNO IZBOLJŠATI** kakovost in privlačnost zastav držav članic EU ter ustvariti pogoje, v katerih bo lahko ladijski promet povečal svoj prispevek h gospodarstvu EU.
- 5.3 **ZAVEDAMO SE**, da so sektor vodnega prometa EU, njegova infrastruktura in finančna neodvisnost za Unijo strateško pomembni. **POUDARJAMO**, da je treba zagotoviti dostop do financiranja za trajnosten sektor vodnega prometa EU.

- 5.4 **POUDARJAMO**, da ima učinkovit prevoz po morju na kratkih razdaljah ključno vlogo pri povezovanju različnih regij na notranjem trgu Unije in pri podpiranju okolju prijaznejšega prometa.
- 5.5 **OPOZARJAMO**, da se je treba zavzemati za večstranski dialog na mednarodni ravni v širokem obsegu z namenom spodbujanja enakih konkurenčnih pogojev, zato **POZIVAMO** Komisijo, naj še naprej sprejema vse ustrezne ukrepe za zagotovitev, da bodo mednarodne pomorske storitve zajete v ustreznih globalnih in večstranskih instrumentih, tudi sporazumih v okviru Svetovne trgovinske organizacije (STO).
-