

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

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

és a

Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Közlemény és cselekvési terv a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozása céljából

(COM(2009) 10 végleges)

(2010/C 128/25)

Előadó: **Edgardo Maria IOZIA**

2009. február 27-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről

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

2009. január 21-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Közlemény és cselekvési terv a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozása céljából

COM(2009) 10 végleges.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. szeptember 8-án elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. november 4–5-én tartott, 457. plenáris ülésén (a 2009. november 4-i ülésnapon) 159 szavazattal 2 ellenében, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB általánosságban kedvezően értékeli az Európai Bizottság közleményét az európai tengeri szállítási térség létrehozásáról, valamint irányelvjavaslatát a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó jelentések alaki követelményeiről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről.

1.2. A javasolt és jól felépített munkaprogram ambiciózus, a benne foglalt koherens cselekvési terv alkalmas a javasolt célok elérésére. A bizottság jelenlegi szintjét és a szükséges ellenőrzések minőségét nem befolyásoló intézkedéseként meghatározott adminisztratív formások csökkentése és racionalizálása alapvetően fontos a kikötői kimenő és beérkező forgalom optimalizálása szempontjából.

1.3. A kikötői tevékenységek hatékonyabbá tétele a szárazföldről tengerire váltó áruszállítás racionalizálásához vezethet, és fokozza az intermodalitást a tengeri, vasúti, belvízi és közúti közlekedés között, ahogy azt a közlekedésről szóló zöld könyv említi, és ennek félidei felülvizsgálata hangsúlyozza.

1.4. A közlemény számos egyedi javaslatát alaposabban meg kellene vizsgálni, és az EGSZB sürgeti, hogy az Európai Bizottság hozzon létre fórumokat valamennyi érdekelt fél részvételével, amelyek a következő kérdéseket tűzik napirendre: révkalauzi mentesítő igazolás, formások a veszélyes anyagok szállításának egyszerűsítésével kapcsolatban, növényi és állati termékek szállítása, valamint a kikötői ellenőrzések koordinálása (egyablakos ügyintézés).

1.5. Az EGSZB már több ízben megfogalmazta véleményét a kikötői révkalauz-szolgáltatások különleges jellegével kapcsolatban ⁽¹⁾. Álláspontja azóta is változatlan.

1.6. A 2018-ig terjedő időszakra az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában megfogalmazott javaslatokról és stratégiai célkitűzésekről szóló közleményében az Európai Bizottság maga is megállapította, hogy „[a] tengerészeti szakemberek, tiszték és matrózok növekvő hiánya annak veszélyével jár, hogy az emberi erőforrásoknak az európai tengerészeti ipar általános versenyképességét fenntartó kritikus tömege elveszik.”

1.7. A révkalauzi mentesítő igazolásra vonatkozó javaslat esetleg visszaszorítaná ezt a tevékenységet, és csökkentené e szakma vonzerejét a fiatalok szemében. Olyan megbízható tanulmányokra vagy elemzésekre van szükség, amelyek kimutatnák a lehetséges kedvező hatásokat – a foglalkoztatásra és a biztonságra gyakorolt kedvezőtlen hatások bizonyosnak tűnnek. Alternatívaként meg lehetne vizsgálni a távvezérelt révkalauzolás kiterjesztését. E technológiai újítás révén időt és költségeket lehetne megtakarítani, persze ezzel egy időben fontos lenne a magas biztonsági szint garantálása is. Ütközés vagy bármilyen más anyagi kárt okozó vagy emberéletet követelő tengeri esemény esetén a biztosítótársaságoknak jogukban áll a szerződésben foglalt kártalanítás megtagadása, amennyiben a hajóért felelős személyek, a kapitány és a hajógépész tengeri jogosítványai nem érvényesek. Az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy a javaslatnak a biztonságra és foglalkoztatásra gyakorolt tényleges hatását vitassa meg valamennyi érdekelt féllel, így a hajótulajdonosokkal, a révkalauzokkal, az ágazati szakszervezetekkel és a kikötői hatóságokkal.

