

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle — Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka”

KOM(2007) 575 lopullinen

(2008/C 211/07)

Euroopan komissio päätti 10. lokakuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 4. huhtikuuta 2008. Esittelijä oli Anna **Bredima-Savopoulou** ja apulaisesittelijä Eduardo **Chagas**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 22.–23. huhtikuuta 2008 pitämässään 444. täysistunnossa (huhtikuun 22 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 152 ääntä puolesta 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK arvostaa ainutlaatuista kuulemisprosessia, joka liittyi vihreään kirjaan ”Euroopan unionin tuleva meripolitiikka: meriä ja valtameriä koskeva eurooppalainen näkemys”. Komitea on panostanut kuulemiseen aktiivisesti antamalla siihen liittyvän lausunnon ja osallistumalla kahteen konferenssiin ⁽¹⁾.

1.2 Tiedonannossa korostetaan inhimillisten tekijöiden merkitystä meriklusterin yhteydessä. ETSK on tyytyväinen työmarkkinaosapuolten (ETF:n ja ECSA:n ⁽²⁾) tekemään sopimukseen siitä, että vuonna 2006 tehdyn, erityyppien merenkoskevan ILO:n ⁽³⁾ yleissopimuksen määräyksiä sisällytetään yhteisön lainsäädäntöön. Komitea toivoo, että erityyppien normit, jotka takaavat tasapuoliset toimintamahdollisuudet kaikille merenkulkijoille, pantaisiin yleissopimuksen mukaisesti mahdollisimman nopeasti täytäntöön maailmanlaajuisesti. Yhtä tärkeää on se, että jäsenvaltiot ratifioivat kalastusalan kansainväliset välineet, kuten kalastusalusten työoloja koskevan ILO:n yleissopimuksen vuodelta 2007.

1.3 ETSK kannattaa sitä, että merenkulkijoita/kalastajia koskevia aukkoja EU:n työolainsäädännössä arvioidaan tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa, ja pyytää merenkulun kunnadiplomia koskevia lisäselvityksiä. Olisi syytä pohtia mahdollisuutta kehittää merenkulun kunnadiplomi, joka olisi merenkulkijoille pakollinen EU:n sisäisessä lauttaliikenteessä ja vapaaehtoinen muussa meriliikenteessä.

1.4 Kelluva yliopisto tarjoaa matkalleen osallistuvilla opiskelijoille merellisen kokemuksen. Ajatus valtamerillä liikennöivästä kulluvasta kampuksesta liittyy laajempaan suuntaukseen, ja komission on syytä tarkastella sitä lähemmin pohtiessaan, kuinka menestyvät opiskelijat saataisiin valitsemaan merenkulkualan ammatti ⁽⁴⁾. EU:n työmarkkinaosapuolten tulisi pikaisesti puuttua merenkulkijoiden elämänmuotoon ja tarkastella sitä lähemmin.

⁽¹⁾ EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50–56.

⁽²⁾ ETF: Euroopan kuljetustyöntekijöiden federaatio, ECSA: Euroopan yhteisön kansallisten varustamoyhdistysten keskusjärjestö.

⁽³⁾ ILO: Kansainvälinen työjärjestö.

⁽⁴⁾ *The Economist*, 1.9.2007.

1.5 EU:n tulevassa meripolitiikassa olisi huomioitava seuraavat merionnettomuuksiin liittyvät seikat:

— Rannikkovaltioiden olisi huolehdittava omasta osuudestaan meriturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvässä vastuuketjussa. Tämä edellyttää alusrekisterisääntöjen tiukentamista, toimivaa tarkkailu- ja avustusverkostoa, jossa hyödynnetään satelliittipaikannusta, sekä riittävin resurssein varustettua meri- ja ilmapartiointia.

— Vakavien merionnettomuuksien ehkäisyä ei saisi jättää yksipuolisesti ihmisten varaan asettamalla merenkulkijoille kohtuuttomia velvollisuuksia. Ehkäisemisen tulisi perustua yhdenmetyyn järjestelmään, joka vähentää inhimillisten erehdysten (sis kapteenin ja miehistön tekemien virheiden) mahdollisuutta hyödyntämällä nykyaikaisia, elektronisia turvalaitteita sekä pyrkimällä alusten suunnittelun ja varustelun parantamiseen. Lisäksi olisi merialan oikeusjärjestelmän avulla tehtävä oikeudenmukainen ja selkeä jako siihen, miten vastuu jakautuu merenkulkuammattien harjoittajien, rannikkovartioston, alusten omistajien, alusrekisterien ja merenkulkuviranomaisten kesken.

