

Torek, 22. november 2016

P8_TA(2016)0436

Sprostitev potenciala prevoza potnikov po vodnih poteh**Resolucija Evropskega parlamenta z dne 22. novembra 2016 o sprostitvi potenciala prevoza potnikov po vodnih poteh (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju spremenjene Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) iz leta 1974,
- ob upoštevanju Protokola Mednarodne pomorske organizacije iz leta 1978 k Mednarodni konvenciji o preprečevanju onesnaževanja morja z ladjami iz leta 1973,
- ob upoštevanju Konvencije Združenih narodov o pravicah invalidov iz leta 2006,
- ob upoštevanju 21. konference pogodbenic UNFCCC (COP 21) in 11. konference pogodbenic kot sestanka pogodbenic Kjotskega protokola (CMP 11), ki sta potekali od 30. novembra do 11. decembra 2015 v Parizu,
- ob upoštevanju bele knjige Komisije z dne 28. marca 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011)0144),
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 21. januarja 2009 z naslovom Strateški cilji in priporočila za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 (COM(2009)0008),
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 ⁽²⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 5. maja 2010 o strateških ciljih in priporočilih za pomorsko prometno politiko EU do leta 2018 ⁽³⁾,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. septembra 2015 o izvajanju bele knjige o prometu iz leta 2011: ocena in pot naprej proti trajnostni mobilnosti ⁽⁴⁾,
- ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih vodah ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 ⁽⁵⁾,
- ob upoštevanju poročila Komisije z dne 24. maja 2016 o uporabi Uredbe (EU) št. 1177/2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (COM(2016)0274),

⁽¹⁾ UL L 348, 20.12.2013, str. 1.⁽²⁾ UL L 348, 20.12.2013, str. 129.⁽³⁾ UL C 81 E, 15.3.2011, str. 10.⁽⁴⁾ Sprejeta besedila, P8_TA(2015)0310.⁽⁵⁾ UL L 334, 17.12.2010, str. 1.

Torek, 22. november 2016

- ob upoštevanju sporočila Komisije z 10. septembra 2013 z naslovom Doseganje kakovostnega prevoza po celinskih plovniških poteh – NAIADES II (COM(2013)0623),
 - ob upoštevanju Direktive 2006/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovniških poteh ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje ⁽²⁾,
 - ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 1090/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o spremembah Direktive 2009/42/ES o statističnih poročilih glede prevoza blaga in potnikov po morju ⁽³⁾,
 - ob upoštevanju Direktive Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih ⁽⁴⁾,
 - ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 z dne 8. decembra 1995 o varnem upravljanju ro-ro potniških trajektov ⁽⁵⁾,
 - ob upoštevanju Direktive 2012/33/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede vsebnosti žvepla v gorivih za plovila ⁽⁶⁾,
 - ob upoštevanju poročila Komisije z dne 16. oktobra 2015 z naslovom REFIT – Nova usmeritev: Preverjanje ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij (COM(2015)0508),
 - ob upoštevanju poročila Komisije z dne 31. marca 2016 z naslovom Vrednotenje Direktive 2000/59/ES o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT) (COM(2016)0168),
 - ob upoštevanju člena 52 Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A8-0306/2016),
- A. ker geografija Evrope z dolgimi obalami ter mnogimi otoki in rekami ponuja izjemne priložnosti za trajnostni vodni potniški promet;
- B. ker ima vodni potniški promet na področju obalne plovbe oziroma prevoza po morju na kratkih razdaljah, trajektov za plovbo po morju in celinskih plovniških poteh, mobilnosti v mestih in obrobniških krajih, križarjenj in turizma, velik potencial, da uporabi razpoložljive presežne zmogljivosti infrastrukture in plovil, obenem pa ima pomembno vlogo pri povezovanju različnih regij Evropske unije in je zato pomemben dejavnik pri krepitvi kohezije; ker križarjenja in plovba s trajekti spodbujata obalni turizem, ki je ena glavnih pomorskih dejavnosti v Evropi;
- C. ker smo v zadnjih letih pričali intenzivnemu razvoju plovil za različna območja plovbe, na primer plovil za prevoz po rekah in morju, ki izpolnjujejo zahteve za morska plovila, obenem pa lahko plujejo tudi v plitvih vodah;
- D. ker se je vodni promet zahvaljujoč tehnološkemu razvoju znova izkazal kot alternativa zgoščenemu cestnemu prevozu v smeri mestnih središč;

⁽¹⁾ UL L 389, 30.12.2006, str. 1.

⁽²⁾ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

⁽³⁾ UL L 325, 9.12.2010, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 188, 2.7.1998, str. 35.

⁽⁵⁾ UL L 320, 30.12.1995, str. 14.

⁽⁶⁾ UL L 327, 27.11.2012, str. 1.

Torek, 22. november 2016

- E. ker se vodni potniški in vodni tovorni promet soočata z različnimi izzivi in imata različne potrebe, ki so povezane z infrastrukturo, okoljskimi izzivi, operativnimi vprašanji, varnostjo ter povezavami med pristanišči in mesti, vseeno pa oba segmenta trga upravlja en pristaniški organ;
- F. ker bo vključitev vozlišč vodnega potniškega prometa v evropsko politiko na področju medsebojnega povezovanja infrastrukture, kot se že izvaja z Uredbo (EU) št. 1315/2013 o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) in Uredbo (EU) št. 1316/2013 o Instrumentu za povezovanje Evrope (IPE), še okrepila evropsko dodano vrednost;
- G. ker so posojila in jamstva za projekte vodnega prometa na voljo tudi v okviru Sklada za strateške naložbe (EFSI) kot instrumenta, ki dopolnjuje tradicionalna nepovratna sredstva;
- H. ker velja promet po celinskih plovnih poteh za okolju prijazen način prevoza, ki mu je treba nameniti posebno pozornost in podporo, v beli knjigi pa se priporoča spodbujanje pomorskega prometa in prometa po celinskih plovnih poteh, krepitev vzporedne uporabe obalne plovbe in plovbe po celinskih vodnih poteh ter izboljšanje prometne varnosti;
- I. ker Konvencija Združenih narodov o pravicah invalidov in predlagani evropski akt o dostopnosti nudita dobre smernice, ne le za izvajanje Uredbe (EU) št. 1177/2010 in po potrebi njen prihodnji pregled, temveč tudi za sprejetje zakonodaje o pravicah potnikov v kontekstu intermodalnosti, ki bi morala vključevati neovirani dostop za invalidne potnike ali potnike z omejeno mobilnostjo;
- J. ker se je v sektorju vodnega potniškega prometa v preteklosti zgodilo več tragičnih nesreč, tudi nesreče plovil *Estonia*, *Herald of Free Enterprise*, *Costa Concordia*, *Norman Atlantic* in *UND Adryatik*, čeprav velja za varen način prevoza;
- K. ker je EU v svoji pomorski prometni politiki do leta 2018 določila cilj, da postane vodilna v svetu na področju pomorskih raziskav in inovacij ter ladjedelništva, da bi tako izboljšala energijsko učinkovitost in pametne sisteme ladij, zmanjšala njihov vpliv na okolje in tveganje nesreč ter izboljšala kakovost življenja na morju;
- L. ker je v številnih rečnih odsekih v Evropi in urbanih vozliščih ob njih vse več turističnega križarjenja in vodnega potniškega prometa;
- M. ker je EU sprejela vrsto makrostrategij, ki temeljijo prav na rabi plovnih poti, med njimi donavsko, jadransko-jonsko in baltsko strategijo;
1. meni, da bi moral imeti vodni potniški promet večjo vlogo v programu prometne politike EU in njenih držav članic; zato meni, da bi si morale EU in države članice skupaj prizadevati za enotno območje za vodni potniški promet, na primer s poenostavitvijo upravnega bremena, povezanega s čezmejnimi ladijskim prevozom potnikov;

Konkurenčnost

2. spodbuja države članice, regionalne in lokalne organe ter Komisijo, naj razmislijo o vodnem potniškem prometu in naj izboljšajo infrastrukturo osrednjih in celovitih omrežjih v okviru vseevropskega prometnega omrežja in instrumenta za povezovanje Evrope, in sicer s krepitvijo povezav, med drugim tudi z železniško infrastrukturo v zaledju, vključno z zagotavljanjem infrastrukture in informacij, da se zadosti potrebam vseh potnikov;
3. spodbuja razvoj pomorskih avtocest, tudi v tretjih državah, ki bodo spodbujale učinkovit multimodalni prevoz, omogočale združevanje tega načina prevoza z drugimi prometnimi mrežami in načini prevoza, odpravljale ozka grla v ključnih omrežnih infrastrukturah in zagotavljele ozemeljsko kontinuiteto in integracijo;

Torek, 22. november 2016

4. poudarja, da je treba odpraviti ozka grla na povezavah med razširjenim zahodnoevropskim sistemom celinskih plovnih poti ter obstoječim vzhodnoevropskim sistemom, ki je v precej slabem, ponekod pa v povsem propadlem stanju;
5. poziva Komisijo, naj objavi letni pregled projektov s področja vodnega potniškega prometa, ki jih EU sofinancira v okviru kohezijskih, strukturnih in regionalnih skladov, pobude Interreg, programa Obzorje 2020, instrumenta za povezovanje Evrope in programa vseevropskega prometnega omrežja ter Evropskega sklada za strateške naložbe;
6. poziva Komisijo, naj objavi zbirno poročilo o izvajanju strategij EU s področja vodnega potniškega prometa;
7. poudarja, da so evropski statistični podatki bistvenega pomena za oblikovanje načrtov in politik v sektorju vodnega prometa, zlasti v zvezi s številom čezmejnih storitev na morju in celinskih vodah, ki jih nudijo trajekti in potniške ladje, saj obstajajo območja, kjer je vodni promet edini način prevoza med različnimi kraji; poziva Eurostat naj v svoje statistične podatke o potnikih na pomorskih potniških ladjah vključi podatke o obisku potnikov v pristanišču pristanka, in sicer število potnikov, ki se vkrcata in izkrcata v vsakem tranzitnem pristanišču, ne pa zgolj število potnikov na potniških ladjah, ki se vsako leto odpravijo na počitnice (promet); z vključitvijo teh podatkov bi dobili ustreznejšo sliko dodane vrednosti sektorja križarjenj in vodnega potniškega prometa na splošno;
8. poziva Komisijo, naj razvije sistem za usklajeno zbiranje statističnih podatkov o nesrečah in incidentih plovil za plovbo po celinskih vodnih poteh, vključno s čezmejnimi prometom;
9. meni, da bi lahko vključitev vodnega potniškega prometa v omrežja mestnega in regionalnega javnega prevoza občutno izboljšala učinkovitost mobilnosti, okoljsko uspešnost, kakovost življenja, cenovno dostopnost, razbremenitev kopenskih prometnih omrežij in udobje v mestih; poziva Komisijo, naj v celoti podpre naložbe v kakovostno infrastrukturo v zaledju, ki lahko prispeva k zmanjšanju lokalnih prometnih zastojev in tako prepreči negativne posledice za lokalno prebivalstvo; poziva Komisijo, naj pripravi seznam zgledov dobre prakse na tem področju;
10. poziva države članice, naj spodbujajo lokalne pobude, usmerjene v uporabo celinskih plovnih poti na območju mestnih aglomeracij, vključno z razvojem distribucijskih centrov v rečnih pristaniščih in razvojem potniškega prometa, predvsem z namenom povečanja privlačnosti teh območij za obiskovalce;
11. poudarja, da bi bilo treba vodni potniški promet bolje vključiti v sisteme za obveščanje, rezervacije in izdajo vozovnic, da bi izboljšali kakovost javnih storitev in spodbudili razvoj turističnega sektorja, zlasti na oddaljenih in izoliranih območjih; poudarja, da je treba gospodarske izvajalce v vodnem potniškem prometu upoštevati pri oblikovanju integriranega evropskega sistema izdaje vozovnic;
12. spodbuja Komisijo, naj financira bolj organizirane in učinkovitejše projekte za integrirane prevozne storitve, ki bodo privedle do postopnega zmanjšanja porabe energije, reorganizacije vozniških redov različnih javnih in zasebnih letalskih, ladijskih in kopenskih prevoznikov z namenom intermodalnega in učinkovitega upravljanja potniškega prometa in konsolidacije vozovnic, ki jih izdajo javni in zasebni izvajalci v enotnih vozovnicah preko digitalne aplikacije;
13. želi opomniti, da bi bilo treba, kjer je to mogoče, spodbujati prakse, kjer tovorna plovila prevažajo tudi potnike in obratno, na primer pri trajektih, saj se bo s tem dosegla višja stopnja zasedenosti ladij in večja finančna učinkovitost, pa tudi zmanjšanje cestnoprometnih zastojev;
14. pozdravlja prizadevanja v sektorju vodnega potniškega prometa za premik k čistejšim in energetsko učinkovitejšim ladjam z manj emisijami, ki so del evropskega okvira za bolj zelen vodni promet; meni, da bo to privedlo do cenejših rešitev, ki bodo trajnostne, privlačnejše in zato gospodarsko bolj konkurenčne, s čimer bo tudi sektor na splošno postal cenejši, čistejši in bolj zelen;

Torek, 22. november 2016

15. ugotavlja, da je treba različne izzive glavnih obalnih območij EU reševati z različnimi ukrepi (več trajektnih storitev v Severnem morju, posodobitev in tehnična nadgradnja trajektov v Sredozemskem morju itd.);

16. je prepričan, da mora evropska industrija gradnje potniških ladij ohraniti svoj konkurenčni položaj, ki ga je treba še spodbujati, obenem pa mora zmanjšati svoj okoljski odtis s spodbujanjem raziskovalne dejavnosti in inovacij znotraj industrije;

Okoljska trajnost

17. poziva Komisijo, naj vključi vodni potniški promet v svojo strategijo ter sprejme ukrepe za zmanjšanje emisij CO₂ v skladu s pariškim sporazumom s konference COP 21 in torej za zmanjšanje zunanjih stroškov;

18. spodbuja Komisijo in države članice, naj z izboljšanjem okoljskih standardov zmanjšajo onesnaženje zraka, in sicer po vzoru standardov na področju mejnih vrednosti emisij žvepla, kakovosti goriv in motorjev z učinkovitejšo porabo goriva za Baltsko morje;

19. poudarja, da razogljčenje prometa zahteva precejšnja prizadevanja in napredek na področju raziskav in inovacij; podpira Komisijo pri njenih prizadevanjih, da spodbuja uporabo utekočinjenega zemeljskega plina, nefosilnih alternativnih goriv, električnih in hibridnih sistemov, ki temeljijo na obnovljivih virih, ter sončne in vetrne energije na pomorskih plovilih, ter spodbuja Komisijo, naj raziskave in inovacije usmeri v praktično uporabnost za sektor vodnega potniškega prometa;

20. želi spomniti, da morajo pomorska pristanišča v osrednjem vseevropskem prometnem omrežju na podlagi Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva do leta 2025 zagotoviti zmogljivosti za oskrbovanje plovil in ladij z utekočinjenim zemeljskim plinom, pristanišča v celinskih vodah pa morajo te zmogljivosti zagotoviti do leta 2030;

21. poziva Komisijo, naj spodbuja politiko energetske samozadostnosti s pomočjo fotonapetostnih sistemov, nameščenih na strehah pristaniških terminalov, in skladiščenja energije, proizvedene med dnevom, za uporabo ponoči;

22. poudarja, da je sektor trajektnega prevoza pomemben del trga za prevoz po morju na kratkih razdaljah, zato je nadvse pomembno, da se ohranita njegova dinamičnost in konkurenčnost, obenem pa izboljšata njegova okoljska uspešnost in energijska učinkovitost;

23. pozdravlja Komisijino pobudo REFIT na področju pristaniških zmogljivostih za sprejem, saj je to priložnost, da se veljavna direktiva prilagodi mednarodnemu razvoju dogodkov, obenem pa podpira in spodbuja načrte Komisije za sprejetje nove zakonodaje po rednem zakonodajnem postopku; opozarja, da to državam članic ne bi smelo odvrniti od sprejemanja trajnejših pobud, vključno z dobrimi informacijskimi sistemi in sistemi spremljanja za ravnanje z odpadki na ladjah in v pristaniščih;

Varnost in zanesljivost

24. poudarja, da je preprečevanje onesnaženja in nesreč izredno pomemben del vloge, ki jo ima Evropska agencija za pomorsko varnost pri izboljšanju varnosti čezmejnih pomorskih trajektov in potniških ladij, pa tudi zagotavljanju varstva potrošnikov;

25. opozarja, da morajo biti delavci na trajektnih in potniških ladjah usposobljeni, da potnikom pomagajo v primeru izrednih razmer;

26. pozdravlja predlog direktive o priznavanju poklicnih kvalifikacij na področju plovbe po celinskih plovnih poteh, ki ga je pripravila Komisija in ki določa harmonizirane standarde za kvalifikacije članov posadke in voditeljev čolnov, da bi se izboljšala mobilnost delovne sile na tem področju;

Torek, 22. november 2016

27. poudarja, da bi bilo treba v nadaljnjem razvoju informacijskih sistemov, kot so običajni radar, sistem SafeSeaNet, sistem Galileo in rečne informacijske storitve, izboljšati varnost, zanesljivost in interoperabilnost, ter spodbuja države članice, naj predpišejo obvezno uporabo rečnih informacijskih storitev;
28. poziva pristojne organe, naj predložijo jasen okvir za porazdelitev odgovornosti in stroškov, da bi tako izboljšali zanesljivost, in se v okviru pravil Mednarodne pomorske organizacije in Mednarodne organizacije dela posvetijo dodatnemu usposabljanju, izobraževanju in usmerjanju zaposlenih, zlasti v zvezi z vprašanjem priznavanja usposabljanja na odobrenih simulatorjih v sklopu usposabljanja; meni, da je mogoče kakovost in varnost storitev izboljšati, če so zaposleni usposobljeni;
29. pozdravlja nove zakonodajne predloge Komisije o poenostavitvi in izboljšanju skupnih pravil o varnosti potniških ladij v vodah EU, katerih namen je povečati varnost in konkurenco ter zagotoviti, da bodo pravila jasnejša, enostavnejša ter usklajena s pravnim in tehnološkim razvojem;
30. priznava, da bodo zaradi vse večjih varnostnih izzivih za zagotavljanje nemotenega delovanja vsakodnevnih trajektnih povezav morda potrebni dodatni ukrepi, pri katerih bi upoštevali posebnosti trajektnega prometa ter pristaniških dejavnosti;
31. želi izpostaviti, da precej rek predstavlja tudi mejo, in spodbuja pristojne organe, naj zagotovijo sodelovanje ter dobro povezane in učinkovite sisteme za zagotavljanje varnosti, zanesljivosti in pomoči v sili, in sicer na obeh straneh meje;
32. poudarja, da si številna zaprta morja, denimo Baltsko in Jadransko morje, deli več držav članic, pa tudi države, ki niso članice Evropske unije, zato poziva pristojne oblasti, naj zagotovijo učinkovit sistem varnosti in zaščite ter zlasti sistem za odzivanje v izrednih razmerah;
33. poudarja, da mora za mednarodne pomorske trajekte, ki delujejo v teritorialnih vodah EU, veljati zakonodaja EU in države članice;

Kakovost in dostopnost storitev

34. spodbuja Komisijo, naj v svoj predlog o intermodalnih pravicah potnikov vključi načela Uredbe (EU) št. 1177/2010, vključno z vidiki neoviranega dostopa za invalidne osebe in osebe z omejeno mobilnostjo, ter naj v njih upošteva posebne potrebe starejših oseb in družin, ki potujejo z otroki; Komisijo tudi spodbuja, naj predloži letne statistične podatke o deležu invalidnih potnikov in potnikov z omejeno mobilnostjo;
35. poudarja, kako pomemben je sektor vodnega potniškega prometa pri razvoju trajnostnega turizma in premostitvi sezonskosti, zlasti v oddaljenih območjih Unije, kot so obalne, otoške, jezerske in podeželske regije; prav tako meni, da bi morala biti mala in srednja podjetja v središču podpore turističnim storitvam; poziva Komisijo, države članice ter lokalne in regionalne organe, naj čim bolj izkoristijo možnosti financiranja za mala in srednja podjetja iz skladov EU, vključno s subvencijami za lokalne skupnosti v omenjenih oddaljenih regijah;
36. ugotavlja, da lahko z razvojem ustreznih povezav med celinskimi plovnimi potmi in vseevropskim kolesarskim omrežjem bistveno prispevamo h krepitvi privlačnosti številnih regij EU za obiskovalce; poudarja, da je treba upoštevati potrebe kolesarjev, ki uporabljajo vodni potniški promet;
37. meni, da je turizem v obalnih regijah in na otokih premalo razvit zaradi pomanjkanja medsebojne povezljivosti; meni, da bi morala Komisija upoštevati dejstvo, da je v teh regijah večje povpraševanje po kakovostnih prevoznih storitvah;
38. meni, da je sektor vodnega potniškega prometa pomemben tudi na območjih, kjer ta sektor trenutno ni ekonomsko upravičen, denimo na redkeje poseljenih in oddaljenih otokih;

Torek, 22. november 2016

39. opozarja, da so nekatere trajektne povezave, ki dejansko bistveno prispevajo k teritorialni, socialni in ekonomski koheziji, za najbolj oddaljene regije življenjsko pomembna povezava s celino ter z gospodarsko in industrijsko razvitimi območji, s čimer prispevajo k evropski koheziji in povezovanju;

40. poudarja, da bi bilo treba spodbujati okvir za zagotavljanje povezav z otoki, otoškimi in oddaljenimi območji ter z ukrepi omogočati kakovostnejše trajekte in ustrezne terminale;

41. opozarja na potencial in zaželenost vključitve vodnega potniškega prometa v okvir multimodalne mobilnosti, vključno z javnim prevozom v velikih aglomeracijah, tako za dnevne migrante kot za turiste; v zvezi s tem meni, da so potrebne nadaljnje izboljšave, da bi razvili mobilnost kot storitev, in sicer z oblikovanjem integriranih sistemov za izdajo vozovnic, izboljšanjem zanesljivosti, udobja, točnosti in pogostnosti, sprostitev pritiska na logistične verige ter doseganjem hitrejših časov vkrcanja, da bi tako privabili potnike;

42. poudarja, da je za ohranitev visoko kakovostnih storitev ter za zagotovitev pomorske varnosti bistven razvoj strokovnega znanja in spretnosti v pomorskem sektorju v EU;

o

o o

43. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.