1.8. Az EGSZB támogatja a korlátok nélküli európai tengeri térségre irányuló projektet ⁽²⁾, amely a rövid távú tengeri fuvarozással kapcsolatos programok szerves részét képezi. Alapvetően fontos egy közösségi jogalap meghatározása, hogy a két uniós kikötő (pl. Lisszabon és Nápoly) között „közösségi” árut szállító hajókat ugyanúgy lehessen kezelni, mint a többi közlekedési eszközt.

1.9. Az EGSZB szívesebben látta volna, ha ez a lehetőség beépül az új Közösségi Vámkódexbe. Tudomásul véve, hogy az Európai Bizottságnak nem szándéka követni ezt a javaslatot, az EGSZB kéri, hogy a mielőbbi alkalmazás érdekében a fenti lehetőség legalább a Vámkódex 2009 vége előtt esedékes végrehajtási szabályaiba épüljön be.

1.10. Az EGSZB határozottan támogatja az olyan „egyablakos ügyintézés” bevezetésére irányuló kezdeményezést, amely valamennyi gyakorlati és racionalizálási intézkedésre, így például a különféle kikötői hatóságok által végzett ellenőrzések tervezésére, valamint adminisztratív dokumentumok elektronikus úton történő továbbításának lehetőségére is kiterjed, a vámhatóságok bűnüldözési tevékenységeinek sérelme nélkül.

1.11. Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, hogy a két uniós kikötő között tevékenységet végző hajók ugyanolyan kiváltságokat élvezzenek, mint amelyek a nem uniós kikötőkben érvényesek. A hajótulajdonosok szövetségei szerint ez számos hajót érint, melyek így élvezhetnék a korlátok nélküli belső tengeri térség előnyeit.

1.12. Ha a tengeri közlekedésben – a légi közlekedéshez hasonlóan – közös nyelvrnek választanak az angolt, ez jelentősen megkönnyítené az adminisztratív formákat és gyakorlatokat.

2. Az európai bizottsági közlemény és cselekvési terv

2.1. A személyek és áruk szabad mozgását valamennyi közlekedési mód számára egyformán szavatolni kell. Az egységes piac kínálta előnyöket úgy kell megvalósítani, hogy lépéseket teszünk e cél elérésének megkönnyítése érdekében. Jelenleg a tengeri közlekedés nem élvez ugyanolyan kiváltságokat, mint a szárazföldi. A számtalan formáság, adminisztratív akadály és ellenőrzés viszafogja a tengeri közlekedés használatát az Európai Unión belüli áruszállításhoz.

2.2. Az európai bizottsági dokumentum kitér a tengeri közlekedéssel kapcsolatos eljárások kérdésére: a tengeri szállításra különleges vámügyi és közlekedési előírások, állat-egészségügyi és növényvédelmi rendelkezések és egyéb formások vonatkoznak, még a két uniós kikötő között „közösségi árut” szállító hajók esetében is.

2.3. Nem szabad megfeledezni arról, hogy a Tanács már 2006-ban – majd 2007-ben ismételtelen – sürgette a rövid távú tengeri fuvarozás kihasználását. A közlemény utal az EGSZB 2006 végén kidolgozott véleményére is, amely arra szólít fel, hogy a tengeri közlekedésben szüntessék meg a belső határokon történő ellenőrzéseket.

2.4. Az Európai Bizottság a közlekedéspolitikai fehér könyv féldíei felülvizsgálatáról szóló közleményében bejelentette a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozását. Az integrált tengerpolitikáról szóló kék könyvben megerősítette szándékát. Ez összhangban van a jogalkotás egyszerűsítésének stratégiájával és a szabályozás javításának politikájával.

2.5. A rövid távú tengeri fuvarozás hozzájárulhat ahhoz, hogy javuljon a szolgáltatás minősége. A hajók szállított tonnánként kevesebb szennyezést okoznak, továbbá csökkennek a külső költségek és a forgalmi torlódások.