1.6 ETSK toistaa toteamuksensa, että alusten polttoaineena käytetään merenkulkualalla huonolaatuista öljyä, koska öljynjalostamot eivät tuota laadukkaampaa bunkkeriöljyä. Komitea kannattaa maailmanlaajuisia aloitteita, joiden tavoitteena on puuttua bunkkeriöljyn laatua koskevaan ongelmaan, jotta alusten ilmansaastepäästöjen torjunnassa saataisiin otettua ratkaiseva edistysaskel.

1.7 Tiedonannossa ja toimintasunnitelmassa ei oteta huomioon sitä, että merkittävä osa öljyn aiheuttamasta meren pilaantumisesta on peräisin hivialustoiminnasta. Tämä puolestaan johtuu erityisesti niiden rannikkovaltioiden herkkyydestä, joissa nämä alukset yleisimmin toimivat ⁽⁵⁾. Meriympäristön saastumisongelmaa pahentavat vielä sotilasalukset, jotka eivät kuulu EU:n lainsäädännön piiriin.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP, meren saastumisen tieteellisiin näkökohtiin keskittyvä asiantuntijaryhmä, GESAMP (Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution).

1.8 EU:n olisi tehostettava toimiaan, jotka liittyvät maalta peräisin olevista lähteistä johtuvaan jokien ja merien (Itämeren ja Mustanmeren) pilaantumiseen. Ongelmia olisi poliittisen asianmukaisuuden varmistamiseksi käsiteltävä mieluummin monenvälisellä kuin kahdenvälisellä tasolla.

1.9 EU:lla tulisi olla kansainvälisesti johtava asema ympäristöasioita käsiteltäessä. Voisi olla mahdollista tiivistää EU:n jäsenvaltioiden yhteistyötä ja koordinoita niiden asemia kansainvälisissä järjestöissä vaarantamatta niiden yksilöllistä osallistumista. Jäsenvaltioiden suuressa arvossa pidettyä asiantuntijapanosta kansainvälisten organisaatioiden toimintaan ei tulisi heikentää vaan pikemminkin vahvistaa.

1.10 ETSK toteaa, että on hyvä, että ”esteettömän euroopalaisen meriliikennealueen” asema virtuaalisena merialueena on vahvistettu. Tiedonannossa korostetaan ETSK:n näkemysten mukaisesti, että käsitteen on tarkoitus liittyä ainoastaan EU:n yhtenäismarkkinoiden hallinto- ja tullimuodollisuuksien yksinkertaistamiseen ja kaupan helpottamiseen.

1.11 ETSK kannattaa tiedonannon symbolista viestiä siitä, että Eurooppa on ja on ollut merimahti. Se kuitenkin odottaa edelleen, että ryhdyttäisiin konkreettisiin toimiin.

1.12 Komitea toistaa, että sillä voisi olla rooli meripolitiikan toteuttamisessa, aluesuunnittelu mukaan luettuna. Se voisi myös edistää EU:n merellistä identiteettiä ja merellisen kulttuuriperinnön vaalimista ja kiinnittää Euroopan kansalaisten huomiota maapallon lämpenemiseen.

1.13 ETSK kannattaa ehdotuksia, jotka koskevat euroopalaista merivalvontaverkostoa sekä jäsenvaltioiden rannikkovartiostojen yhteistyön parantamista. Kyseiset toimet edistäisivät meriturvallisuutta, kalastuksen valvontaa, ulkorajojen valvontaa ja meriympäristön suojelua.

ETSK toistaa, että entistä selvemmin tiedostettujen turvallisuusnäkökohtien vuoksi on suositeltavaa soveltaa koordinoitua lähestymistapaa kolmansien maiden kanssa tehtäviin kahdenvälisiin sopimuksiin, jotka koskevat alusten haltuunottoa. Lisäksi se kehottaa EU:ta ryhtymään toimiin, koska kauppalaivoihin kohdistuvat aseelliset ryöstöt ja merirosvous ovat lisääntyneet Kaakkois-Aasiassa ja Afrikassa.

2. Johdanto

2.1 Käsiteltävänä olevassa tiedonannossa ”Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka” ja siihen liitetystä toimintasuunnitelmasta, jossa määrätään 29 erityisen toimen laatimisesta, otetaan huomioon EU:n toimielinten ja sidosryhmien vihreästä kirjasta esittämät näkemykset.

2.2 Vihreän kirjan yhteydessä järjestetty ennennäkemätön kuulemiskierros päättyi laajaan yhteisymmärrykseen siitä, että tarvitaan kokonaisvaltaista, yhdenmetyä ja monialaista strategista lähestymistapaa valtamerikysymyksiin. On syytä tukea pyrkimystä korvata laaja-alaisella näkemyksellä hajanaiset käsitykset, jotka aiheuttavat toisinaan tahattomia seurauksia.

2.3 ETSK kannattaa tiedonannon symbolista viestiä siitä, että Eurooppa on ja on ollut merimahti. Komitea kannattaa (tietyin varauksin) kaikkia toimintasuunnitelmassa esitettyjä 29:ää toimea, mutta toteaa, että ne eivät yksin riitä.

3. Yleistä

3.1 Ympäristönäkökohdat

3.1.1 ETSK pitää erittäin tärkeänä, että säilytetään meriympäristön koskemattomuus ja varmistetaan, että meriympäristöön vaikuttavat erilaiset ihmisten toiminnot eivät johda sen enenevään pilaantumiseen.

3.1.2 ETSK suhtautuu myönteisesti komission suunnitelmiin keskittyä tehostamaan kansainvälistä yhteistyötä, parantamaan politiikkojen yhtenäisyyttä, panemaan nykyistä lainsäädäntöä täytäntöön ja tukemaan ympäristöteknologioita (kuudes ympäristöä koskeva yhteisön toimintaohjelma, 6EAP). Maalta peräisin olevan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen ⁽⁶⁾ täytäntöönpanoa olisi korostettava.

3.1.3 Liiallisista päästöistä johtuva hiilidioksidin ja muiden kasvihuonekaasujen kerääntyminen ilmakehään johtaa jo nyt siihen, että valtameret sitovat yhä enemmän hiilidioksidia. Prosessin odotetaan jatkuvan. Seurauksena on valtamerien happamoituminen, joka todennäköisesti lisää meriympäristön kuormitusta. Näitä meriympäristölle aiheutuvia vaikutuksia koskevaa tutkimusta on laajennettava samalla kun laajennetaan tutkimusta, jonka tavoitteena on kehittää ympäristöystävällisiä menetelmiä hiilidioksidin takaisinimeyttämiseksi. Merten energialähteet ovat lisäksi merkittäviä pyrittäessä monipuolistamaan Euroopan energiansaantia.

3.1.4 Tiedonannossa ei oteta huomioon sitä, että merkittävä osa öljyn aiheuttamasta meren pilaantumisesta on peräisin huvialustoiminnasta. Tämä puolestaan johtuu erityisesti niiden rannikkovaltioiden herkkyydestä, joissa nämä alukset yleisimmin toimivat ⁽⁷⁾. Meriympäristön saastumisongelmaa pahentavat vielä sotilasalukset, jotka eivät kuulu EU:n lainsäädännön piiriin ja joiden toiminnasta on yhä enemmän haittaa ympäristölle ja matkailulle.

⁽⁶⁾ Pariisi, 4.6.1974, sellaisena kuin sopimus on muutettuna 26.3.1986 laaditulla pöytäkirjalla. Tämä sopimus on korvattu yleissopimuksella Koillis-Atlantin merellisen ympäristön suojelusta (OSPAR), joka hyväksyttiin Pariisissa syyskuussa 1992 ja tuli voimaan maaliskuussa 1998.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP, meren saastumisen tieteellisiin näkökohtiin keskittyvä asiantuntijaryhmä, GESAMP (Group of Experts on Scientific Aspects of Marine Pollution).

3.1.5 ETSK toistaa toteamuksensa, että alusten polttoaineena käytetään merenkulkualalla huonolaatuista öljyä, koska öljynjalostamot eivät tuota laadukkaampaa bunkkeriöljyä. Komitea kannattaa maailmanlaajuisia aloitteita, joiden tavoitteena on puuttua bunkkeriöljyn laatua koskevaan ongelmaan⁽⁸⁾, jotta alusten ilmansaastepäästöjen torjunnassa saataisiin otettua ratkaiseva edistysaskel.

3.1.6 Kaikista lähteistä peräisin olevat mereen ja ilmaan kohdistuvat saasteet vahingoittavat meriympäristöä ja aiheuttavat terveydellisiä, sosiaalisia ja taloudellisia seurauksia. Laivojen aiheuttaman meren pilaantumisen valvomiseksi ja lieventämiseksi on olemassa riittäviä toimia, joihin kuuluvat esimerkiksi saastuttajien rankaiseminen. Toimia olisi sovellettava tiukasti. Muista lähteistä (esim. teollisuudesta, kaupungeista, maatalous-toiminnasta, torjunta-aineista) peräisin olevan merien ja jokien pilaantumisen torjumiseksi ei kuitenkaan ole vastaavia rakenteita. ETSK pelkää, että jos kattaviin ja tehokkaisiin toimiin ei ryhdytä, vaarannetaan Euroopan suurimman mereen liittyvän elinkeinon, rannikko- ja merimatkailun terveys. Tällaiset toimet auttaisivat myös säilyttämään ennallaan meriympäristön elämän (esimerkiksi kalakantojen) laajuuden ja monimuotoisuuden.

3.1.7 ETSK korostaa, että on tarpeen neuvotella EU:n ja eteläisen Välimeren alueen maiden välille naapurisuuspolitiikan vuosittaisiin toimintasuunnitelmiin kuuluva kahdenvälinen sopimus. Sopimuksella taattaisiin, että asianomaiset kolmannet maat jakavat EU:n jäsenvaltioiden kanssa vastuun merien puhtaanapidosta kontrolloimalla ilmaan ja jokiin (esimerkiksi Niilin suistoon) laskettavia päästöjään. Perimmäisenä tavoitteena olisi suojella Välimeren muodostamaa yhteistä perintöä.

3.2 Sosiaaliset näkökohdat

3.2.1 Tiedonannossa korostetaan inhimillisten tekijöiden merkitystä meriklusterin yhteydessä. Sosiaalinen ulottuvuus on otettava asianmukaisesti huomioon pyrittäessä löytämään toimintasuunnitelmassa tasapaino kestävä meripolitiikan taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristöulottuvuuden välille.

3.2.2 ETSK on tyytyväinen työmarkkinaosapuolten (ETF:n ja ECSA:n) sopimukseen siitä, että tietyt vuonna 2006 tehdyn, merityön normeja koskevan ILO:n yleissopimuksen määräykset sisällytetään yhteisön lainsäädäntöön. Komitea toivoo, että merityön normit, jotka takaavat tasapuoliset toimintamahdollisuudet kaikille merenkulkijoille, pantaisiin yleissopimuksella maailmanlaajuisesti täytäntöön mahdollisimman nopeasti. Yhtä tärkeää on se, että jäsenvaltiot ratifioivat asianomaiset kalastusalan kansainväliset välineet, kuten kalastusalusten työoloja koskevan ILO:n yleissopimuksen vuodelta 2007.

3.2.3 EU:n merenkulkijoiden pätevyyttä koskevan toimintasuunnitelman kehittämisen osalta ETSK haluaa kiinnittää huomiota yleisiä koulutus- ja pätevyysstandardeja koskevan IMO:n ja STCW:n⁽⁹⁾ yleissopimuksen tarkistettuun versioon.

⁽⁸⁾ Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Liikenteen energialähteiden yhdistelmä", (TEN 305) CESE 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ IMO: Kansainvälinen merenkulkujärjestö. STCW: kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus.

Kaikkien EU:n ehdotusten tulisi olla IMO:n ja ILO:n järjestelmän mukaisia.

3.2.4 ETSK kannattaa sitä, että merenkulkijoita ja kalastajia koskevia aukkoja EU:n työolainsäädännössä arvioidaan tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa, ja pyytää merenkulun kunnia diplomia koskevia lisäselvityksiä. Olisi syytä pohtia mahdollisuutta kehittää merenkulun kunnia diplomi, joka olisi merenkulkijoille pakollinen EU:n sisäisessä lauttaliikenteessä ja vapaaehtoinen muussa meriliikenteessä.

3.2.5 Merenkulkuun liittyvien ammattien edistäminen EU:ssa on tehokasta ainoastaan siinä tapauksessa, että panostetaan laatustandardien korottamiseen ja parannetaan siten EU:n merenkulkijoiden kilpailuetuja pikemminkin laadun kuin kulujen perusteella.

3.2.6 Ammattitaitoisten merenkulkijoiden yleisellä ja jatkuvalla vähenemisellä voi olla hälyttäviä seurauksia EU:n meriturvallisuusinfrastruktuurille, ja puute pahenee, elleivät EU ja jäsenvaltiot ryhdy yhdessä toimiin sen korjaamiseksi. Jos ammattitaitoista työvoimaa ei ole tarjolla, Euroopassa ei ole riittävästi meriturvallisuuden kannalta keskeisissä tehtävissä (alusten tarkastus, katsastus, lainsäädäntö, vakuutusasiat, meriliikenteen palvelut, pelastustoiminta, rannikkovartiointi ja luotsaus) vaadittavaa asiantuntemusta ja työkokemusta. Lisäksi merialan klusterit saattavat siirtyä muualle. Nykyiset toimet ovat osoittautuneet riittämättömiksi, ja ETSK pahoittelee sitä, että komissio aikoo käsitellä aihetta vasta vuoden 2009 loppupuolella.

3.2.7 ETSK on huolissaan opintojen keskeyttämisen yleisyydestä joidenkin jäsenvaltioiden merenkulkuoppilaitoksissa sekä siitä, että ammattiin jo valmistuneet luopuvat merenkulku-urastaan aikaisessa vaiheessa. EU:n meripoliittiset tavoitteet saattavat olla vaarassa, mikäli nykyiseen kriisitilanteeseen ei puututa välittömästi. Merenkulkuammattien houkuttelevuuden lisäämiseksi olisi suunniteltava kokonaisvaltaiseen strategiaan perustuvia ratkaisuja. Työmarkkinaosapuolten (ECSA ja ETF) soveltamia urakartoitushankkeita olisi kehitettävä edelleen. Lisättäessä merenkulkuammattien "houkuttelevuutta" olisi toimittava myös niiden "säilyttämiseksi".

3.2.8 Kelluva yliopisto tarjoaa matkalleen osallistuville opiskelijoille merellisen kokemuksen. Euroopan komission on syytä tarkastella ajatusta valtamerillä liikennöivästä kelluvasta kampuksesta pohtiessaan, kuinka menestyvät opiskelijat saataisiin valitsemaan merenkulkualan ammatti. Samalla periaatteella voitaisiin Euroopan suuriin satamiin perustaa "Harbor schoolin"⁽¹⁰⁾ tyyppisiä kouluja, jotka sijaitsisivat yksinkertaisuuden vuoksi kuivalla maalla, mutta meren läheisyydessä. Kouluissa opetettaisiin peruskoululaisille — ja mahdollisesti keskiasteen opiskelijoille — kaikkia normaaleita oppiaineita meriympäristön ja merenkulun tuntemuksen näkökulmasta ja perehdyttäisiin navigoinnin perusteisiin.

⁽¹⁰⁾ Ks. "New York Harbor School", <http://www.newyorkharborschool.org>.

3.2.9 ETSK pyytää komissiota tarkastelemaan niitä parhaita käytäntöjä, joita jäsenvaltioissa sovelletaan toisen asteen koulutuksen yhteydessä opiskelijoiden houkuttelemiseksi merenkulku-alan ammattiteihin.

3.2.10 Tulevassa meripolitiikassa olisi huomioitava seuraavat merionnettomuuksiin liittyvät seikat:

- Rannikkovaltioiden olisi huolehdittava omasta osuudestaan meriturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvässä vastuuketjussa. Tämä edellyttää alusrekisterisääntöjen tiukentamista, toimivaa tarkkailu- ja avustusverkostoa, jossa hyödynnetään satelliittipaikannusta, sekä riittävin resurssein varustettua meri- ja ilmapartiointia.
- Merionnettomuuksien ehkäisyä ei saisi jättää yksipuolisesti ihmisten varaan asettamalla merenkulkijoille kohtuuttomia velvollisuuksia. Ehkäisemisen tulisi perustua yhdenmukaiseen järjestelmään, joka vähentää inhimillisten erehdysten (siis kapteenin ja miehistön tekemien virheiden) mahdollisuutta hyödyntämällä nykyaikaisia, elektronisia turvalaitteita sekä pyrkimällä alusten suunnittelun ja varustelun parantamiseen. Merialan oikeusjärjestelmän avulla olisi tehtävä oikeudenmukainen ja selkeä jako siihen, miten vastuu jakautuu merenkulkuammattien harjoittajien, rannikkovartioston, alusten omistajien, alusrekisterien ja merenkulkuviranomaisten kesken.

3.2.11 Merenkulkijat saattavat joutua äärimmäisen vaarallisissa sääolosuhteissa suorittamaan sellaisia toimenpiteitä, jotka eivät lainkaan kuulu heidän normaaleihin velvollisuuksiinsa. IMO:n pääsihteerin mukaan merenkulkijoiden työympäristö on perusluonteeltaan sellainen, että ammattimerenkulkijat joutuvat ajoittain tilanteisiin, joihin on lähestulkoon mahdoton valmistautua asianmukaisesti. Tilanteiden käsittelyssä kysytään todellista rohkeutta — ja siitä on syytä saada arvostusta ja tunnustusta⁽¹¹⁾. Komissiota kehoitetaan ottamaan edellä esitetyt havainnot huomioon ehdottaessaan tulevia toimia merionnettomuuksien torjumiseksi.

3.3 Taloudelliset näkökohdat

3.3.1 Tulevassa EU:n meriliikennepolitiikkaa (2008–2018) käsittelevässä tiedonannossa tulisi luoda asianomaiset puitteet, joiden kautta houkutellaan investointeja merenkulualalle ja autetaan tehostamaan Euroopan yleistä johtoasemaa merenkulualalla sekä sen meriklusteriin liittyvää katalysaattorin asemaa.

3.3.2 ETSK suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio myöntää laajan elinkeinon tarvitsevan kattavat säännöt. Komitea on tyytyväinen myös siihen, että komissio tunnustaa kansainvälisten merenkulkusäännösten merkityksen sekä sen, että on tärkeää tukea pyrkimyksiä löytää ratkaisuja kansainvälisten elinten (kuten IMO:n) sääntelyhaasteisiin. Huomioon otettava

⁽¹¹⁾ Merellä osoitetusta erityislaatuudesta rohkeudesta annettavan IMO:n palkinnon luovutustilaisuus, 19.11.2007.

teemoja ovat merenkulun globaali luonne, merenkulkuun liittyvät globaalit työmarkkinat sekä Euroopan merenkulku-alan kilpailukykyinen asema globaaleilla markkinoilla.

3.3.3 On syytä toistaa, että nykyisen satamakapasiteetin ja -palveluiden tehokkuutta on parannettava. Lisäksi on kasvatettava satamakapasiteettia ja parannettava yhteyksiä sisämaahan.

3.3.4 ETSK toteaa, että komissio on ottanut huomioon sen ehdotukset, jotka koskivat IMO:n yleissopimusten ratifiointiin tehostamista EU:n jäsenvaltioissa ja kansainvälisesti, satamien kehittämistä, aluksista peräisin olevien ilmansaasteiden vähentämistä sekä monialaisten klustereiden ja meriklustereiden eurooppalaisen verkoston muodostamista. Euroopan merenkulku-alan keskeinen merkitys Euroopan laajuiseen ja kansainväliseen kauppaan sekä Euroopan kansalaisten jokapäiväiseen elämään on myös tunnustettu.

3.3.5 Tiedonannossa korostetaan ”esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen” osalta ETSK:n näkemysten⁽¹²⁾ mukaisesti, että käsitteen on tarkoitus liittyä ainoastaan virtuaalisen merialueen luomiseen. Kyseisen virtuaalialueen sisällä voitaisiin yksinkertaistaa EU:n yhtenäismarkkinoiden hallinto- ja tullimuodollisuuksia ja helpottaa kaupankäyntiä. ETSK panee merkille, että komissio on käynnistänyt kuulemisen, jonka perustella on tarkoitus päättää mahdollisista lisäehdotuksista käsitteen tehokkaaksi soveltamiseksi.

3.3.6 ETSK uskoo, että voisi olla mahdollista tehostaa EU:n jäsenvaltioiden yhteistyötä ja koordinaatiota kansainvälisissä järjestöissä vaarantamatta niiden yksilöllistä osallistumista. Jäsenvaltioiden suuressa arvossa pidettyä asiantuntijapanosta kansainvälisten organisaatioiden toimintaan ei tulisi heikentää vaan pikemminkin vahvistaa.

3.3.7 ETSK tukee EU:n pyrkimystä käyttää vaikutusvaltaansa kolmansien maihin ja kannustaa niitä saattamaan voimaan ja ratifioimaan merialan keskeiset kansainväliset yleissopimukset. Euroopan satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä olisi tutkittava niin EU:n kuin kolmansien maiden alusten kapasiteettia vastata kansainvälisiin sosiaalisiin ja ympäristövaatimuksiin.

4. Erityistä

4.1 Rannikkoalueet ja saaret

4.1.1 On ilahduttavaa, että ETSK:n ehdotukset rannikkomat-kailun edistämisestä ja rannikkoalueille saatavana olevaa yhteisön rahoitusta koskevan tietokannan perustamisesta on otettu huomioon. Saaret olisi siirrettävä EU:n huomion keskipisteeseen seuraavien toimien avulla:

- Parannetaan saarten infrastruktuuria merimat-kailun edistämiseksi.

⁽¹²⁾ Lausunto vihreästä kirjasta ”Euroopan unionin tuleva meripolitiikka”, KOM(2006) 275 lopullinen, EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50–56, lausunto aiheesta ”EU:n yhteinen satamapolitiikka”, EUVL C 168, 20.7.2007, s. 57–62, lausunto aiheesta ”Logistiset merten moottoritiet”, TEN 297 CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- Laajennetaan saarten matkailukautta kulttuuriin ja uskoon liittyvien tapahtumien ja urheilun avulla.
- Parannetaan saarten ja mantereiden välistä viestintää EU-rahoituksella tuetun uuden teknologian avulla.
- Perustetaan luonnon tasapainoa kunnioittavia suolanpoistolaitoksia torjumaan veden niukkuutta, josta on ilmastonmuutoksen myötä tulossa Välimeren alueen keskeisimpiä haasteita.

4.2 Pohjoinen jäämeri ja suhteet kolmansiin maihin

4.2.1 ETSK suhtautuu myönteisesti ehdotuksiin, jotka koskevat Välimeren ja Mustanmeren hallintoihin liittyvän yhteistyön tiivistämistä sekä Euroopan naapuruuspolitiikan ja pohjoisen ulottuvuuden laajentamista.

4.2.2 Noin 20–30 prosenttia maailman vielä löytymättömistä öljyvaroista sijaitsee Pohjoisen jäämeren alla. Ilmastonmuutoksen vuoksi pohjoiset meritiet saattavat vuoteen 2015 mennessä olla avoinna suuren osan vuodesta. Pohjoisen meritiien avaaminen on houkuttelevaa sekä välimatkojen että turvallisuuden vuoksi. Esimerkiksi matka Shanghaista Rotterdamiin on Pohjoisen jäämeren kautta 1 000 mailia lyhyempi kuin Suezin kanavan kautta. Laivaväylien lyhentyminen vähentäisi merkittävästi polttoaineen kulutusta ja päästöjä. ETSK katsoo, että merijäätä koskevaa kansainvälistä lainsäädäntöä on välttämätöntä selventää, koska monilla mailla on siihen liittyviä oikeudellisia ja ympäristöongelmia. Näin ollen komitea odottaa kiinnostuneena komission lupaamaa, Pohjoiseen jäämereen liittyviä kysymyksiä koskevaa kertomusta, jossa käsitellään ilmastonmuutoksen geopolittisia vaikutuksia. Uusien arktisen alueen laivaväylien käytön mahdollisia ympäristövaikutuksia olisi tutkittava etukäteen.

4.3 Merivalvonta

4.3.1 ETSK kannattaa ehdotuksia, jotka koskevat eurooppalaista merivalvontaverkostoa sekä jäsenvaltioiden rannikkovartiostojen yhteistyön parantamista. Kyseiset toimet edistäisivät meriturvallisuutta, kalastuksen valvontaa, ulkoraajojen valvontaa ja meriympäristön suojelua.

4.4 Merien ja jokien pilaantuminen

4.4.1 EU:n olisi toimintasuunnitelman avulla tehostettava toimiaan, jotka liittyvät maalta peräisin olevista lähteistä johtuvaan jokien ja merien (Itämeren ja Mustanmeren) pilaantumiseen. Ongelmia olisi poliittisen asianmukaisuuden varmistamiseksi käsiteltävä mieluummin monenvälisellä kuin kahdenvälisellä tasolla.

4.5 Kalastus

4.5.1 ETSK korostaa, että kalavaroja on hyödynnettävä järkevästi, sillä jotkin merieläinlajit ovat vähentyneet hälyttävästi tai jo kadonneet kokonaan. Kalavarojen hoitoa koskevat ehdotukset ovat oikeansuuntaisia. Kalastus kuuluu vaarallisimpiin ammatteihin, minkä vuoksi ammattikalastajien turvallisuusajattelua olisi pyrittävä lisäämään. Erityisesti on puututtava alle 24 metriä pitkien kalastusalusten turvatoimiin (näitä ei käsitellä nykyisissä kansainvälisissä yleissopimuksissa tai EU-direktiiveissä). ETSK

muistuttaa, että lajien säilyttämisen välttämättömyydellä on myös sosiaalisia seurauksia, joita on tarkasteltava sellaisenaan: kalastajien toimintaan merellä liittyy usein resurssien puute, ja tällöin on kyseessä kalastajien oma henki.

4.5.2 Kalastamiseen liittyy merkittäviä fyysisiä ja taloudellisia riskejä, mikä selittää ammatin harjoittajien vähenemisen. Kalastusalusten teknologian kehittämiseksi tarvitaan pikaisesti EU:n hankkeita ja ohjelmia. ETSK suosittelee, että samalla, kun vaihdetaan parhaita käytänteitä kalastajan ammatin houkuttelevuuden lisäämisestä, levitetäisiin myös laajasti eurooppalaisten työmarkkinaosapuolten Europêchen ja ETF:n hiljattain julkaisemaa merionnettomuuksien välttämistä ja kalastajien turvallisuutta käsittelevää opaskirjasta ”*Handbook for the prevention of accidents at sea and the safety of fishermen*”. Yhtä tärkeää on se, että jäsenvaltiot kiihdyttävät kalastusalusten työoloja koskevan ILO:n yleissopimuksen (kesäkuu 2007) ratifiointia. Perimmäisenä tavoitteena olisi se, kalastusammateista tulisi kestävämpiä ja houkuttelevampia.

4.6 Alusten kierrätys

4.6.1 ETSK ilmaisi hiljattain aiheesta ”Vihreä kirja laivanromutustoiminnan parantamisesta” (KOM(2007) 269 lopullinen) antamassaan lausunnossa huolensa siitä, että maailmalla on huutava pula ympäristönsuojelun ja sosiaalisesti kestävä toiminnan periaatteet täyttävistä romuttamoista. Tilannetta pahentaa lisäksi se, että valtava määrä aluksia poistetaan käytöstä, kun kaikkialla maapallolla luovutaan vähitellen yksirunkoisista öljysäiliöaluksista⁽¹³⁾. Etelä-Aasian (jossa suurin osa alusten kierrätyksestä tapahtuu) romuttamoja ja työolosuhteita olisi parannettava siten, että ne vastaisivat kansainvälisesti hyväksytyjä standardeja.

