

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto — Tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta”

KOM(2007) 616 lopullinen

(2009/C 27/11)

Euroopan komissio päätti 18. lokakuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Komission tiedonanto — Tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 2008. Esittelijä oli Jan **Simons**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. heinäkuuta 2008 pitämässään 446. täysistunnossa (heinäkuun 9 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 122 puolesta 5:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät

1.1 ETSK pitää tervetulleena satamapolitiikkaa koskevaa komission uutta tiedonantoa, jossa ehdotetaan pääasiassa ”pehmeitä” lainsäädännöllisiä toimenpiteitä. ETSK kannattaa tiedonannon yleistä lähestymistapaa, jossa keskitytään vakaiden investointiolosuhteiden luomiseen, satamien kestäväan kehitykseen, satamien työilmapiirin parantamiseen sekä EU:n perussopimukseen sisältyvien määräysten johdonmukaiseen täytäntöönpanoon.

1.2 Euroopan satamarakenne on muuttumassa vaihtelevamaksi satamien määrän kasvaessa sekä niiden tehtävien ja satamien tarjoamien palvelujen monipuolisuudessa. ETSK suosittaa, että EU:n satamapolitiikalla tuettaisiin tätä markkinavetoista prosessia varmistamalla, että kaikki eurooppalaiset satamat voivat hyödyntää omaa potentiaaliaan täysimittaisesti ja kestävästi.

1.3 ETSK pitää tervetulleena komission aloitetta rautatierahittiin keskittyvän verkoston kehittämiseksi ja kehottaa jäsenvaltioita asettamaan etusijalle satamiin yhteydessä olevien suurten rajatylittävien rautatieinfrastruktuurien toteuttamisen kuitenkin aiheuttamatta haittaa rautateiden matkustajaliikenteelle.

1.4 ETSK pitää tervetulleena komission aloitetta laatia suuntaviivat niiden epäselvyyksien ratkaisemiseksi, jotka liittyvät yhteisön ympäristölainsäädännön soveltamiseen satamien kehittämiseen. Komitea suosittaa, että suuntaviivat julkaistaan ennen vuoden 2008 loppua.

1.5 Euroopan komission tulisi entistä tarmokkaammin edistää toimia satamissa sovellettavien hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamiseksi. ETSK pitääkin tervetulleena komission aikomusta tehdä vuonna 2008 lainsäädäntöehdotus yhteisen esteettömän meriliikennealueen luomiseksi. Komission ja erityisesti jäsenvaltioiden tulisi edistää edelleen tullitoiminnan uudistamista ja asettaa se poliittisissa prioriteeteissaan tärkeämmälle sijalle.

1.6 ETSK on komission kanssa samaa mieltä siitä, että satamien tasapuolisia toimintamahdollisuuksia voidaan vahvistaa kehittämällä valtiontukea koskevia suuntaviivoja ja rahoitustilien avoimuutta. Tiedonannossa annettu ohjeistus käyttöoikeussopimusten, meriteknisten palvelujen sekä ns. poolien käytöstä on yleisesti ottaen hyödyllistä ja selkeää. Komission tulisi tehdä lisäaloitteita EU:n ja sen naapureina olevien EU:n ulkopuolisten maiden satamien välisen reilun kilpailun varmistamiseksi.

1.7 ETSK pitää tervetulleena komission tavoitetta edistää ja vahvistaa yhteistyötä kaupunkien ja niissä sijaitsevien satamien välillä. Komitea kehottaa komissiota erityisesti käynnistämään perusteellisen tutkimuksen satamien yhteiskunnallis-taloudellisesta vaikutuksesta.

1.8 ETSK pitää tervetulleena komission päätöstä kannustaa eurooppalaisia työmarkkinaosapuolia perustamaan satamiin Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistäviä alakohtaisia neuvottelukomiteoita.

2. Johdanto

2.1 Viimeisten kymmenen vuoden aikana ETSK on aktiivisesti osallistunut keskusteluun EU:n yhteisestä satamapolitiikasta. Yhteisellä satamapolitiikalla on merkittävää lisäarvoa, kun otetaan huomioon merisatamien tärkeä rooli yhteiskunnallis-taloudellisessa kehityksessä, hyvinvoinnin turvaamisessa ja Euroopan unionin yhteenkuuluvuuden parantamisessa.