2.6. A rövid távú tengeri fuvarozás fokozottabb kihasználásával a Közösség közelebb kerülhetne a Kiotó utáni CO₂-kibocsátási célkitűzéseinek teljesítéséhez is.

2.7. Az automatikus azonosító rendszereket (AIS) használó hajóforgalmi szolgáltatások/hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek (VTS/VTMIS) – a nagy hatósugarú azonosítási és nyomkövetési rendszerrel (LRIT) együtt – szerves részei az áruforgalmat és a navigációt kezelő jövőbeli elektronikus tengerhajózási környezetnek. Az integrált nyomkövetési és felügyeleti rendszer keretében összekapcsolt technológiák használata a jövőben fokozza a tengeri forgalom ellenőrizhetőségét.

⁽¹⁾ HL C 48., 2002.2.21., 122. o.; HL C 294., 2005.11.25., 25. o.; HL C 168., 2007.7.20., 50. o.

⁽²⁾ HL C 27., 2009.2.3., 45–48. o.

2.8. Az európai bizottsági cselekvési terv tizenegy intézkedést tartalmaz: három rövid távút, négy középtávút és négy, a tagállamoknak címzett ajánlást.

2.9. A 2009 végére befejezendő (rövid távú) intézkedések:

- a vámalkiságok egyszerűsítése a kizárólag uniós kikötők között közlekedő hajók számára,
- iránymutatások az uniós kikötők között szállított állati és növényi termékekre vonatkozó okmányellenőrzések felgyorsítására,
- irányelv a különböző jogszabályokban előírt okmányok egyszerűsítéséről.

2.10. 2010-ben előterjesztendő, középtávú intézkedések:

- az adminisztratív formások egyszerűsítése az uniós kikötők között közlekedő, de harmadik országban vagy vámszabad területen található köztes állomáson is kikötő hajók számára,
- fejlettebb elektronikus adatátviteli lehetőségek,
- az adminisztratív eljárások egyablakos intézése,
- a veszélyes áruk tengeren történő szállítására vonatkozó szabályok egyszerűsítése.

2.11. Az ajánlások formájában megfogalmazott négy hosszú távú intézkedés a következő:

- az adminisztratív ellenőrzések összehangolása a fordulódők csökkentése érdekében,
- a hatóságok és a szállítók közötti kommunikáció javítása,
- révkalauzi mentesítő igazolás kibocsátása,
- a kikötők forgalmának és területfelhasználásának egyszerűsítése.

3. Megjegyzések

3.1. Az EGSZB általánosságban határozottan üdvözlö az Európai Bizottság által javasolt cselekvési terv tervezetét, amely a jelen véleményben kifejtett bíráló megjegyzések tárgya is egyben. A korlátok nélküli tengeri szállítási térség létrehozásának elképzelését az EGSZB már megvizsgálta, és most ismételt támogatásáról biztosítja a kezdeményezést.

3.2. A tervet azonban hátráltatják azok a nehézségek, melyekkel a tagállamok a belső piac megvalósítását szolgáló átfogó és világos szabályozások bevezetése során szembesülnek. A legnagyobb akadályt a szükségtelen vámügyi eljárások, a megfelelő

tagállami hatóságok általi felügyelet és ellenőrzések összehangolásának hiánya, valamint az elektronikus kommunikáció és az interoperábilis rendszerek hiánya jelenti.

3.3. A kizárólag uniós kikötők között közlekedő hajókra vonatkozó vámügyi formások egyszerűsítése alapvetően fontos a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozása szempontjából. A Közösségi Vámkódex módosítására tett javaslat megoldotta volna a gondokat, mivel azonban a Vámkódexet nemrégiben módosították, javasolt a belső tengeri térség jogalapjának az új Vámkódex műszaki végrehajtási dokumentumába való beépítése. Ebben a dokumentumban pontosan meg kellene határozni, hogy – kizárólag a közösségi áruk szabad mozgásának céljából – a belső tengeri térségbe beletartoznak az EU két kikötője között közlekedő hajókon található közösségi áruk.