4.6.2 ETSK kannattaa kansainvälistä kehitystä käytöstä poistettujen alusten romuttamiseksi tehokkaasti, turvallisesti ja ympäristön kannalta kestävästi. Pääasiallisena tavoitteena on solmia sitova yleissopimus viimeistään vuosina 2008–2009 ja edistää siihen asti IMO:n suuntaviivojen noudattamista. Tällaiset kansainvälisesti sovitut kriteerit asettaisivat alusten omistajille selkeät vaatimukset antaa tarkkoja tietoja aluksissaan käytetyistä mahdollisesti vaarallisista materiaaleista. Lisäksi ne toimitusperustana kierrätyslaitosten terveys- ja turvallisuusmääräyksiä sekä vaarallisten aineiden käsitteilyä koskeville vähimmäisvaatimuksille.

4.7 Alusten haltuunottoa koskevat sopimukset ja turvallisuus

4.7.1 Turvallisuusnäkökohtien entistä selvempi tiedostaminen on saanut monet EU:n jäsenvaltiot tekemään kolmansien maiden kanssa kahdenvälisiä sopimuksia alusten haltuunotosta. ETSK toistaa pitävänsä suositeltavana, että jäsenvaltiot soveltavat tällaisiin aloitteisiin koordinoitua lähestymistapaa ja että jäsenvaltioiden, myös niiden merivoimien, työnjako koordinoidaan tällaisia sääntöjä sovellettaessa. Toinen vaihtoehto voisi olla se, että EU:n jäsenvaltiot ratifioivat pikaisesti laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen (SUA) pöytäkirjat, joissa on tärkeitä suojalausekkeita varustamoiden oikeutettujen kaupankäynti-intressien ja merenkulkijoiden ihmisoikeuksien suojelemiseksi.

⁽¹³⁾ Lausunto aiheesta ”Vihreä kirja laivanromutustoiminnan parantamisesta” (KOM(2007) 269 lopullinen), CESE 1701/2007 lopull. — 13.12.2007.

4.7.2 ETSK on huolissaan siitä, että kauppalaivoihin kohdistuvat hyökkäykset, aseelliset ryöstöt ja merirosvous ovat lisääntyneet erityisesti Kaakkois-Aasiassa ja Afrikassa. Se kehottaa EU:ta toimimaan siten, että merivoimat saattavat kauppalaivoja vaarallisilla vesialueilla.

4.8 Maalla olevien sähköverkkojen käyttö

4.8.1 Komissio ehdottaa (toimintasuunnitelmassaan) maalla olevien sähköverkkojen käyttöä avuksi laiturissa olevien alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä. Maalla olevia sähköverkkoja hyödyntäessään alukset eivät käyttäisi polttoainetta

eivätkä siten myöskään tuottaisi hiilidioksidia (CO₂) eivätkä muita päästöjä (SO_x, NO_x, PM).

4.8.2 ETSK kannattaa edellä mainittua ehdotusta. Komitea kuitenkin kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin: Yksi ratkaisu ei ehkä sovellu kaikille alustyypeille. Lisäksi maalla olevista sähköverkoista saatava sähkö saatetaan tuottaa polttoainetta ja hiiltä polttavissa voimalaitoksissa, jotka näin ollen tuottavat lisää hiilidioksidia, mikä saattaa kumota saatavan hyödyn. Tästä syystä komitea kehottaa komissiota ottamaan edellä esitetyt seikat huomioon sen pyrkiessä ehdottamaan järkevää ja kokonaisvaltaista politiikkaa.

Bryssel 22. huhtikuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen (EY) N:o 1172/98 muuttamisesta komissiolle siirretyn toimivallan osalta”

KOM(2007) 778 lopullinen — 2007/0269 COD

(2008/C 211/08)

Neuvosto päätti 27. helmikuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 285 artiklan 1 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus — Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen (EY) N:o 1172/98 muuttamisesta komissiolle siirretyn toimivallan osalta.

Koska Euroopan talous- ja sosiaalikomitea katsoo, että asiakirjan sisältö on täysin hyväksyttävä, eikä komitealla ole siihen kommentoitavaa, se päätti 22.–23. huhtikuuta 2008 pitämässään 444. täysistunnossa (huhtikuun 22 päivän kokouksessa) antaa esitetystä asiakirjasta myönteisen lausunnon. (1) Äänestyksessä annettiin 145 ääntä puolesta 2:n pidättyessä äänestämästä.

Bryssel 22. huhtikuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

(1) Komitean laatii parhaillaan lausuntoa mukauttamisesta valvonnan käsittävään sääntelymenettelyyn (KOM(2007) 741 lopullinen, KOM(2007) 822 lopullinen, KOM(2007) 824 lopullinen ja KOM(2008) 71 lopullinen).