2.2 ETSK on antanut lausunnot satamia ja meriliikenteen infrastruktuuria koskevasta vihreästä kirjasta (KOM(1997) 678 lopull.)⁽¹⁾ sekä kahdesta komission tekemästä lainsäädäntöehdotuksesta Euroopan satamapalvelumarkkinoiden avaamiseksi⁽²⁾. Lisäksi ETSK antoi 26. huhtikuuta 2007 oma-aloitteisen lausunnon EU:n yhteisestä satamapolitiikasta⁽³⁾. Koska satamapalveludirektiivistä käydyistä keskustelusta oli muodostunut varsin riitaisa, lausunnossa keskityttiin niihin EU:n satamapolitiikkaan liittyviin näkökohtiin, joista satama-alan toimijat voisivat päästä yksimielisyyteen.

⁽¹⁾ EYVL C 407, 28.12.1998.

⁽²⁾ ETSK:n lausunnot, joissa käsitellään ehdotuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi satamapalvelujen markkinoille pääsystä (KOM(2001) 35 lopullinen ja KOM(2004) 654 lopullinen (EYVL C 48, 21.2.2002, s. 122 ja EUVL C 294, 25.11.2005, s. 25).

⁽³⁾ EUVL C 168, 20.7.2007, s. 57.

3. Komission tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta

3.1 Komissio julkaisi 18. lokakuuta 2007 tiedonantonsa Euroopan satamapolitiikasta. Tiedonanto on tulos vuoden kestäneestä asianosaisten kuulemisprosessista, johon sisältyi kaksi konferenssia ja kuusi seminaaria. Tiedonanto liittyy komission yleiseen meripolitiikkaa koskevaan strategiaan ja on osa komission uutta "tavaraliikenteen asialistaa".

3.2 Euroopan uuden satamapolitiikan tavoitteena on toimiva EU:n satamajärjestelmä, joka selviytyy EU:n liikennetarpeiden tulevaisuuden haasteista. Komission mukaan näitä haasteita ovat kansainvälisen liikenteen kysyntä, teknologinen muutos, päästöt ja ilmastonmuutos, satamien, kaupunkien ja sidosryhmien välinen vuoropuhelu sekä tarve sovittaa satamien kehittäminen avoimuuden ja kilpailun periaatteisiin ja yleensäkin yhteisön sääntöihin.

3.3 Tiedonannossa esitetyt poliittiset ehdotukset ovat yleensä sekoitus perussopimukseen sisältyvien määräysten tulkintaa sekä toimintasuunnitelmaa, jossa esitetyt tulevat toimet ovat pääasiassa "pehmeää" lainsäädäntöä.

3.4 Tiedonannossa mainitaan seuraavat seikat:

- satamien suorituskyky ja sisämaayhteydet
- kapasiteetin laajentaminen ympäristöä säästäen
- ajanmukaistaminen
- tasapuoliset toimintamahdollisuudet — selkeyttä sijoittajille, operaattoreille ja käyttäjille
- satamien ja kaupunkien välinen organisoitu vuoropuhelu
- satamissa tehtävä työ.

4. Yleistä

4.1 ETSK pitää komission tiedonantoa tervetulleena, sillä siinä tunnustetaan satamien strateginen merkitys sekä Euroopan ulkomaankaupalle että EU:n sisäiselle kaupankäynnille. Siinä tunnustetaan myös satamien merkitys taloudellisen kehityksen ja työllisyyden kannalta.

4.2 ETSK pitää erityisen myönteisenä sitä, ettei komissio ehdota interventionistisia toimia vaan keskittyy — EY:n perustamissopimuksen mukaisesti — vakaiden investointiolosuhteiden luomiseen, satamien kestäväan kehitykseen ja satamien työilmapiirin parantamiseen.

