Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri pienāk Kopienas dalībvalstu ostās vai atiet no tām, kā arī par Direktīvas 2002/6/EK atcelšanu"

COM(2009) 11 galīgā redakcija – 2009/0005 (COD)

un par tematu

"Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem"

COM(2009) 10 galīgā redakcija

(2010/C 128/25)

Ziņotājs: **IOZIA KGS**

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu 2009. gada 27. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri pienāk Kopienas dalībvalstu ostās vai atiet no tām, kā arī par Direktīvas 2002/6/EK atcelšanu"

COM(2009) 11 galīgā redakcija — 2009/0005 (COD).

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2009. gada 21. janvārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — paziņojums un rīcības plāns ar mērķi izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem"

COM(2009) 10 galīgā redakcija.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2009. gada 8. septembrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 457. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 4. un 5. novembrī (4. novembra sēdē), ar 159 balsīm par, 2 pret un 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. **Secinājumi un ieteikumi.**

1.1. EESK kopumā atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par Eiropas jūras telpas izveidi un priekšlikumu direktīvai par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri pienāk dalībvalstu ostās vai atiet no tām, kā arī par Direktīvas 2002/6/EK atcelšanu.

1.2. Ierosinātā darba programma ir vērienīga, labi strukturēta un ar saskaņotu rīcības plānu, kas vērsts uz izvirzīto mērķu sasniegšanu. Administratīvo formalitāšu samazināšana un racionalizācija, kas jānosaka tā, lai neiespaidotu pašreizējo drošības līmeni un vajadzīgās kontroles kvalitāti, ir izšķiroši svarīga, lai uzlabotu ienākošo un izejošo satiksmi ostās.

1.3. Uzlabojot ostu darbību, varētu panākt preču pārvadājumu racionalizāciju, proti, novirzīt tos no sauszemes uz jūru, kas savukārt uzlabotu jūras, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un autotransporta intermodalitāti, kā tas norādīts Baltajā grāmatā par transporta politiku un uzsvērts termiņa vidusposma pārskatā.

1.4. Daži paziņojumā ietvertie specifiskie priekšlikumi ir jāpadziļina, un EESK aicina Komisiju izveidot forumus ar visām ieinteresētajām pusēm par šādiem jautājumiem: apliecību izdošana par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus, formalitātes bīstamu kravu pārvadājumu vienkāršošanai, augu un dzīvnieku izcelsmes produktu pārvadājumi un administratīvo pārbaužu koordinēšana (vienas pieturas aģentūra).

1.5. EESK jau iepriekš skaidri paudusi viedokli par ostu loču pakalpojumu specifisko raksturu ([1]), un šī nostāja joprojām ir aktuāla.

1.6. Pati Komisija savā paziņojumā par tematu "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā" ir uzsvērusi, ka "tā kā arvien vairāk trūkst jūrniecības nozares profesionāļu, virsnieku un ierindas jūrnieku, pastāv risks, ka varētu zust cilvēkresursu kritiskā masa, kura uztur Eiropas jūrniecības nozaru vispārējo konkurētspēju".

1.7. Priekšlikums par apliecību izdošanu par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus varētu turpināt mazināt loču darbību, kā arī mazinātu šīs profesijas pievilcību daudzu jaunu cilvēku acīs. Jāveic nopietni pētījumi un iespējamās labvēlīgās ietekmes analīze, savukārt nelabvēlīgā ietekme uz nodarbinātību un drošību šķiet acīmredzama. Kā alternatīvu varētu izskatīt iespēju paplašināt tālvadības loča pakalpojumu izmantošanu, izmantojot tehnoloģiju inovācijas, ietaupot naudu un laiku, bet vienlaikus garantējot augstus drošības standartus. Ja notiek sadursmes vai cits nelaimes gadījums uz jūras, kas var radīt materiālus zaudējumus vai izraisīt cilvēka dzīvības zaudēšanu, apdrošināšanas sabiedrības drīkst atteikties apmierināt līgumā noteiktās prasības par zaudējumu atlīdzību, ja par kuģi atbildīgo personu — kuģa kapteiņa un vecākā mehāniķa — jūrniecības kvalifikācijas sertifikāti nav derīgi. EESK iesaka Komisijai izveidot visu ieinteresēto personu forumu, kurā piedalītos kuģu īpašnieki, loči, nozaru arodbiedrības un ostu pārvaldes, lai novērtētu minētā priekšlikuma faktisko ietekmi uz drošību un nodarbinātību.

1.8. EESK ļoti atzinīgi vērtē Eiropas jūras telpas bez robežām projektu ([2]), kas ir Tuvsatiksmes kuģošanas *SSS* (*Short Sea Shipping*) programmas neatņemama sastāvdaļa: ir ļoti svarīgi noteikt Kopienas juridisko pamatu tā, lai kuģiem, kas "Kopienas" preces pārvadā starp divām ES ostām (piemēram, Lisabonu un Neapoli), varētu piemērot tādus pašus noteikumus kā citiem transporta veidiem.

1.9. EESK atzinīgāk būtu vērtējusi risinājumu, kurā būtu paredzēta šādas iespējas iekļaušana Kopienas Muitas kodeksā. Tā kā Komisija nav plānojusi turpināt izskatīt šo priekšlikumu, EESK aicina līdz 2009. gada beigām iekļaut to vismaz minētā kodeksa gaidāmajos īstenošanas noteikumos, lai nodrošinātu pēc iespējas ātrāku tā īstenošanu.

1.10. EESK noteikti atbalsta iniciatīvu ieviest "vienu kontaktpunktu", kurā griezties visa veida praktisku jautājumu risināšanai, kā arī citus racionalizācijas pasākumus, piemēram, dažādām ostas un muitas iestādēm plānojot apskates pārbaužu veikšanai, kā arī iespēju administratīvos dokumentus nosūtīt elektroniski, tomēr neskarot muitas iestāžu pasākumus noziedzības apkarošanai.

1.11. EESK aicina Komisiju padziļināti pievērsties jautājumiem par iespēju nodrošināt līdzvērtīgas priekšrocības kuģiem, kas veic pārvadājumus starp divām ES ostām un piestāj ostā ārpus ES. Saskaņā ar kuģu īpašnieku apvienību sniegto informāciju ir runa par ievērojamu skaitu kuģu, kas varētu izmantoto iekšējas jūras telpas bez robežām sniegtās priekšrocības.

1.12. Angļu valodas atzīšana par jūras satiksmes kopējo valodu, kā tas jau ir gaisa satiksmē, lielā mērā atvieglotu administratīvo formalitāšu un darbību izpildi.

2. **Komisijas paziņojums un rīcības plāns.**

2.1. Personu brīva pārvietošanās un brīva preču aprite jānodrošina vienlīdzīgi attiecībā uz visiem transporta veidiem. Vienotā tirgus priekšrocības jāizmanto, veicot pasākumus minētā mērķa sasniegšanai. Šobrīd jūras transportam nav tādu pašu priekšrocību kā sauszemes transportam. Formalitāšu pārpilnība, administratīvais slogs un pārbaudes attur no jūras transporta izmantošanas preču pārvadājumiem Eiropas Savienībā.

2.2. Komisijas dokumentā izskatīts jautājums par jūras transporta procedūrām — pat tad, ja brīvā apritē esošās "Kopienas preces" pārvadā starp divām ES ostām, uz pārvadājumu attiecas īpaši muitas un transporta normatīvie akti, veterinārie un augu aizsardzības noteikumi un citas formalitātes.

2.3. Jāatgādina, ka Padome jau 2006. gadā aicināja izmantot tuvsatiksmes kuģošanu un atkārtoja šo aicinājumu 2007. gadā. Paziņojumā arī minēts EESK 2006. gada beigās pieņemtais atzinums, kurā Komiteja aicināja jūras transportā atcelt kontroli uz iekšējām robežām.

2.4. Komisija Baltās grāmatas par transporta politiku termiņa vidusposma pārskatā paziņoja, ka tiks veidota Eiropas jūras transporta telpa bez šķēršļiem. Integrētas jūrniecības politikas zilajā grāmatā bija iekļauts apstiprinājums šādai nostājai. Šāda koncepcija ir pilnībā saderīga ar stratēģiju tiesību aktu vienkāršošanai un ar tiesību aktu labākas izstrādes politiku.

2.5. Ar tuvsatiksmes kuģošanas *SSS* (*Short Sea Shipping*) palīdzību var uzlabot pakalpojumu kvalitāti, jo kuģi uz vienu pārvadāto kravas tonnu rada mazāku piesārņojumu, to ārējās izmaksas ir zemākas un tie samazina satiksmes sastrēgumus.

2.6. Tuvsatiksmes kuģošanas plašāka izmantošana varētu palīdzēt Savienībai sasniegt tās izvirzītos mērķus CO_2 emisijas jomā pēc Kioto protokola darbības beigām.

2.7. Kuģu satiksmes pakalpojumu / kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmu (*VTS/VTMIS*) apvienojums, kurā izmanto automātiskas identifikācijas sistēmu (AIS), kopā ar sistēmām kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (*LRIT*) ir preču pārvadājumu un navigācijas turpmākās "e-jūras vides" neatņemama sastāvdaļa. Šīs tehnoloģijas izmantošana integrētas uzraudzības un novērošanas sistēmas vidē turpmāk uzlabos iespējas uzraudzīt kuģu satiksmi.

([1]) OV C 48, 21.2.2002., 122. lpp.; OV C 294, 25.11.2005., 25. lpp.; OV C 168, 20.7.2007., 50. lpp.

([2]) OV C 27, 3.2.2009., 45.–48. lpp.

2.8. Komisijas rīcības plānā ir iekļauti 11 pasākumi, no kuriem trīs īstenojami īsā laika posmā, četri — vidējā laika posmā, un pārējie četri ir ieteikumi dalībvalstīm.

2.9. Pasākumos, kas īstenojami īsā termiņā līdz 2009. gada beigām, ietilpst šādi projekti:

— muitas formalitāšu vienkāršošana kuģiem, kas kuģo tikai starp Eiropas Savienības ostām;

— pamatnostādnes, lai paātrinātu dokumentu pārbaudes saistībā ar dzīvnieku un augu izcelsmes produktiem, ko pārvadā starp ES ostām;

— direktīva par dažādu leģislatīvo struktūru pieprasīto dokumentu racionalizāciju.

2.10. Plānā paredzēti vidējā termiņā īstenojami pasākumi, ar kuriem jāiepazīstina 2010. gadā:

— administratīvo formalitāšu vienkāršošana kuģiem, kas kuģo starp ES ostām, bet piestāj trešā valstī vai brīvā zonā;

— uzlabotas elektroniskās datu pārraides iespējas;

— viens administratīvais kontaktpunkts;

— noteikumu vienkāršošana bīstamo kravu pārvadājumiem pa jūru.

2.11. Četri pasākumi, kas īstenojami ilgā termiņā ieteikumu formā:

— administratīvo pārbaužu koordinēšana nolūkā saīsināt kuģu uzturēšanās laiku ostās;

— administratīvās saziņas atvieglošana;

— apliecību izdošana par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus (*PEC*);

— plūsmu un telpas racionalizācija ostās.

3. **EESK piezīmes.**

3.1. EESK kopumā ļoti atzinīgi vērtē Komisijas ierosināto rīcības plāna projektu, izņemot dažas konkrētas kritiskas piezīmes, ar kurām tā iepazīstina šajā atzinumā. EESK jau ir vērtējusi ieceri radīt jūras transporta telpu bez šķēršļiem un vēlas vēlreiz uzsvērt savu atbalstu minētajai iniciatīvai.

3.2. Tomēr plānu nelabvēlīgi ietekmē dalībvalstu radītās grūtības, ieviešot visaptverošu un skaidru regulējumu iekšējā tirgus izveides pabeigšanai. Vislielākie šķēršļi ir saistīti ar nevajadzīgām muitas procedūrām, dalībvalstu atbildīgo iestāžu veikto pārbaužu un kontroles procedūru saskaņotības trūkumu, kā arī elektroniskas saziņas un savstarpēji izmantojamu sistēmu trūkumu. EESK aicina Komisiju, cik drīz vien iespējams, kā galvenos elementus jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidē vienkāršot muitas formalitātes un procedūras kuģiem, kas pārvietojas tikai starp ES ostām.

3.3. Lai varētu izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, ļoti svarīgi ir vienkāršot muitas formalitātes kuģiem, kas kuģo tikai starp ES ostām. Priekšlikums grozīt Kopienas Muitas kodeksu varēja būt iespēja atrisināt minētās problēmas, tomēr, ņemot vērā pavisam nesen kodeksā jau izdarītos grozījumus, ir ierosināts jaunā kodeksa tehniskās ieviešanas dokumentā iekļaut iekšējās jūras telpas juridisko pamatu. Minētajā dokumentā būtu jānorāda, ka tikai un vienīgi Kopienas preču brīvas aprites nolūkā iekšējā jūras telpā ietilpst Kopienas preces, kas atrodas uz kuģiem, kuri kuģo starp divām ES ostām.

3.4. Lielākā daļa ierosināto darbību būtībā aprobežojas ar aicinājumu dalībvalstīm pieņemt lēmumus par aktīviem pasākumiem, lai uzlabotu un padarītu elastīgāku administratīvo sistēmu, kaut arī būtu vajadzīgas daudz stingrākas un saistošākas iniciatīvas.

3.5. Šķiet, ka Komisijas ierosinātajā dokumentā pārlieku liela uzmanība ir pievērsta vienam no trim Lisabonas stratēģijas pīlāriem — ekonomikas pīlāram. Komiteja uzskata, ka būtu jāpanāk labāks minēto interešu līdzsvars ar citiem svarīgiem aspektiem, proti, sociālo un vides dimensiju.

3.6. EESK atbalsta vienotā tirgus reglamentācijai paredzētās normatīvās un regulatīvās sistēmas uzlabošanas iniciatīvas, ja vien šādi pasākumi neietekmē iedzīvotāju, darba ņēmēju un vides drošību, vai neapdraud nodarbinātību. Šķiet, ka daži ierosinātie pasākumi, piemēram, apliecību izdošana par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus, varētu radīt minēto apdraudējumu.

3.7. Ar jūras transportu var pārvadāt ļoti apjomīgas preču kravas, turklāt šādiem pārvadājumiem ir ļoti labvēlīgs CO_2 emisijas koeficients, rēķinot uz katru pārvadāto tonnu / nobraukto kilometru. Šajā nozarē arī ir ievērojamas uzlabojumu iespējas, izstrādājot jaunas dzinēju tehnoloģijas, izmantojot tīrāku degvielu un samazinot kuģošanas ātrumu. Samazinot gaidīšanas laiku ostās, ko rada nevajadzīga birokrātija, varētu palielināt kuģu pārvietošanos ostās, uzlabojot efektivitāti un ietaupot izmaksas, kā arī palīdzēt sasniegt mērķus tādās jomās kā siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšana un droša un ilgtspējīga mobilitāte ([3]). Tādējādi transports telpā bez šķēršļiem kļūtu pievilcīgāks un tiktu sekmēts videi draudzīgs transporta veids.

([3]) OV C 277, 17.11.2009., 20.–24.lpp., ziņotāja *Bredima* kdze.

3.8. EESK jau ir paudusi atbalstu *Marco Polo II* programmai, kuras mērķis ir mazināt sastrēgumus, uzlabot kravu pārvadājumu transporta sistēmas ekoloģiskos rādītājus un veicināt intermodālu transportu, samazinot prognozēto starptautisko autotransporta kravu pārvadājumu ikgadējo izaugsmi un attiecīgi palielinot pārvadājumu ar tuvsatiksmes kuģiem, pa dzelzceļu un iekšējiem ūdensceļiem izaugsmi. Rīcības plāns papildina plašāku stratēģiju, kurā iekļauta jūras maģistrāļu projekta īstenošana. Līdz ar Eiropas satelītu pozīcijas noteikšanas sistēmas *Galileo* darbības uzsākšanu šo stratēģiju varēs vēl vairāk vienkāršot.

3.9. Ierosinātie administratīvo procedūru vienkāršošanas pasākumi atbilst šobrīd jau ierastajai un pozitīvajai Savienības praksei pārbaudīt novecojušu Kopienas normatīvo aktu nepieciešamību un efektivitāti vai analizēt valstu rīcību un tiesību aktus, kas ir pretrunā ar Līguma principiem.

4. **Īpašas piezīmes. Īstermiņa pasākumi.**

4.1. *Direktīva*.

4.1.1. Ierosinātā direktīva noteikti nav pats svarīgākais no visiem rīcības plānā iekļautajiem pasākumiem. Direktīvas priekšlikums atceļ pašlaik spēkā esošo Direktīvu 2002/6/EK un ļauj vienkāršot procedūras, izmantojot trīs svarīgākos jauninājumus: 1965. gada 9. aprīlī pieņemtās un 2005. gada jūlijā pārskatītās SJO (Starptautiskā jūrniecības organizācija) *FAL* konvencijas (Konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu) aizvietošana ar esošo Eiropas modeli, lai izvairītos no pārmērīgas papīra dokumentu izmantošanas, elektroniska datu pārraide un vienotas struktūrvienības noteikšana, kurai būtu jānosūta visas pieprasītās deklarācijas un dokumenti.

4.1.2. EESK atzinīgi vērtē direktīvas priekšlikumu, ar ko, izmantojot vienkāršus līdzekļus, var atvieglot kuģu kapteiņu un īpašnieku uzdevumus. Tā iesaka pievērst uzmanību, lai vienkāršošanai nebūtu nelabvēlīga ietekme uz pašreizējiem veselības un vides aizsardzības pasākumiem, jo īpaši attiecībā uz kuģu radītiem atkritumiem un kravu atliekām.

4.2. EESK uzskata, ka būtu jāprecizē pamatnostādnes, kas paredzētas, lai paātrinātu dokumentu pārbaudes saistībā ar dzīvnieku un augu izcelsmes produktiem, ko pārvadā starp ES ostām. Pasaules sabiedrība ir satraukta par tādu pandēmiju kā, piemēram, putnu gripa un cūku gripa, izplatību un aicina īstenot papildu drošības pasākumus. Ļoti svarīga ir produktu izcelsmes izsekojamība, lai varētu izolēt iespējamos infekcijas perēkļus, un tāpēc skaidri jāparāda, ka ierosinātie pasākumi nekādā gadījumā nemīkstinās pašlaik spēkā esošos noteikumus.

5. **Īpašas piezīmes. Vidēja termiņa pasākumi.**

5.1. Daļu jūras satiksmes veido kuģi, kas kuģo starp divām vai vairāk ES ostām un vienu vai vairākas reizes piestāj trešā valstī vai brīvā zonā. EESK uzskata, ka ir jāvienkāršo administratīvās formalitātes minētajiem kuģiem. Vienlaicīgi attīstot aerokosmiskās identifikācijas un izsekošanas tehnoloģijas un nemitīgi uzlabojot Kopienas preču identifikācijas elektroniskās sistēmas, var iegūt drošu informāciju par izcelsmi un būtiski samazināt kuģu īpašnieku laika patēriņu un izmaksas.

5.2. Viens no risinājumiem, ko EESK vēlas panākt, lai uzlabotu cilvēku dzīvi un mazinātu nevajadzīgu un kaitējošu birokrātiju, ir datu elektroniskās pārraides sistēmu pilnveidošana, proti, e-jūras sistēmas, kas viegli iekļausies jaunā Kopienas Muitas kodeksa ieplānotajā sistēmā, kurā izmantos arī e-muitas sistēmas atbilstoši Lēmumam 70/2008/EK.

5.3. Tāpat arī ir paredzēts viens administratīvais kontaktpunkts. Nav skaidrs tikai, kāpēc tas vēl nav ieviests. EESK noteikti atbalsta šādu priekšlikumu un aicina dalībvalstis pēc iespējas ātrāk veikt vajadzīgās darbības tā īstenošanai.

5.4. Noteikumu vienkāršošana bīstamo kravu pārvadājumiem. Šobrīd spēkā esošais tiesiskais regulējums bīstamu kravu pārvadājumiem, kuros izmanto vairāku veidu transportu, izvirza ļoti daudz prasību salīdzinājumā ar pārvadājumiem, kuros izmanto viena veida transportu. Jūras transports aizvien biežāk ir vairākveidu pārvadājumu ķēdes daļa, kas atrodas neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar alternatīviem viena transporta veida pārvadājumiem, piemēram, autopārvadājumiem, un tas attur no kuģu izmantošanas. EESK uzskata, ka, stingri ievērojot atbilstību jūras transportam paredzētiem specifiskajiem drošības līmeņiem, varētu apstiprināt vairākus pasākumus, īpaši attiecībā uz "*ro–ro*" tipa (*roll–on/roll–off*) kuģiem, ar kuriem pārvadā automobiļus, kas atbilst direktīvā par bīstamu kravu pārvadājumiem ietvertajiem noteikumiem vai 1957. gada 30. septembra *ADR* konvencijai par bīstamo kravu starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu.

6. **Īpašas piezīmes. Turpmākie ieteicamie pasākumi.**

6.1. **Administratīvo pārbaužu saskaņošana**. Izmantojot tādu pašu pieeju kā viena administratīvā kontaktpunkta gadījumā, muitas un policijas iestādēm būtu jāsaskaņo un jāplāno kopīgas pārbaudes, kas, ja iespējams, jāveic vienlaicīgi vai uzreiz viena pēc otras. Tas būtiski saīsinātu izkraušanas laiku, ņemot vērā to, ka dažās dalībvalstīs izkraušana ir atļauta tikai pēc tam, kad ir pabeigtas visas pārbaudes. EESK noteikti atbalsta šo priekšlikumu.

6.2. **Administratīvās saziņas atvieglošana**. Izskatāmajā priekšlikumā aplūkots ļoti jutīgs jautājums — vienotas valodas lietošana jūras transportā. Komisija trāpīgi ierosina lietot kaimiņvalstīs kopīgi lietotu valodu vai angļu valodu. Atsakoties no ierasti diplomātiskās pieejas, Komisija uzsver šādas iespējas praktisko nozīmīgumu. Šis priekšlikums ir lietderīgs un samērīgs ar sasniedzamo mērķi. EESK uzskata, ka ne tikai ekonomisku iemeslu, bet arī drošības apsvērumu dēļ — kā tas jau ir noticis gaisa transportā — arī jūras transportā būtu jāvienojas par kopīgu valodu. "*Mayday*" ir universāls briesmu signāls, un angļu valoda būtu jāizmanto arī starptautiskajos radio kanālos. Lai atvieglotu saprašanos, varētu izmantot elektroniskas tulkošanas programmas, ar ko attiecīgajā valodā pārtulko katrā izkraušanas reizē aizpildāmās veidlapas.

6.3. **Apliecību izdošana par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus**. EESK lūdz vēlreiz uzmanīgi pārbaudīt šo priekšlikumu, jo uzskata, ka tas nav ne lietderīgs, ne arī samērīgs. Ostu loči veic profesionāli ļoti augstvērtīgu darbu, kas ir cieši saistīts ar ikdienas norisēm viņu piederības ostās kur, kā zināms, straumju, paisuma un bēguma, laika apstākļu un satiksmes situācijas dēļ kuģošanas apstākļi var strauji mainīties. Līdz ar to nerodas būtisks laika ietaupījums, un izmaksu apjoms ir vajadzīgajiem drošības pasākumiem atbilstošs. EESK aicina Komisiju pārskatīt priekšlikumu un apspriesties ar loču organizācijām par veidiem, kā, nesamazinot drošības līmeni, uzlabot pakalpojumu kvalitāti.

6.4. **Plūsmu un telpas racionalizācija ostās**. EESK uzskata, ka tas ir dažādu jūras un ostas iestāžu konkurenci veicinošs pasākums. Ostas iestādēm būtu nopietni jāapsver nepieciešamība izvairīties no nelabvēlīgas situācijas radīšanas vidējiem un maziem kuģiem. Labākas kvalitātes pakalpojumi piesaista vairāk pārvadātāju, tāpēc Komitejai šķiet pašsaprotami, ka katrai iestādei būtu jāplāno investīcijas, kas ir vajadzīgas, lai paaugstinātu savas ostas darbības efektivitāti. Tomēr ieteikums ir lietderīgs!

6.5. Visbeidzot, EESK šķiet, ka Komisijas priekšlikums būtu ātrāk jāievieš, un tā aicina nodrošināt vajadzīgo papildu personālu dienestiem, kuru uzdevums būs Tuvsatiksmes kuģošanas programmu ieviest praksē; šobrīd šajos dienestos neizprotamu iemeslu darbinieku skaits ir samazināts, lai arī jautājums ir ļoti svarīgs.

Briselē, 2009. gada 4. novembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs
Mario SEPI