3.4. A javasolt fellépések többsége a gyakorlatban a tagállamok arra való sürgetésére korlátozódik, hogy fogadjanak el hathatós intézkedéseket az adminisztratív keret javítására és egyszerűsítésére, pedig ennél jóval szigorúbb és kötelezőbb érvényű kezdeményezésekre van szükség.

3.5. Az Európai Bizottság által javasolt dokumentum úgy tűnik, túlságosan nagy hangsúlyt fektet a lisszaboni stratégia három pillérének egyikére: a gazdaságra. Az EGSZB szerint a gazdasági érdekeket jobban ki kellene egyensúlyozni a másik két kulcsfontosságú szemponttal: a társadalmi és környezeti dimenzióval.

3.6. Az EGSZB támogatja az egységes piacot irányító jogi és szabályozási keret javítására irányuló kezdeményezéseket, de csak akkor, ha ezek az intézkedések nincsenek hatással a polgárok, a munkavállalók vagy a környezet biztonságára, és nem veszélyeztetnek munkahelyeket. Egyes – például a révkalauzi mentesítő igazolással kapcsolatos – intézkedések esetén számolni kell az ilyen jellegű kockázatokkal.

3.7. A tengeri közlekedés lehetővé teszi igen nagy mennyiségű áru szállítását úgy, hogy a tonnánkénti/kilométerenkénti CO₂-kibocsátás aránya kedvező. Az ágazatban emellett jelentős előrelépési lehetőségek rejlenek: új motortechnológiák kifejlesztése, tisztább üzemanyagok használata és a navigációs sebesség csökkentése. A felesleges papírmunkából adódó kikötői várakozási idő csökkentése révén fokozni lehetne a kikötői hajómozgást, ami növeli a hatékonyságot és a nyereséget, továbbá elősegíti az üvegházhatást okozó gázok alacsonyabb mértékű kibocsátására, valamint a biztonságos és fenntartható mobilitásra irányuló célkitűzések elérését⁽³⁾. Ezáltal vonzóbbá válik a korlátok nélküli tengeri térségen belüli szállítás, ami egy környezetbarát szállítási módnak kedvez.

⁽³⁾ HL C 277., 2009.11.17., 20–24. o., előadó: Anna BREDIMA.

3.8. Az EGSZB már kinyilvánította, hogy támogatja a Marco Polo II programot, melynek célja a torlódások csökkentése, az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményének javítása és az intermodális közlekedés elősegítése azáltal, hogy a nemzetközi közötti áruszállítás előrelátható éves növekedését a rövid távú tengeri fuvarozás, illetve a vasúti és belvízi közlekedés irányába tereli. A cselekvési terv átfogóbb stratégiát tartalmaz, kiter többek között a tengeri gyorsforgalmi utak projektjének megvalósítására is. Ha működésbe lép az európai műholdas helymeghatározási rendszer (Galileo), ez a stratégia tovább egyszerűsödik.

3.9. Az adminisztráció egyszerűsítésére javasolt intézkedések az időközben megszilárdult és előremutató uniós gyakorlatot követik: megvizsgálják az elavult közösségi jog szükségességét és hatékonyságát, illetve elemzik a Szerződés elveinek ellentmondó tagállami gyakorlatokat és törvényeket.