4.3 Komitea on myös tyytyväinen siihen, että komissio käyttää "pehmeää", eli muuta kuin oikeudellisesti sitovaa sääntelyä vaihtoehtona lainsäädännölle, sekä soveltaa tapauskohtaista lähestymistapaa.

4.4 ETSK esittää kuitenkin joukon erityishuomioita ja suosituksia, jotka koskevat komission tiedonannon yksittäisiä lukuja.

5. Erityishuomioita

5.1 Talous ja Euroopan satamajärjestelmän haasteet

5.1.1 ETSK panee merkille komission päätelmän, jonka mukaan konttiliikenne keskittyy tätä nykyä kouralliseen

luoteiseurooppalaisia satamia. On kuitenkin todettava, että suuntauksena on pikemminkin yhä useampien satamien osallistuminen Euroopan konttiliikennemarkkinoille sen sijaan, että liikenne ohjattaisiin vain muutamien sataman kautta. Voimakkaimmin kasvavia konttiliikennesatamia vuonna 2006 olivat pääasiassa pienet ja keskisuuret satamat eri puolilla Eurooppaa. Pitkänkin välimatkan päässä toisistaan sijaitsevat satamat kilpailevat näin yhä voimakkaammin keskenään⁽⁴⁾. EU:n satamapolitiikalla voidaan tukea tätä prosessia varmistamalla, että kaikki eurooppalaiset satamat voivat hyödyntää omaa potentiaaliaan täysimittaisesti ja kestävästi.

5.1.2 ETSK korostaa komission tiedonannossa yksilöityjen haasteiden lisäksi globalisaation ja markkinoiden yhdistymisen haasteita, jotka ovat luonteeltaan Euroopan satama- ja merenkulkualalle. Tämä ilmiö näkyy erityisen selvästi konttiliikennemarkkinoilla, mutta sitä ilmenee myös muilla markkina-lohkoilla, kuten ro-ro-liikenteessä sekä yleisillä rahti- ja irtolastimarkkinoilla. Euroopan satamat ovat tekemisissä kansainvälisten varustamokonsernien kanssa. Lisäksi on syntynyt laajoja terminaalien pitäjien ryhmittymiä, jotka tuottavat palveluja useissa eurooppalaisissa satamissa. Satamaviranomaisten haasteena on varmistaa näiden globaalien operaattoreiden sitoutuminen ja se, että ne noudattavat satamille asetettuja, asiaan liittyvien EU-politiikkojen mukaisia kehitystavoitteita.

5.2 Satamien suorituskyky ja sisämaayhteydet

5.2.1 ETSK on komission kanssa samaa mieltä siitä, että ensimmäisenä vaihtoehtona satamakapasiteetin ja satamapalveluihin liittyvän kapasiteetin lisäkysyntään valmistautumiseksi tulisi olla nykyisten satamalaitteistojen ja jatkoyhteyksien optimointi. ETSK on yhtä mieltä myös siitä, että ennen kuin uusia infrastruktuurihankkeita suunnitellaan, niistä tulisi laatia täydellinen yhteiskunnallinen kustannus-hyötyanalyysi. Analyysissa on otettava huomioon taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöön liittyvät näkökohdat, sillä nämä ovat EU:n Lissabonin toimintasuunnitelman kolme pilaria.

5.2.2 Kuten edellä todetaan, markkinaprosessit ohjaavat jo Euroopan satama-alan kehitystä entistä monipuolisempaan suuntaan. Olisi tuettava alhaalta ylöspäin -periaatetta, jossa sataman hallintoelimet laativat hanke-ehdotukset, tarvittaessa yhdessä alue- ja paikallisviranomaisten kanssa. Tämä ei tietenkään muuta sitä tosiseikkaa, että EU:n tulee jatkossakin asettaa tavoitteita ja laatia suuntaviivoja.

⁽⁴⁾ Pitkällä aikavälillä konttiliikenteen markkinaosuus laski Euroopassa Hampurin-Le Havren kokoluokan satamissa vuonna 1975 todetusta 61 prosentista 48 prosenttiin vuonna 2003, kun taas Välimeren kokoluokan satamien markkinaosuus kaksinkertaistui vuonna 1975 todetusta 18 prosentin markkinaosuudesta 36 prosenttiin vuonna 2003. Lisäksi Euroopan satamien konttiliikenteen keskittymisestä (Gini-kertoimella mitattuna) on jatkuvasti laskenut vuodesta 1990 lähtien. Tämä osoittaa, että satamat, joiden kautta Euroopan markkinoille tullaan, ovat lisääntyneet. Vahvimmin kasvavia konttiliikennesatamia vuonna 2006 (suhteellisesti mitattuna) olivat pääasiassa keskisuuret ja pienehköt satamat eri puolilla Eurooppaa (Amsterdam, Sines, Rauma, Constanța, Kotka, Tallinna, Bremerhaven, Zeebrugge ja Gdynia). (Lähde: *Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA)/Antwerpenin yliopisto*). Tämä on jyrkässä ristiriidassa esimerkiksi Yhdysvalloissa tapahtuneeseen kehitykseen kanssa: siellä satamiin keskittyminen on noussut vahvasti samana ajanjaksona. (Lähde: Notteboom, T. (2007), *Market report on the European seaport industry*, jossa tietolähteenä käytetään Eurostatin ja yksittäisten satamien toimittamia tietoja).

5.2.3 Komissio voi kuitenkin hyödyntää vuonna 2010 tehtävää, Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevaa väliarviointia auttaakseen ratkaisemaan pullonkaloja satamien sisämaayhteyksissä. Tämän pitäisi kuitenkin tapahtua objektiivisten kriteerien pohjalta.

5.2.4 ETSK toistaa myös komissiolle esittämänsä kehotuksen pyrkiä entistä tarmokkaammin ratkaisemaan jäljellä olevia sisämaayhteyksien pullonkaloihin liittyviä ongelmia yleisten liikennepoliittisten välineidensä avulla. Tämä pätee erityisesti sisävesiliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen. Varsinkin rautatiet ovat edelleen vakava pullonkalo satamien suorituskyvyssä ja niiden integroitumisessa logistisiin ketjuihin. ETSK pitääkin tervetulleena komission aloitetta rautatierahtiin keskittyvän verkoston kehittämiseksi ja kehottaa jäsenvaltioita asettamaan etusijalle satamiin yhteydessä olevien suurten rajatylittävien rautatieinfrastruktuurien toteuttamisen kuitenkin aiheuttamatta haittaa rautateiden matkustajaliikenteelle.

5.3 Kapasiteetin laajentaminen ympäristöä säästäen

5.3.1 ETSK pitää erittäin tervetulleena komission aloitetta laatia suuntaviivat yhteisön ympäristölainsäädännön soveltamiseksi satamien kehittämiseen. Tämä merkitsee tärkeää askelta kohti eräiden sellaisten epäselvyyksien ratkaisemista, joita EU:n lainsäädäntö — esimerkiksi lintu- ja elinympäristödirektiivi sekä vesialan puitedirektiivi — ovat aiheuttaneet. Asian kiireellisyyden vuoksi ETSK suosittelee, että suuntaviivat julkaistaan ennen vuoden 2008 loppua.

5.3.2 ETSK kehottaa komissiota myös harkitsemaan lisätoimia satamien kehityshankkeiden oikeudellisen aseman vahvistamiseksi ja nykyisen lainsäädännön yksinkertaistamiseksi, kuten ETSK:n oma-aloitteisessa lausunnossa ⁽⁵⁾ yksityiskohtaisemmin esitetään.

5.3.3 Vaikka ETSK toteaaakin yksiselitteisesti, että saastuneet sedimentit on käsiteltävä asianmukaisesti, se suosittelee, että valmisteilla olevassa lainsäädännössä, kuten jätedirektiivissä ja vesialan puitedirektiivin ”tytärdirektiivissä” ⁽⁶⁾ tulisi myöntää, ettei saastumatonta sedimenttiä tule pitää jätteenä eikä sitä tarvitse käsitellä kuten saastunutta sedimenttiä, sillä saastumattoman sedimentin ruoppauksen yhteydessä vesistöön ei joudu eikä siihen lisätä mitään saastuttavia aineita.

5.3.4 ETSK kannattaa satamissa käytettävissä olevia alusten jätteenkeräyslaitteistoja sekä ilmaansaasteiden vähentämistä koskevia komission ehdotuksia. ETSK katsoo, että satamamaksujen muodossa annettavista taloudellisista kannustimista päättäminen on parasta jättää kunkin sataman hallintoelimen harkintavaltaan, sillä tällaiset toimet vaikuttaisivat satamien taloudelliseen rakenteeseen, joka Euroopassa vaihtelee paljon.

⁽⁵⁾ Ks. EU:n yhteistä satamapolitiikkaa käsittelevän oma-aloitteisen EUVL C 168, 20.7.2007, s. 57, luku 4.

⁽⁶⁾ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi jätteistä (KOM(2005) 667 lopullinen) sekä Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ympäristölaatuunormeista vesipolitiikan alalla sekä direktiivin 2000/60/EY muuttamisesta (KOM(2006) 397 lopullinen).

5.4 Ajanmukaistaminen

5.4.1 ETSK pitää tervetulleena komission aikomusta tehdä vuonna 2008 lainsäädäntöehdotus yhteisen esteettömän meriliikennealueen luomiseksi. Komitea viittaa tässä yhteydessä erityiskommentteihin, jotka se on esittänyt jo aiemmissa lausunnoissaan ⁽⁷⁾.

5.4.2 ETSK toistaa myös suosituksensa, jonka mukaan EU:n tulisi edistää edelleen tullitoiminnan uudistamista ja varmistaa, että sen tullausta, meriturvallisuutta, yleistä turvallisuutta, kansanterveyttä ja ympäristön laatua koskevat politiikat koordinoitetaan ja sovitetaan yhteen asianmukaisesti eikä keskusviranomaisten tehtäviä tarpeettomasti siirretä satamille.

5.4.3 ETSK kannattaa yhden luukun palvelupisteiden perustamista ja eMaritime-, eFreight- ja eCustoms-aloitteita. Komitea katsoo kuitenkin, että tieto- ja viestintäteknologiaan perustuvien ratkaisujen tulisi olla kustannustehokkaita myös pienten ja keski suurten satamien kannalta.

5.4.4 Tehostamisen osalta ETSK kannattaa komission ehdotusta kehittää vuoden 2009 loppuun mennessä joukko yleisiä eurooppalaisia indikaattoreita edellyttäen, että niissä huomioidaan kaupalliset arkaluonteiset tiedot. Indikaattoreiden tulisi perustua ilma-, rannikko- ja yhdistetyssä rautatieliikenteessä sovellettaviin indikaattoreihin ja niiden laadinnassa tulisi huomioida satamien kannalta olennaiset seikat, kuten satamalueiden toimivuus, satamien välinen yhteistyö ja sisämaatoimintojen yhdistäminen.

5.5 Tasapuoliset toimintamahdollisuudet — Selkeyttä sijoittajille, operaattoreille ja käyttäjille

5.5.1 ETSK hyväksyy komission näkemyksen satamaviranomaisten roolista ja siitä, että satamien johtaminen on hoidettu varsin eri tavoin eri puolilla yhteisöä. Komitea on erityisesti samaa mieltä siitä, että satamaviranomaisten on helpompi suorittaa tärkeät tehtävänsä, jos niille on annettu riittävä autonomia ja erityisesti täysi taloudellinen autonomia.

5.5.2 ETSK pitää myös tervetulleena komission ilmoitusta, jonka mukaan se antaa satamien valtiontukea koskevat suuntaviivat vuonna 2008. Tässä yhteydessä ETSK viittaa 26. huhtikuuta 2007 antamassaan oma-aloitteisessa lausunnossa muotoilemiinsa peruseräitteisiin, jotka koskevat julkisen rahoituksen käyttöä satamissa.

5.5.3 ETSK panee myös tyytyväisenä merkille, että komissio on hyväksynyt komitean antaman suosituksen laajentaa direktiivissä 2006/111/EY avoimuudesta annettuja säännöksiä koskemaan kaikkia kauppasatamia niiden vuotuisesta liikevaihdosta riippumatta.

⁽⁷⁾ EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50: Komission tiedonanto — Euroopan unionin tuleva meripolitiikka: meriä ja valtameriä koskeva eurooppalainen näkemys (KOM(2006) 275 lopullinen).

EUVL C 168, 20.7.2007, s. 57: EU:n yhteinen satamapolitiikka (oma-aloitteinen lausunto).

EUVL C 151, 17.6.2008, s. 20: Logistiset merten moottoritiet (valmisteleva lausunto).

EUVL C 168, 20.7.2007, s. 68: Komission tiedonanto — Lähimerenkulun edistämishjelman väliarviointi (KOM(2003) 155 lopullinen) KOM(2006) 380 lopullinen.

5.5.4 Oma-aloitteisessa lausunnossaan komitea suositti ohjeistuksen antamista valintamenettelyjen, esimerkiksi tarjouskilpailujen tai muiden sallittujen välineiden, soveltamisesta sekä käyttöoikeus- tai maanvuokrasopimusten ehdoista. Komitea toivoi myös ohjeistusta, joka auttaisi selventämään niiden satamapalveluiden oikeudellista asemaa, jotka toimivat myös julkisina palveluina esimerkiksi satamien yleisen turvallisuuden varmistamiseksi.

5.5.5 Komissio on vastannut edellä mainittuun pyyntöön antamalla satamapolitiikkaa käsittelevässä tiedonannossaan ohjeistusta käyttöoikeussopimusten sekä meriteknisten palvelujen käytöstä. ETSK katsoo, että komission esittämä tulkinta perussopimusten määräyksistä ja oikeustapauksista on yleisesti ottaen hyödyllinen ja selkeä. Komitea korostaa kuitenkin, että meriteknisille palveluille on yhteistä se, että ne liittyvät merenkulun turvallisuuteen. Tämän tulisi oikeuttaa niiden luokittelu yleishyödyllisiksi taloudellisesti palveluiksi.

5.5.6 Järkevällä käyttöoikeuspolitiikalla olisi varmistettava sekä satamien välinen kilpailu että terminaalioperaattoreiden optimaalinen suorituskyky ja sitoutuminen. ETSK suosittaa, että komissio tarkistaa säännöllisesti käyttöoikeuksia koskevaa ohjeistustaan varmistaakseen, että se todellakin vastaa edellä mainittuja tavoitteita ja sisältää riittävästi yhteisiä elementtejä, jotta satamaviranomaisille voidaan taata keskenään tasapuoliset toimintamahdollisuudet. Jälkimmäinen seikka on erityisen tärkeä, kun otetaan huomioon edellä mainittu lastinkäsittelymarkkinoilla meneillään oleva markkinoiden yhdistymisprosessi.

5.5.7 ETSK pitää tervetulleena komission ehdotusta siitä, että komissio auttaa levittämään satamamaksujen avoimuuteen liittyviä parhaita käytäntöjä. Komitea uskoo vakaasti, että satamamaksuista tulisi päättää paikallistasolla, jotta ne vastaisivat parhaalla mahdollisella tavalla satamien käyttäjien vaatimuksia ja olisivat satamien yleisen edun mukaisia.

5.5.8 ETSK on myös iloinen siitä, että komissio on hyväksynyt komitean suosituksen puuttua ympäröivien EU:n ulkopuolisten satamien epäreiluun kilpailuun. Komission tulisi myös liittymistä valmistelevalle ja ulkosuhteita koskevalle politiikkansa avulla ryhtyä entistä tarmokkaampiin toimiin poliittisvaikutteisten kilpailuhäiriöiden ratkaisemiseksi. Esimerkkeinä mainittakoon Turkin asettama saarto Kyproksen lipun alla purjehtiville ja Kyproksen satamista tuleville aluksille Egeanmerellä, Turkin ja Kreikan väliset ongelmat sekä Baltian maiden ja Venäjän väliset rajanylitysongelmat.

5.6 Satamien ja kaupunkien välinen organisoitu vuoropuhelu

5.6.1 ETSK pitää tervetulleena komission tavoitetta edistää ja vahvistaa yhteistyötä kaupunkien ja niissä sijaitsevien satamien välillä. Satamien integroituminen isäntäkaupunkeihinsa ja kaupunkielämään yhdistettynä kaupunkilaisten vahvaan tietoisuuteen, kiinnostukseen ja jopa ylpeyteen satamansa toiminnasta on ratkaisevan tärkeää satamien kestävä kehityksen kannalta. Tämän vuoksi ETSK kannattaa erityisesti synergiaa matkailun,

virkestystoiminnan, kulttuuriperinnön vaalimisen ja yleensä kulttuuritoiminnan kanssa.

5.6.2 ETSK korostaa myös, että Euroopan satamien suorista ja epäsuorista työllisyysvaikutuksista sekä niiden tuottamasta lisäarvosta ei ole luotettavaa tietoa. Komiteasta vaikuttaa esimerkiksi siltä, että tiedonannossa käytetyissä työllisyystiedoissa aliarvioidaan pitkälti todellinen tilanne. Komitea kehottaa tästä syystä komissiota käynnistämään aiheesta perusteellisen tutkimuksen.

5.6.3 ETSK tukee myös komission aikomusta arvioida turvallisuustoimenpiteiden vaikutusta satama-alueiden kulkuyhteyksiin ja antaa ohjeistusta siitä, kuinka nämä kaksi seikkaa voitaisiin sovittaa yhteen.

5.7 Satamissa tehtävä työ

5.7.1 ETSK korostaa myös tarvetta edistää hyviä ja turvallisia työolosuhteita ja työympäristöä sekä rakentavia työelämän suhteita satamissa. ETSK panee tyytyväisenä merkille, että komissio kiinnittää satamapolitiikkaa käsittelevässä tiedonannossaan merkittävästi huomiota tähän aiheeseen.

5.7.2 ETSK toistaa näkemyksensä siitä, että satamatoimintojen tehokkuus riippuu sekä luotettavuuteen että turvallisuuteen liittyvistä näkökohdista. Teknologisesta kehityksestä huolimatta näihin molempiin vaikuttavat hyvin pitkälti inhimilliset tekijät. Tästä syystä satamissa tarvitaan ammattitaitoisia ja hyvin koulutettua työvoimaa sekä maissa että aluksilla. ETSK on suosittanut, että työmarkkinaosapuolilla tulisi olla tärkeä rooli näiden olosuhteiden luomisessa ja säilyttämisessä ja että komission tulisi Euroopan tasolla tukea niiden panosta helpottamalla työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua.

5.7.3 Komitea onkin iloinen siitä, että komissio on päättänyt kannustaa Euroopan tason työmarkkinaosapuolia perustamaan satamiin komission päätöksessä 98/500/EY tarkoitettuja Euroopan tason työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua edistäviä alakohtaisia neuvottelukomiteoita.

5.7.4 ETSK tukee komission aikomusta ehdottaa satamatyöläisten koulutusta koskevaa vastavuoroisesti tunnustettavaa kehystä, mutta ehdottaa, että ensin vertailtaisiin nykyisiä, satamatyöläisten ammatillista pätevyyttä koskevia järjestelmiä. Tämä olisi järkevää tehdä eurooppalaisen sosiaalisen vuoropuhelun yhteydessä.

5.7.5 ETSK on komission kanssa samaa mieltä myös siitä, että työntekijöiden työturvallisuutta ja -terveyttä koskevien sääntöjen täytäntöönpanoa satamissa on seurattava tarkasti riippumatta siitä, ovatko säännöt yhteisön vai Kansainvälisen työjärjestön laatimia. Samoin on syytä parantaa tapaturmia koskevaa tilastotietoa. ETSK kannustaa kuitenkin käynnistämään kaikilla tasoilla ja asianmukaisilla foorumeilla aloitteita, joiden tavoitteena on taata terveyden ja turvallisuuden kehittäminen edelleen.

Bryssel 9. heinäkuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS