

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis „Teatis Euroopa sadamapoliitika kohta””**

KOM(2007) 616 lõplik

(2009/C 27/11)

18. oktoobril 2007 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis „Teatis Euroopa sadamapoliitika kohta””.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektor sioon võttis arvamuse vastu 8. mail 2008. Raportöör oli Jan Simons.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 446. istungjärgul 9.–10. juulil 2008 (9. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 122, erapooletuks jäi 5.

## 1. Järeldused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab Euroopa Komisjoni uut teatist sadamapoliitika kohta, milles tehakse ettepanek peamiselt mittesiduvate õigusaktide vastuvõtmiseks. Komitee avaldab ka rahulolu, et üldise tähelepanu all on stabiilse investeerimiskliima loomine, sadamate säästev areng, hea sotsiaalne kliima sadamates ja asutamislepingu eeskirjade järjekindel kohaldamine.

1.2 Euroopa sadamate maastik muutub üha mitmekesisemaks nii hõlmatud sadamate arvu kui ka tegevuse ja pakutavate teenuste ulatuse osas. Komitee arvates peaks ELi sadamapoliitika turupõhist arengut soodustama ja tagama, et kõik sadamad saaksid oma potentsiaali säästval viisil täielikult kasutada.

1.3 Komitee avaldab toetust komisjoni algatusele arendada välja raudteekaubaveo võrgustik ning kutsub liikmesriike üles seadma esmatahtsaks suurte, piiriüleste, sadamatega ühendatud raudteeinfrastruktuuride projektide elluviimine, tekitamata samas kahju reisijateveole raudteel.

1.4 Komitee tervitab komisjoni algatust avaldada suunised, millega laheneks ebaselgus ühenduse keskkonnaõigusaktide kohaldamise osas sadamate arendustegevusele ja soovib need avaldada enne 2008. aasta lõppu.

1.5 Euroopa Komisjon peaks tugevdama meetmeid sadamate haldusmenetluse hõlbustamiseks. Sellega seoses tervitab komitee komisjoni kavatsust tutvustada 2008. aastal piirideta Euroopa meretranspordiruumi. Komisjon, aga eelkõige liikmesriigid, peavad tegema täiendavaid edusamme tolli moderniseerimisel ja sellele olulisemale poliitilisele prioriteedi omistamisel.

1.6 Komitee nõustub komisjoniga, et võrdseid võimalusi sadamate vahel saab edendada riigiabi suuniste väljatöötamise ja

läbipaistva finantsraamatupidamise teel. Samavõrd kasulikud ja üldarusaadavad on teatistes sisalduvad suunised kontsessioonide, tehnilis-merenduslike teenuste ja töötajate ühenduste kasutamise kohta. Lõpuks tuleks komisjoni algatusel tagada aus konkurents ELi ja väljaspool ELi asuvate sadamate vahel.

1.7 Komitee tervitab komisjoni eesmärki edendada ja suurendada koostööd linnade ja nende sadamate vahel. Eelkõige kutsub komitee komisjoni üles viima läbi põhjaliku uuringu sadamate sotsiaal-majandusliku mõju kohta.

1.8 Komitee avaldab toetust komisjoni otsusele innustada Euroopa sotsiaalpartnereid looma sadamates Euroopa valdkondliku sotsiaaldialogi komitee.

## 2. Sissejuhatus

2.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on viimasel kümnel aastal osalenud aruteludes ELi ühise sadamapoliitika üle. Võttes arvesse meresadamate suurt rolli Euroopa Liidu sotsiaal-majandusliku arengu, heaolu ja ühtekuuluvuse seisukohalt, on sellise poliitika lisaväärtus märkimisväärne.

2.2 Komitee on võtnud vastu arvamuse sadamate ja mereinfrastruktuuride rohelise raamatu kohta (KOM (1997) 678<sup>(1)</sup>) ning Euroopa Komisjoni kahe seadusandliku ettepaneku kohta avada Euroopa meresadamates sadamateenuste turud<sup>(2)</sup>. Lisaks võttis komitee 26. aprillil 2007. aastal vastu omaalgatusliku arvamuse ELi ühise sadamapoliitika kohta<sup>(3)</sup>. Silmas pidades vastasseisu, mis iseloomustab arutelusid sadamateenuste direktiivi üle, keskendutakse käesolevas arvamuses Euroopa meresadamapoliitika nendele aspektidele, mille osas sadamasektori sidusrühmad võiksid kokkuleppele jõuda.

<sup>(1)</sup> EÜT C 407, 28.12.1998.

<sup>(2)</sup> EMSK arvamus „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv sadamateenuste turulepääsu kohta”, EÜT C 48, 21.2.2002, lk 122 ja KOM(2004) 654 lõplik, ELT C 294, 25.11.2005, lk 25.

<sup>(3)</sup> ELT C 168, 20.7.2007, lk 57.

### 3. Euroopa Komisjoni teatis Euroopa sadamapoliitika kohta

3.1 Euroopa Komisjon avaldas teatise Euroopa sadamapoliitika kohta 18. oktoobril 2007. Teatis on sidusrühmadega toimunud aastapikkuse arutelu viil. Protsessi käigus toimus kaks konverentsi ja kuus temaatilist seminari. Teatis kuulub komisjoni üldise merenduspoliitika strateegia valdkonda ja moodustab uue kaubaveokava osa.

3.2 Euroopa uue sadamapoliitika eesmärk on soodustada toimivat ELi sadamasüsteemi, mis suudaks toime tulla Euroopa Liidu tulevaste transpordivajadustega. Komisjon on sõnastanud järgmised probleemid: nõudlus rahvusvaheliste vedude järele, tehnoloogiline muutus, heited ja kliimamuutused, dialoog sadamate, linnade ja sidusrühmade vahel ning vajadus muuta sadamate areng ja haldamine läbipaistvaks, konkurentsivõimeliseks ja üldiselt ühenduse eeskirjadele vastavaks.

3.3 Teatise tegelikud poliitikameetmete ettepanekud koosnevad üldiselt asutamislepingu eeskirjade tõlgendamisest ja edasiste meetmete tegevuskavast, mis on oma loomult peamiselt mittesiduvad õigusaktid.

3.4 Käsitletakse järgmisi valdkondi:

- sadama tulemuslikkus ja ühendused sisemaaga;
- läbilaskevõime keskkonناسäästlik suurendamine;
- moderniseerimine;
- võrdsed võimalused — selgus investorite, käitajate ja kasutajate jaoks;
- struktuurne dialoog sadamate ja linnade vahel;
- töö sadamates.

### 4. Üldised märkused

4.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni teatist, kuna selles tunnustatakse meresadamate strateegilist tähtsust Euroopa välis- ja sisekaubanduse seisukohalt ning nende panust majandusarengusse ja tööhõivesse.

4.2 Komitee tervitab eelkõige asjaolu, et komisjon ei tee ettepanekut sekkumismeetmete võtmiseks, vaid osutab ELi asutamislepingu eeskirjade raames tähelepanu järgmistele valdkondadele: stabiilse investeerimiskliima loomine, sadamate säästev areng, hea sotsiaalne kliima sadamates ja asutamislepingu eeskirjade järjekindel kohaldamine.

4.3 Komitee on rahul ka sellega, et komisjon kasutab mittesiduvaid õigusakte alternatiivina nii õigusaktidele kui ka iga juhtumit käsitlevale lähenemisviisile.

4.4 Siiski on komiteel mitmeid konkreetseid märkusi ja soovitusi komisjoni teatise erinevate peatükkide kohta.

### 5. Konkreetsete märkused

5.1 Majanduslik kontekst ja Euroopa sadamasüsteemiga seotud probleemid

5.1.1 Komitee juhib tähelepanu komisjoni järeldusele, et konteinerlasti liikumine on praegu koondunud käputäie Loode-Euroopa sadamate kätte. Samas tuleb tunnustada, et suundumus

on pigem sadamate arvukama osalemise poole Euroopa konteinerneoste turul kui liikluse suunamisele vaid üksikute sadamate kaudu. Suurimat tõusu võis 2006. aastal täheldada peamiselt Euroopa erinevate piirkondade väikeste ja keskmise suurusega konteinersadamate osas. Seega konkureerivad omavahel üha enam üksteisest küllaltki kaugemale jäävad sadamad<sup>(4)</sup>. ELi sadamapoliitika saab seda arengut soodustada, kui on tagatud, et kõik sadamad saavad oma potentsiaali säästval viisil täielikult kasutada.

5.1.2 Komisjoni määratletud probleemidele lisaks soovib komitee tõsta esile globaliseerumisest ja konsolideerumisest tulenevad probleemid, mis iseloomustavad Euroopa sadamaid ja laevandust. Kõnealune nähtus tuleb eriti ilmekalt esile konteinernevedude turul, kuid seda esineb ka ro-ro-, üldise ja mahtkaubaveo turul. Euroopa meresadamatel tuleb tegeleda rahvusvaheliste laevanduskontsernide ja suurte terminalioperaatorite kontsernidega, mis pakuvad nüüd teenuseid Euroopa eri sadamates. Sadama valdaja ülesanne on tagada, et kõnealused globaalsel turul tegutsevad ettevõtjad täidaksid oma kohustusi ning tegutsesid kooskõlas sadama arengueesmärkidega, võttes arvesse asjaomast Euroopa poliitikat.

### 5.2 Sadama tulemuslikkus ja ühendused sisemaaga

5.2.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nõustub komisjoniga, et parim viis tulemaks toime suurenenud nõudlusega sadama läbilaskevõime järele, oleks olemasolevate sadamarajatiste ja juurdepääsuteede optimaalne kasutamine. Komitee nõustub ka sellega, et enne uute infrastruktuuriliste muudatuste kavandamist tuleb läbi viia ühiskonna kulutasuvuseanalüüs, milles võetakse arvesse majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnategureid, kuna need moodustavad ELi Lissaboni tegevuskava aluse.

5.2.2 Nagu eelnevalt on selgitatud, liigub Euroopa sadamate maastik turuprotsesside mõjul juba praegu suurema mitmekesisuse poole. Tuleks soodustada alt-üles põhimõtet, mille kohaselt peaks sadama juhtorgan projektiettepanekute arendamise kaasama piirkondlikud ja riiklikud ametiasutused. See ei muuda aga tõsiasja, et EL jätkab eesmärkide sõnastamist ja suuniste koostamist.

<sup>(4)</sup> Pikaajalise vaatluse tulemusena võib tõdeda, et Hamburgi — Havre'i piirkonna keskmine osakaal langes Euroopa konteinernevedude turul 1975. aasta 61 protsendilt 48 protsendile 2003. aastal, samas kahekordistus turul Vahemeresadamate osakaal 18 protsendilt 1975. aastal 36 protsendile 2003. aastal. Lisaks on Euroopa konteinernevedudega tegelevate sadamate kontsentratsiooni tase (möödetuna Gini indeksiga) 1990. aastast pidevalt vähenenud, osutades seega juurdepääsu kohtade kasvule Euroopa turul. 2006. aastal arenesid (suhteliselt) enim peamiselt väikesed või keskmise suurusega konteinersadamad, mis asusid Euroopa erinevates piirkondades (Amsterdam, Sines, Rauma, Constanța, Kotka, Tallinn, Bremerhaven, Zeebrugge ja Gdynia). Allikas: Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA)/University of Antwerp. Näiteks moodustab see suure konteinerlasti olukorraga Ameerika Ühendriikides, kus sadamate kontsentreerimise tase on sama perioodi vältel järsult kasvanud. Allikas: Notteboom, T. (2007), „Market report on the European seaport industry” (Euroopa meresadamate sektori turuaruanne), milles on kasutatud Eurostati ja üksikute sadamate andmeid.

5.2.3 Komisjon võib kasutada 2010. aasta üleeuroopalist transpordivõrgustikku käsitlevat vahekokkuvõtet, et aidata kaasa kitsaskohtade kõrvaldamisele sadama ühendustes sisemaaga. See peaks toimuma objektiivsete kriteeriumite alusel.

5.2.4 Komitee kordab siinkohal oma palvet komisjonile suurendada jõupingutusi sisemaal jätkuvalt esinevate kitsaskohtade lahendamiseks, kasutades selleks üldise transpordipoliitika, eelkõige raudtee- ja siseveeteede vedusid puudutavaid meetmeid. Just raudteel esineb endiselt tõsiseid puudusi, mis takistavad sadamate optimaalset tegutsemist ja integreerumist logistikaaheleatega. Sellega seoses avaldab komitee toetust komisjoni algatusele arendada välja raudtee-kaubaveo võrgustik ning kutsub liikmesriike üles seadma esmatähtsaks suurte, piiriüleste sadamatega ühendatud raudtee-infrastruktuuride projektide elluviimise, tekitamata samas kahju reisijateveole raudteel.

### 5.3 Läbilaskevõime keskkonnasäästlik suurendamine

5.3.1 Komitee tervitab komisjoni algatust avaldada suunised ühenduse keskkonnaõigusaktide kohaldamise kohta sadamate arendustegevuse suhtes. See oleks oluline samm edasi, mis aitab lahendada mõned ebaselgused ELi õigusaktides, nagu linnudirektiiv, elupaikade direktiiv ja vee raamdirektiiv. Arvestades teema pakilisust, soovivad komitee need suunised avaldada enne 2008. aasta lõppu.

5.3.2 Komitee kutsub komisjoni üles kaaluma lisameetmete võtmist, et tugevdada sadamaarendusprojektide õiguslikku staatust ja lihtsustada kehtivaid õigusakte, tuginedes komitee asjakohasele omaalgatuslikule arvamusele <sup>(5)</sup>.

5.3.3 Olles selgel seisukohal, et saastunud setet tuleb nõuetekohaselt käidelda, soovivad komitee, et menetluses olevates õigusaktide ettepanekutes, mis puudutavad veekogude ja setete nõuetekohast haldamist (nt jäätmedirektiiv ja vee raamdirektiivi tütar-direktiiv <sup>(6)</sup>), tuleb sätestada, et saastumata setet ei peaks käsitlema jäätmena ega seda käitlema sarnaselt saastunud settega, sest süvendustööde käigus eemaldatud mittesaastunud settega ei satu ega lisata veekogusse mitte mingisuguseid saasteaineid.

5.3.4 Lõpuks on komitee nõus komisjoni ettepanekuga, et sadamates peavad olema rajatised laevadelt jäätmete vastuvõtmiseks ja et õhku eralduvate saasteainete koguseid tuleb vähendada. Komitee arvates tuleks sadamatasudena kajastuv majanduslik stiimul jätta iga sadama juhtorgani pädevusse, kuna kõnealused meetmed mõjutavad sadamate finantsstruktuuri, mis on Euroopas väga erinev.

<sup>(5)</sup> Vt omaalgatusliku arvamuse punkt 4, arvamus ELi ühise meresadamapoliitika kohta (ELT C 168, 20.7.2007, lk 57).

<sup>(6)</sup> „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv jäätmete kohta” (KOM(2005) 667) ja „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb keskkonnakvaliteedi standardeid veepoliitika valdkonnas ning millega muudetakse direktiivi 2000/60/EÜ” (KOM(2006) 397).

### 5.4 Moderniseerimine

5.4.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni kavatsust esitada 2008. aastal seadusandlik ettepanek piirideta Euroopa meretranspordiruumi loomise kohta ja soovib siinkohal meenutada mitmes varasemas arvamuses esitatud märkusi <sup>(7)</sup>.

5.4.2 Komitee rõhutab taaskord, et EL peaks tegema täiendavaid edusamme tolli moderniseerimisel ning tagama, et ühenduse tolli-, mereohutuse, turvalisuse, rahvatervise ja keskkonnakvaliteedi poliitika oleks sobivalt kooskõlastatud ja ühtlustatud ning ei kannaks valitsuse kohustusi üle sadamatele.

5.4.3 Komitee avaldab toetust ühtse liidese väljatöötamisele ning e-merenduse, e-kaubaveo ja e-tolli algatuste rakendamisele. Samas on komitee arvamusele, et info- ja sidetehnoloogial põhinevad lahendused peaksid olema kulutõhusad ka väikeste ja keskmise suurusega sadamate jaoks.

5.4.4 Seoses tõhususe parandamisega toetab komitee komisjoni ettepanekut töötada 2009. aasta lõpuks välja Euroopa üldiste alusnäitajate kogum, eeldusel et võetakse arvesse tundlikku äriteavet. Kõnealuste näitajate aluseks on olemasolevad õhutranspordi, rannikuvete ja kombineeritud raudteevedude näitajad ning nende väljatöötamisel võetakse arvesse sadamatele olulisi elemente, nagu sadamarajatiste tegevus, koostöö sadamate vahel ja sisemaa tegevuste ühendamine.

### 5.5 Võrdsed võimalused — selgus investorite, käitajate ja kasutajate jaoks

5.5.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab komisjoni arvamust sadama valdajate rolli ja sadama haldamise süsteemide mitmekesisuse kohta Euroopas. Erilist tunnustust avaldab komitee tõdemusele, et sadama valdajatel on oma olulisi ülesandeid võimalik paremini täita, kui neil on piisav sõltumatus, eelkõige täielik rahaline sõltumatus.

5.5.2 Samuti avaldab komitee toetust komisjoni kavatsusele võtta 2008. aastal vastu suunised riigiabi kohta. Siinkohal soovib komitee viidata sadamate riikliku rahastamise aluspõhimõtetele, mida on täpsemalt käsitletud 26. aprillil 2007 vastvõetud omaalgatuslikus arvamuses.

5.5.3 Komitee avaldab rahulolu, et komisjon rakendab tema soovitusi laiendada direktiiviga 2006/111/EÜ kehtestatud läbi-paistvust käsitlevad sätted kõigi kaubasadamate suhtes olene-mata nende iga-aastasest käibest.

<sup>(7)</sup> ELT C 168, 20.7.2007, lk 50, arvamus komisjoni teatise kohta „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses” KOM(2006) 275 lõplik.

ELT C 168, 20.7.2007, lk 57, arvamus ELi ühise meresadamapoliitika kohta (omaalgatusliku arvamuse).

ELT C 151, 17.6.2008, lk 20, arvamus merekiirteede ja logistika kohta (ettevalmistav arvamuse).

ELT C 168, 20.7.2007, lk 68, arvamus komisjoni teatise kohta „Lähimereveo edendamise programmi vahekokkuvõte” [KOM(2003) 155 lõplik], KOM(2006) 380 lõplik.

5.5.4 Omaalgatuslikus arvamuses soovitas komitee suuniseid valikumenetluste (pakkumiskutsed ja muud sobivad vahendid) kasutamise, kontsessioonide ja maa rendilepingute tingimuste kohta, samuti suuniseid selliste sadamateenuste õigusliku staatuseta kohta, mis kehtivad avalike teenustena ning on näiteks suunatud sadamate üldise ohutuse tagamisele.

5.5.5 Komisjon on seda soovitusi arvestanud, esitades sadamapoliitika teatistes suunised kontsessioonide ja tehnilis-merenduslike teenuste kasutamise kohta. Komitee on arvamusel, et komisjonipoolne asutamislepingu eeskirjade ja kohtupraktika tõlgendamine on üldjuhul toetav ja selge. Komitee rõhutab siiski, et tehnilis-merenduslike teenuste ühine omadus on nende seotus meresõiduohutusega, mis peaks õigustama nende kvalifitseerimist majanduslike üldhuviteenustena.

5.5.6 Arukas kontsessioonipoliitika peaks tagama sadamasisese konkurentsi ning terminalikäitlejate optimaalse tegutsemise ja panuse. Komitee soovib komisjonil kontsessioonide kohta esitatud suunised korrapäraselt läbi vaadata, et tagada nende hea sobivus eelmainitud eesmärkidega ja see, et neil oleks piisavalt ühiseid elemente, pakkudes niiviisi võrdsed võimalusi kõigile sadamavaldajatele. Viimane on eriti oluline, võttes arvesse lastikäitlemisturu käimasolevat konsolideerimisprotsessi.

5.5.7 Komitee tervitab komisjoni ettepanekut aidata levitada sadamatasude läbipaistvusega seotud parimaid tavasid. Komitee on sügavalt veendunud, et sadamatasud tuleks määrata sadama suhtes kohalikul tasandil, tagades sel viisil optimaalse vastavuse sadama kasutajate vajadustele ja sadama üldhuvidele.

5.5.8 Lõpuks on komiteel heameel tõdeda, et komisjon on võtnud arvesse tema soovitusi käsitleda väljaspool ELi asuvat sadamate ebaausat konkurentsi. Komisjon peaks ühinemis- ja välispoliitika kaudu jõulisemalt tegutsema poliitikast ajendatud juhtumitega, nagu Türgi embargo Küprose lipu all sõitvate laevade ja Küprose sadamatest väljuvate laevade suhtes, Türgi-Kreeka probleemid Egeuse meres ning piiriületusprobleemid Balti riikide ja Venemaa vahel.

#### 5.6 Struktuurse dialoogi loomine sadamate ja linnade vahel

5.6.1 Komitee tervitab komisjoni eesmärki edendada ja suurendada koostööd linnade ja nende sadamate vahel. Sadamate integreerimine linnade ja linnaeluga ning kodanike suur teadlikkus ja huvi sadama tegevuse vastu ning isegi uhkustunne sadama üle on sadamate säästva arengu seisukohalt üliolulised. Sellega seoses avaldab komitee erilist toetust turismi, puhkevõimaluste, pärandi ja üldse kultuuri koostoimele.

5.6.2 Komitee rõhutab ka, et puuduvad usaldusväärsed andmed Euroopa sadamate loodud otsese ja kaudse tööhõive ning lisaväärtuse kohta. Tundub, et komisjoni teatistes kasutatud andmed tööhõive kohta ei vasta kaugelki tegelikkusele. Seepärast teeb komitee komisjonile ettepaneku viia nimetatud valdkonnas läbi kohane uuring.

5.6.3 Lõpuks toetab komitee komisjoni kavatsust hinnata turvameetmete mõju sadamasse juurdepääsule ja koostada suunised selle kohta, kuidas neid oleks võimalik ühitada.

#### 5.7 Töö sadamates

5.7.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee rõhutab vajadust edendada häid ja turvalisi töötingimusi ja -olusid ning konstruktiivseid töösuhteid sadamates. Komitee märgib rahuldustundega, et komisjon osutab sadamapoliitika teatistes kõnealusele teemale märkimisväärset tähelepanu.

5.7.2 Komitee kordab oma seisukohta, et sadama tegevuse tõhusus sõltub nii usaldusväärsest kui turvalisusest, mille määrajaks on tehnoloogilisest progressist hoolimata väga suures osas inimtegur. Seetõttu on mõistetav, et sadamates on vajadus kvalifitseeritud ja koolitatud tööjõu järele, seda nii maismaal kui merel. Komitee arvates peaksid kõnealuste tingimuste loomisel ja säilitamisel etendama olulist osa sotsiaalpartnerid. Komisjon peaks neid Euroopa tasandil toetama sotsiaaldialoogi hõlbustamise teel.

5.7.3 Komitee avaldab rahulolu, et komisjon on otsustanud innustada Euroopa sotsiaalpartnereid looma sadamates Euroopa valdkondliku sotsiaaldialoogi komiteed komisjoni otsuse 98/500/EÜ tähenduses.

5.7.4 Komitee toetab komisjoni kavatsust vastastikuselt tunnustatava raamistiku kohta, mis hõlmab sadamatöölise koolitamist, kuid kus tehakse ettepanek võrrelda kõigepealt erinevaid olemasolevaid sadamatöölise kutsekvalifikatsioonide süsteeme. Seda on kasulik teha Euroopa sotsiaaldialoogi kontekstis.

5.7.5 Lõpuks nõustub komitee komisjoniga, et hoolikalt on vaja jälgida seda, kuidas sadamad täidavad tööohutuse ja -tervishoiualaseid ühenduse või Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni eeskirju ning täiustada statistikat õnnetuste kohta. Komitee soovib siiski meetmete võtmist asjaomaste foorumite kõigil tasandil, et veelgi parandada tööohutust ja -tervishoiu.

Brüssel, 9. juuli 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Dimitris DIMITRIADIS