4. Részletes megjegyzések – Rövid távú intézkedések

4.1. Az irányelv

4.1.1. A javasolt irányelv a cselekvési tervben kifejtett intézkedések közül semmiképpen sem a legfontosabb. A javasolt irányelv hatályon kívül helyezi a jelenlegi 2002/6/EK irányelvet, és az eljárások egyszerűsítését három fő újítás révén teszi lehetővé, melyek a következők: a jelenlegi európai modell alkalmazása az IMO (International Maritime Organisation) 1965. április 9-én elfogadott és 2005 júliusában átdolgozott FAL egyezményében meghatározott modell helyett, a túlzott dokumentummennyiség elkerülése érdekében elektronikus átviteli rendszerek alkalmazása, valamint egyetlen hatóság kijelölése, amelynek valamennyi előírt nyilatkozatot és dokumentumot meg kell küldeni.

4.1.2. Az EGSZB kedvezően értékeli a javaslatot, amely egyszerű lépésekkel lehetővé teszi a hajóparancsnokok és hajótulajdonosok feladatainak megkönnyítését. Azt ajánlja, hogy az egyszerűsítés ne legyen kedvezőtlen hatással a jelenlegi egészség- és környezetvédelmi intézkedésekre, különösen a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok vonatkozásában.

4.2. Az EGSZB úgy véli, hogy az uniós kikötők között szállított állati és növényi termékekre vonatkozó okmányellenőrzések felgyorsításával kapcsolatos iránymutatások további pontosításra szorulnak. A közvéleményt világszerte aggasztja a járványok, például a madár- és a sertésinfluenza terjedése, ezért kiegészítő biztonsági intézkedésekre van szükség. A termék eredetének nyomkövethetősége alapvetően fontos az esetleges gócok elkülönítése szempontjából, ezért világosnak kell lennie, hogy a javasolt intézkedések nem „hígítják fel” a jelenlegi szabályozásokat.

5. Részletes megjegyzések – Középtávú intézkedések

5.1. A tengeri szállítást részben két vagy több uniós kikötő között közlekedő, de egyszer vagy többször harmadik országban vagy vámszabad területen található köztes állomáson is kikötő hajók végzik. Az EGSZB úgy véli, hogy az ilyen hajók számára egyszerűsíteni kell az adminisztratív formákat. Az azonosítási és nyomkövetési új technológiák fejlődése és a közösségi áruk azonosítását szolgáló elektronikus rendszerek fokozatos javulása egyfelől garantálni tudja a biztos eredetet, másfelől a

hajótulajdonosok számára jelentősen csökkentheti a határidőket és a költségeket.

5.2. A fokozott elektronikus adatátvitel, többek között az elektronikus tengerhajózási rendszerek – melyek jól illeszkednek az új Közös Vámkódex keretében tervezett, a 70/2008/EK határozattal összhangban az elektronikus vámügyintézés alkalmazását célzó rendszerbe – azoknak a megoldásoknak a körébe tartoznak, melyek az EGSZB reményei szerint javítják a polgárok életminőségét és csökkentik a szükségtelen és káros bürokráciát.

5.3. Az egyablakos ügyintézés hasonlóan üdvözlendő. Mindössze az nem világos, hogy miért nincs még bevezetve. Az EGSZB határozottan támogatja az erre irányuló javaslatot, és a tagállamokat a szükséges lépések mielőbbi megtételére sürgeti.

5.4. A veszélyes áruk szállítására vonatkozó szabályok egyszerűsítése. A jelenlegi szabályok a veszélyes áruk esetében az egyféle szállítási módhoz képest többletkövetelményeket támasztanak a multimodális szállítással szemben. A tengeri szállítás egyre gyakrabban multimodális lánc része, ezért kedvezőtlen helyzetbe kerül az egyféle szállítási módot, például a közúti szállítás igénybe vevő megoldásokkal szemben, ami visszatartó hatással van a hajóhasználatra. A tengeri közlekedésben megkövetelt különleges biztonsági normákkal való pontos egyeztetést feltételezve az EGSZB úgy véli, hogy több intézkedést is lehetne hozni, mindenekelőtt olyan RoRo (roll-on, roll-off) hajókat illetően, amelyek a veszélyes áruk szállítására vonatkozó irányelvben és a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodásban (ADR, 1957. szeptember 30.) meghatározott szabályozásnak már megfelelő gépjárműveket szállítanak.

6. Részletes megjegyzések – Későbbi elfogadásra ajánlott intézkedések

6.1. **Az adminisztratív ellenőrzések összehangolása.** Az egyablakos ügyintézésével azonos megközelítést alkalmazva a kikötői, vámügyi és rendőri hatóságoknak össze kellene hangolnuk, illetve úgy kellene tervezniük az ellenőrzéseket, hogy azokat lehetőleg közösen, egy időben vagy gyors egymásutánban végezzék. Ez jelentősen csökkentené a kirakodási időt – figyelembe véve, hogy egyes tagállamokban a kirakodást csak az összes ellenőrzés befejezése után engedélyezik. Az EGSZB határozottan támogatja ezt a javaslatot.

6.2. **A hatóságok és a szállítók közötti kommunikáció javítása.** A javaslat rávilágít egy igen érzékeny kérdésre: a közös nyelv használatára a tengeri szállításban. Az Európai Bizottság nyilvánvalóan egy közös szomszédos ország nyelvének vagy az angolnak a használatát javasolja. Félretelve hagyományosan diplomatikus tartózkodását, az EGSZB gyakorlati okokból kiemeli az említett opció jelentőségét. A javaslat indokolt, és arányos a céllal. Az EGSZB úgy véli, hogy a légi közlekedéshez hasonlóan a tengeri közlekedésben is el kellene fogadni egy közös nyelvet – nemcsak gazdasági, hanem biztonsági okokból is. A szükséghelyzetet az egész világon a „mayday” szóval jelzik, és általában véve a nemzetközi rádiós csatornákon is az angol nyelvet kellene használni. A kölcsönös megértés megkönnyítése érdekében a kirakodáshoz szükséges úrlapok és formanyomtatványok megfelelő nyelvekre történő lefordítására alkalmas, elektronikus fordítógépet lehetne alkalmazni.

6.3. **Révkalauzi mentesítő igazolás kibocsátása.** Az EGSZB e javaslat alapos átgondolását kéri, mivel úgy véli, hogy az nem hasznos és nem is arányos. A kikötői révkalauzok igen nagy szakismeretet igénylő feladatot látnak el, amely szorosan összekapcsolódik a hazai kikötőjűkre jellemző napi gyakorlattal, ahol – mint ismeretes – a navigációs feltételek az áramlatok, az árapály, az időjárás viszonyok és a forgalom következményeképpen igen gyorsan változhatnak. Ezért egy ilyen intézkedés nem járna jelentős időmegtakarítással, a költségek pedig megfelelnek a szükséges biztonsági intézkedéseknek. Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja felül a javaslatot, és konzultáljon a révkalauz-szervezetekkel a szolgáltatás javításának jobb módjairól – a biztonság csökkentése nélkül.

6.4. **A kikötők forgalmának és területfelhasználásának ésszerűsítése.** Az EGSZB úgy véli, hogy ez az intézkedés

„versenyt ösztönöz” a különféle tengeri és kikötői hatóságok között. A kikötői hatóságoknak komolyan fontolóra kellene venniük, hogy miként tudják elkerülni a közepes és kisméretű hajók versenyhátrányba hozását. A jobb szolgáltatás több forgalmat vonz, ezért az EGSZB szerint magától értetődik, hogy minden egyes hatóságnak meg kellene terveznie a hatáskörébe tartozó kikötő hatékonyságának növeléséhez szükséges beruházásokat. A tanács mindenképpen jó!

6.5. Az EGSZB végül úgy véli, hogy az európai bizottsági javaslatot gyorsabban végre kellene hajtani, és kéri, hogy a rövid távú tengeri fuvarozás programjának megvalósításáért felelős – és a feladat jelentőségéhez képest megmagyarázhatatlanul kis létszámú – szolgálatok személyzeti állománya a szükséges mértékben bővíthessen.

Kelt Brüsszelben, 2009. november 4-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI
