Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų ir Direktyvos 2002/6/EB panaikinimo

(COM(2009) 11 galutinis – 2009/0005 (COD))

ir

Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Komunikatas ir veiksmų planas, kuriais siekiama sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių“

(COM(2009) 10 galutinis)

(2010/C 128/25)

Pranešėjas **Edgardo Maria IOZIA**

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. vasario 27 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl į Bendrijos valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų ir Direktyvos 2002/6/EB panaikinimo

COM(2009) 11 galutinis – 2009/0005 (COD).

Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2009 m. sausio 21 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Komunikatas ir veiksmų planas, kuriais siekiama sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių“

COM(2009) 10 galutinis.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. rugsėjo 8 d. priėmė savo nuomonę.

457-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. lapkričio 4–5 d. (lapkričio 4 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 159 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 1 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Apskritai EESRK teigiamai vertina Komisijos komunikatą dėl Europos jūrų erdvės sukūrimo ir pasiūlymą priimti direktyvą dėl į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams taikomų pranešimo formalumų, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB.

1.2. Siūloma darbo programa yra drąsi ir gerai parengta, pridėtas nuoseklus veiksmų planas gali padėti pasiekti siūlomus tikslus. Kad pagerėtų į uostą įplaukiančių ir iš jo išplaukiančių laivų judėjimas, labai svarbu nustatyti tokį administracinių formalumų sumažinimo ir racionalizavimo būdą, kuris nesumažintų dabartinio saugos lygio ir būtinų kontrolės priemonių kokybės.

1.3. Pagerinus uosto darbą būtų galima racionalizuoti krovinių vežimą, pereinant nuo jų vežimo sausuma prie jūrų transporto, ir taip pagerinti įvairių transporto rūšių – jūrų, geležinkelio, vidaus vandenų ir sausumos kelių – intermodalumą, kaip nurodyta Transporto baltojoje knygoje ir pabrėžiama laikotarpio vidurio apžvalgoje.

1.4. Kai kuriuos konkrečius komunikate pateiktus pasiūlymus būtina išanalizuoti nuodugniau, todėl EESRK ragina Komisiją organizuoti forumus visiems suinteresuotiesiems subjektams, kuriuose būtų aptariami šie klausimai: atleidimo nuo laivavedybos sertifikatai, formalumai dėl supaprastinto pavojingų krovinių vežimo, augalinės ir gyvūninės kilmės produktų vežimas ir patikrinimų uostuose koordinavimas (*vieno langelio principas*).

1.5. EESRK yra anksčiau aiškiai išdėstęs savo nuomonę dėl specialios paskirties uosto locmanų (laivavedžių) tarnybos ([1]) ir ši pozicija yra iki šiol aktuali.

1.6. Komisija savo Komunikate dėl ES jūrų transporto politikos strateginių tikslų ir rekomendacijų iki 2018 m. nurodė, kad „dėl vis didesnio profesionalių jūrų sektoriaus darbuotojų, pareigūnų ir jūrininkų trūkumo kyla pavojus, kad bus prarasta žmogiškųjų išteklių kritinė masė, dėl kurios Europos jūrų pramonė apskritai išlieka konkurencinga“.

1.7. Pasiūlymas dėl atleidimo nuo laivavedybos sertifikatų gali dar labiau sumažinti šios veiklos mastą ir daugeliui jaunų žmonių ši profesija pasirodytų ne tokia patraukli. Būtina atlikti patikimus tyrimus arba analizę, kurie parodytų šio pasiūlymo galimą teigiamą poveikį, tačiau neigiamas poveikis užimtumui ir saugai jau dabar atrodo aiškus. Kaip alternatyvą būtų galima apsvarstyti galimybę išplėsti nuotolinį locmano paslaugų teikimą taikant technologines naujoves ir taip sutaupyti laiko bei pinigų, tačiau užtikrinti aukšto lygio saugą. Susidūrus laivams arba įvykus kitokiai avarijai jūroje, kurioje padaryta materialinė žala arba žuvo žmonės, draudimo bendrovėms leidžiama atsisakyti patenkinti prašymus atlyginti nuostolius, jeigu atsakingų už laivą asmenų – laivo kapitono ir vyriausiojo mechaniko – licencijos laivybai negalioja. EESRK rekomenduoja Komisijai suorganizuoti forumą, kuriame dalyvautų visi suinteresuotieji subjektai (laivų savininkai, locmanai, šakinės organizacijos ir uostų administracijos) tikrajam šio pasiūlymo poveikiui saugai ir užimtumui įvertinti.

1.8. EESRK remia Europos jūrų erdvės be sienų ([2]) projektą, kuris yra neatsiejama Trumpųjų nuotolių laivybos programų dalis. Labai svarbu tinkamai apibrėžti Bendrijos teisinę bazę, kad laivai, vežantys „Bendrijos“ prekes iš vieno ES uosto į kitą (pavyzdžiui, iš Lisabonos į Neapolį) galėtų pasinaudoti tomis pačiomis sąlygomis, kurios taikomos kitoms transporto rūšims.

1.9. EESRK norėtų, kad ši galimybė būtų įtraukta į naująjį Bendrijos muitinės kodeksą. EESRK, atkreipdamas dėmesį į tai, kad Komisija neketina paisyti šio pasiūlymo, ragina šią galimybę įtraukti bent jau į būsimas Kodekso įgyvendinimo taisykles iki 2009 m. pabaigos, kad ji būtų įgyvendinta kiek galima greičiau.

1.10. EESRK labai palankiai vertina iniciatyvą įvesti „vieno langelio“ principą įgyvendinant įvairias procedūras ir kitas racionalizavimo priemones, pavyzdžiui, planuojant įvairių uosto ir muitinių pareigūnų tikrinimą: administracinius dokumentus bus galima siųsti elektroniniu būdu netrukdant muitinėms kovoti su nusikalstamumu.

1.11. EESRK ragina Komisiją išanalizuoti klausimus, susijusius su galimybe suteikti tas pačias lengvatas laivams, plaukiojantiems tarp dviejų ES uostų, kurie turi įplaukti į ES nepriklausantį uostą. Kaip nurodo laivų savininkų asociacijos, tokia nuostata būtų taikoma dideliam skaičiui laivų, kurie galėtų pasinaudoti vidaus jūrų erdvės be sienų teikiama nauda.

1.12. Jeigu anglų kalba taptų viena bendra jūrų transporto kalba (kaip yra oro transporto sektoriuje), administracinė tvarka ir formalumai taptų daug paprastesni.

2. **Komisijos komunikatas ir veiksmų planas**

2.1. Laisvas asmenų ir prekių judėjimas visomis transporto rūšimis turi būti vienodai užtikrintas. Bendrosios rinkos teikiami pranašumai turi būti realizuojami imantis veiksmų, palengvinančių šio tikslo įgyvendinimą. Jūrų transportas kol kas dar nesinaudoja tokiomis pat lengvatomis kaip sausumos transportas. Daugybė formalumų, administracinė našta ir patikrinimai neskatina jūrų transportu vežti krovinius Europos Sąjungos viduje.

2.2. Komisijos dokumente svarstomas jūrų transporto procedūrų klausimas: net vežant „Bendrijos prekes“ iš vieno ES uosto į kitą, šiam judėjimui taikomos konkrečios muitinės ir transporto taisyklės, veterinarijos ir augalų apsaugos reglamentai bei kiti formalumai.

2.3. Nereikėtų pamiršti, kad Taryba ragino naudoti Trumpųjų nuotolių laivybą 2006 m. ir šį raginimą pakartojo 2007 m. Komunikate taip pat minima 2006 m. pabaigoje priimta EESRK nuomonė, kurioje raginama panaikinti kontrolės priemones jūrų transportui prie vidaus sienų.

2.4. Komisija savo Baltosios knygos dėl transporto politikos vidurio laikotarpio apžvalgoje paskelbė sukurianti Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių. Ši pozicija buvo patvirtinta Mėlynojoje knygoje dėl integruotos jūrų politikos. Ši koncepcija sutampa su reglamentavimo aplinkos supaprastinimo strategija ir geresnės teisėkūros politika.

2.5. Trumpųjų nuotolių laivyba (TNL) gali padėti pagerinti paslaugų kokybę: laivų skleidžiama tarša, tenkanti vienai pervežamai krovinių tonai, yra mažesnė, mažesnės jų išorės sąnaudos, taip pat sumažėja spūstys keliuose.

2.6. Jeigu būtų dažniau naudojamasi TNL, ji galėtų padėti Sąjungai pasiekti CO_2 sumažinimo tikslus, numatytus laikotarpiui pasibaigus Kioto protokolo galiojimui.

2.7. Laivų eismo reguliavimo paslaugų sistema (VTS) ir Laivų eismo valdymo ir informacinės sistemos (VTMIS), naudojant Automatinio identifikavimo sistemą (AIS) – kartu su Nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistema (LRIT) – yra neatsiejama būsimos „elektroninės jūrų laivų eismo sistemos“, skirtos kroviniams vežti ir laivybai, dalis. Ši technologija, priklausanti integruotos kontrolės ir stebėsenos sistemai, ateityje pagerins galimybę prižiūrėti jūrų laivybą.

([1]) OL C 48, 2002 2 21, p. 122; OL C 294, 2005 11 25, p. 25; OL C 168, 2007 7 20, p. 50.

([2]) OL C 27, 2009 2 3, p. 45–48.

2.8. Komisijos veiksmų plane nurodyta 11 priemonių: trys trumpalaikės, keturios – vidutinės trukmės ir keturios – rekomenduojamos valstybėms narėms.

2.9. Veiksmai, kurie turi būti įgyvendinti iki 2009 m. pabaigos (trumpalaikiai):

— muitinės formalumų supaprastinimas laivams, plaukiojantiems tik tarp dviejų ES uostų,

— gairės, skirtos paspartinti dokumentų dėl augalinės ir gyvūninės kilmės produktų, vežamų iš vieno ES uosto į kitą, patikrinimą,

— direktyva dėl dokumentų, kurių reikalaujama pagal įvairius teisės aktus, supaprastinimo.

2.10. Vidutinės trukmės priemonės, dėl kurių bus pateikti sprendimai 2010 m.:

— administracinių formalumų supaprastinimas laivams, plaukiojantiems tarp ES uostų, tačiau turintiems įplaukti į trečiąją šalį ar laisvąją zoną,

— geresnės elektroninių duomenų perdavimo galimybės,

— administracinis „vieno langelio“ principas,

— pavojingų krovinių vežimo jūra taisyklių supaprastinimas.

2.11. Keturios ilgalaikės priemonės, kurios yra tik rekomenduojamos:

— administracinių patikrų koordinavimas siekiant sutrumpinti laivų iškrovimo ir pakrovimo laiką,

— administracinio bendravimo palengvinimas,

— atleidimo nuo laivavedybos sertifikatų (ALS) išdavimas,

— srautų ir erdvės racionalizavimas uostuose.

3. **Pastabos**

3.1. Apskritai EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlytą veiksmų plano projektą, tačiau šioje nuomonėje jis pateikia keletą konkrečių kritiškų pastabų. EESRK, kuris nori dar kartą pareikšti savo paramą šiai iniciatyvai, jau anksčiau yra išanalizavęs idėją sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių.

3.2. Vis dėlto planui įtakos daro sunkumai, kuriuos sukuria valstybės narės, kai siekiama įvesti aiškias ir išsamias taisykles vidaus rinkai sukurti. Didžiausios kliūtys – nereikalingos muitinės procedūros, atitinkamų valstybių narių institucijų atliekamų patikrinimų nepakankamas koordinavimas ir kontrolė, elektroninio ryšio priemonių ir sąveikių sistemų trūkumas. EESRK prašo Komisijos kuo skubiau supaprastinti muitinės formalumus ir procedūras laivams, kurie plaukioja tik tarp ES uostų, nes tai svarbiausia sąlyga sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių.

3.3. Muitinės formalumų supaprastinimas laivams, plaukiojantiems tik tarp ES uostų, yra esminis veiksnys, kad būtų sukurta Europos jūrų transporto erdvė be kliūčių. Pasiūlymas iš dalies pakeisti Bendrijos muitinės kodeksą būtų išsprendęs problemas, tačiau, atsižvelgiant į visai neseniai padarytą kodekso pakeitimą, vidaus jūros erdvės teisinę bazę siūloma įtraukti į naujojo kodekso techninio įgyvendinimo dokumentą. Šiame dokumente turėtų būti nurodyta, kad išskirtinai tik Bendrijos prekių laisvo judėjimo tikslais vidaus jūrų erdvė apims Bendrijos prekes, esančias laivuose, kurie plaukioja tarp dviejų ES uostų.

3.4. Didžioji siūlomų priemonių dalis iš esmės apsiriboja tik raginimu, kad valstybės narės priimtų aktyviai įgyvendinamas priemones, kuriomis siekiama pagerinti ir supaprastinti administracinę struktūrą, tačiau reikalingos kur kas griežtesnės ir privalomos iniciatyvos.

3.5. Atrodo, kad Komisijos siūlomame dokumente pernelyg daug dėmesio skiriama vienam iš trijų Lisabonos strategijos ramsčių – ekonomikai. Komitetas mano, kad šie interesai turėtų būti geriau suderinti su kitais ne mažiau svarbiais aspektais – socialiniu ir aplinkos apsaugos.

3.6. EESRK pritaria iniciatyvai patobulinti teisėkūros ir reglamentavimo sistemą, reguliuojančią bendrąją rinką, jeigu tokios priemonės nedaro poveikio plačiosios visuomenės ir darbuotojų saugai arba aplinkai ir nekelia pavojaus užimtumui. Tačiau atrodo, kad kai kurios priemonės, pavyzdžiui, atleidimo nuo laivavedybos sertifikatų išdavimas, kelia visai realų pavojų.

3.7. Jūrų transportu galima pervežti labai didelį krovinių kiekį užtikrinant palankų santykį tarp išmetamo CO_2 kiekio ir vieno vežamo krovinio tonkilometrio. Dideles sektoriaus tobulinimo galimybės taip pat suteikia naujų variklių technologijų kūrimas, švaresnių degalų naudojimas ir laivybos greičio sumažinimas. Sutrumpinus laukimo laiką uostuose dėl bereikalingų biurokratinių procedūrų, laivų judėjimas uoste paspartėtų, darbas taptų veiksmingesnis, būtų sutaupyta lėšų ir pasiekti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo tikslai bei įgyvendintas saugus ir tvarus mobilumas ([3]). Transportas erdvėje be kliūčių taptų patrauklesnis vystant šią aplinką tausojančią transporto rūšį.

([3]) OL C 277, 2009 11 17, p. 20–24, pranešėja Anna Bredima.

3.8. EESRK jau pareiškė savo paramą Marco Polo II programai, kuria siekiama mažinti spūstis, pagerinti krovininio transporto sistemos aplinkosauginį veiksmingumą ir skatinti įvairiarūšį transportą, bendrą prognozuojamą metinį tarptautinio kelių krovininio transporto augimą perorientuojant į TNL, taip pat į vežimą geležinkeliais ir vidaus vandens keliais. Veiksmų planas papildo platesnę strategiją, įskaitant Jūrų greitkelių projekto įgyvendinimą. Pradėjus veikti Europos palydovinei navigacijos sistemai Galileo, ši strategija bus dar labiau supaprastinta.

3.9. Siūlomos administracinio supaprastinimo priemonės įgyvendinamos taikant jau konsoliduotą ir teigiamą Sąjungos praktiką, pagal kurią patikrinama Bendrijos atgyvenusios teisės reikalingumas ir veiksmingumas arba atidžiai peržiūrima nacionalinė praktika ir teisės aktai, kurie prieštarauja Sutarties principams.

4. **Konkrečios pastabos. Trumpalaikės priemonės**

4.1. *Direktyva*

4.1.1. Žinoma, siūloma direktyva nėra svarbiausia priemonė, nurodyta veiksmų plane. Siūloma direktyva panaikina dabartinę Direktyvą 2002/6/EB ir sudaro galimybę supaprastinti procedūras įgyvendinus tris svarbiausias naujoves: taikant esamą Europos modelį vietoje TJO numatyto 1965 m. balandžio 9 d. FAL konvencijoje, peržiūrėtoje 2005 m. liepos mėn., kad būtų išvengta pernelyg didelės biurokratijos naudojant elektronines duomenų perdavimo sistemas ir paskiriant vieną instituciją, kuriai būtų siunčiamos visos reikalingos deklaracijos ir dokumentai.

4.1.2. EESRK palankiai vertina pasiūlymą, kuris paprastomis priemonėmis leidžia supaprastinti laivų kapitonų ir savininkų darbą. Jis rekomenduoja supaprastinimą atlikti nedarant neigiamo poveikio dabartinėms sveikatos ir aplinkos apsaugos priemonėms, ypač taikomas laive susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams.

4.2. EESRK mano, kad gairės, skirtos paspartinti dokumentų dėl augalinės ir gyvūninės kilmės produktų, vežamų iš vieno ES uosto į kitą, patikrinimą, turėtų būti aiškesnės. Visame pasaulyje visuomenė nerimauja dėl plintančios pandemijos, pavyzdžiui, paukščių gripo ir kiaulių gripo, ir ragina imtis papildomų saugos priemonių. Produktų kilmės atsekamumas yra labai svarbus siekiant izoliuoti galimus židinius: todėl reikia aiškiai parodyti, kad siūlomos priemonės jokiu būdu nesumažins dabartinių priemonių veiksmingumo.

5. **Konkrečios pastabos. Vidutinės trukmės priemonės**

5.1. Dalį jūrų transporto sudaro laivai, plaukiojantys tarp dviejų ar daugiau ES uostų, kurie turi įplaukti į vieną ar daugiau trečiosios šalies arba laisvosios zonos uostų. EESRK mano, kad administracinė tvarka šiems laivams turi būti supaprastinta. Kosminės aviacijos identifikavimo ir atsekamumo technologijų vystymas ir laipsniškas elektroninių sistemų tobulinimas identifikuoti Bendrijos prekes tuo pačiu metu gali užtikrinti ir kilmės tikrumą ir laivų savininkams gerokai sutrumpinti terminus ir sumažinti sąnaudas.

5.2. Geresnis elektroninis duomenų perdavimas, t. y. „elektroninės jūrų laivų eismo sistemos“, kurios sklandžiai dera su pagal naująjį Bendrijos muitinės kodeksą planuojama sistema, kuri naudos *e. muitinės* sistemą pagal Sprendimą 70/2008, yra vienas iš sprendimų, kuris, kaip EESRK tikisi, pagerins piliečių gyvenimą ir sumažins nereikalingą ir žalingą biurokratiją.

5.3. Taip pat numatomas administracinis „vieno langelio“ principas. Kyla vienintelis klausimas – kodėl jis dar neįgyvendintas? EESRK tvirtai remia šį pasiūlymą ir ragina valstybes nares skubiai imtis būtinų veiksmų.

5.4. Pavojingų krovinių vežimo jūra taisyklių supaprastinimas. Dabartinės taisyklės nustato daug reikalavimų pavojingų krovinių vežimui įvairiomis transporto rūšimis, negu viena transporto rūšimi. Vis dažniau jūrų transportas tampa įvairiarūšio transporto grandinės grandimi ir jam sudaromos prastesnės sąlygos palyginti su alternatyviais vienos rūšies transportui, pavyzdžiui, kelių transportui, skirtais sprendimais ir tokia padėtis neskatina naudoti laivų. EESRK mano, kad kruopščiai laikantis konkrečių privalomų jūrų transporto saugos normų, galėtų būti patvirtintos tam tikros priemonės, pirmiausia taikomos ro-ro tipo laivams, kuriais vežami sunkvežimiai, atitinkantys direktyvos reikalavimus dėl pavojingų krovinių vežimo ir 1957 m. rugsėjo 30 d. ADR konvenciją dėl tarptautinio vežimo keliais.

6. **Konkrečios pastabos. Priemonės, kurios turi būti patvirtintos laikantis rekomendacijų**

6.1. **Administracinių patikrinimų koordinavimas**. Pagal tokį pat principą, kuris taikomas administraciniam vienam langeliui, uostas, muitinė ir policija turėtų koordinuoti ir planuoti bendrus patikrinimus, kurie galėtų būti atliekami tuo pačiu metu arba tuoj vienas po kito. Tai galėtų gerokai sutrumpinti iškrovimo laiką, turint omenyje, kad kai kuriose valstybėse narėse iškrauti leidžiama tik tuo atveju, jeigu atlikti visi patikrinimai. EESRK tvirtai remia šį pasiūlymą.

6.2. **Lengvesnis administracinis bendravimas**. Šiame pasiūlyme nurodytas labai opus klausimas: vienos bendros kalbos naudojimas jūrų transporte. Komisija taktiškai siūlo vartoti abipusiai suprantamą kaimyninės šalies kalbą arba anglų kalbą. Atsisakydama savo tradicinės diplomatinės leksikos, Komisija pabrėžia, kaip svarbu pasinaudoti šia galimybe praktiniais sumetimais. Šis pasiūlymas yra pagrįstas ir proporcingas tikslui. EESRK mano, kad jūrų transportas, kaip ir oro transportas, turėtų patvirtinti bendrą kalbą ne tik dėl ekonominių priežasčių, bet ir saugos sumetimais. „Mayday“ yra visuotinis nelaimės signalas, paimtas iš anglų kalbos, ir anglų kalbą paprastai turėtų naudoti tarptautiniai radijo ryšio kanalai. Kad būtų lengviau suprasti, galima būtų naudoti elektroninę vertimo įrangą dokumentams, kurių reikalaujama kiekviename įplaukimo uoste, išversti.

6.3. **Atleidimo nuo laivavedybos sertifikatų (ALS) išdavimas**. EESRK mano, kad šis pasiūlymas nėra nei naudingas, nei padeda siekti tikslo ir ragina kruopščiai jį apsvarstyti. Uosto locmanai atlieka itin aukšto profesionalumo reikalaujančias pareigas, kurios susijusios su kasdieniu darbu jų registracijos uostuose, kuriuose, kaip žinoma, laivybos sąlygos gali greitai pasikeisti dėl srovių, potvynių, meteorologinių sąlygų ir judėjimo. Todėl jokios priežastys, susijusios su laiko taupymu ir sąnaudomis, neprilygsta būtinoms saugos priemonėms. EESRK ragina Komisiją peržiūrėti pasiūlymą ir pasikonsultuoti su locmanų organizacijomis, kaip pagerinti paslaugas nesumažinus saugos lygio.

6.4. **Srautų ir erdvės racionalizavimas uostuose**. EESRK mano, kad tai bus „konkurencinga“ priemonė tarp įvairių laivybos institucijų ir uosto administracijų. Uostų administracijos turėtų rimtai apsvarstyti būtinybę vengti nesąžiningo elgesio su vidutinio dydžio ir mažais laivais. Geresnės paslaugos lemia intensyvesnį judėjimą, todėl Komitetas mano, jog akivaizdu, kad kiekviena administracija turėtų planuoti investicijas, būtinas siekiant, kad jos uostas dirbtų veiksmingiau. Toks patarimas vis tik pagrįstas!

6.5. Galiausiai, EESRK mano, kad Komisijos pasiūlymas turėtų būti įgyvendintas kuo greičiau, ir ragina, kad tarnyboms, kurioms bus pavesta įgyvendinti Trumpųjų nuotolių laivybos programą ir kuriose šiuo metu dėl neaiškių priežasčių dirba labai mažai žmonių, nors sritis yra labai svarbi, skirti papildomų darbuotojų.

2009 m. lapkričio 4 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Mario SEPI