

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.1.2009
KOM(2009) 8 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN
KOMITEALLE**

EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset

KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE SEKÄ ALUEIDEN KOMITEALLE

EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset

1. JOHDANTO

Merenkulku on aina ollut yksi talouskasvun ja vaurauden avaintekijöistä Euroopan historiassa. Meriliikennepalveluilla¹ on keskeinen merkitys Euroopan taloudelle ja yrityksille maailmanlaajuisessa kilpailussa. Merenkulku ja siihen liittyvä meriteollisuus ovat Euroopassa tärkeitä työllistäjiä ja tulolähteitä.

Maailman kaupassa 80 prosenttia tavaroista kuljetetaan meriteitse, ja lähimerenkulun osuus Euroopan sisäisistä rahtikuljetuksista on 40 prosenttia. Koska Euroopan satamien kautta kulkee vuosittain yli 400 miljoonaa merimatkustajaa, merenkulku vaikuttaa suoranaisesti myös kansalaisten – sekä matkailijoiden että saarten ja syrjäseutujen asukkaiden – elämänlaatuun.

Maailmantalouden ja kansainvälisen tavarakaupan kasvu on viime vuosina lisännyt merkittävästi meriliikennepalvelujen kysyntää. Talouskriisin vaikutus reaalitalouteen on kuitenkin tuntunut vuoden 2008 lopussa myös merenkulkualalla. Nyt tarvitaan toimivaa politiikkaa, jotta EU:n meriliikennejärjestelmä pysyisi kilpailukykyisenä ja voisi omalta osaltaan edistää maailmantalouden elpymistä. Poliitiikan avulla ei olisi pelkästään selviydyttävä nykyisistä suhdanteista vaan myös varmistettava, että Eurooppa säilyttää keskeisen asiantuntemuksen ja teknologisen osaamisen, jotka palvelevat nykyisen ja tulevan meriliikenteen kestävyyttä ja kilpailukykyä.

Tässä tiedonannossa esitetään Euroopan meriliikennejärjestelmän **tärkeimmät strategiset tavoitteet** vuoteen 2018 saakka ja **määritellään keskeiset alat**, joilla EU:n toteuttamilla toimilla voidaan vahvistaa alan kilpailukykyä ja parantaa sen ympäristönsuojelun tasoa. Tiedonannossa on otettu huomioon nykyinen taloudellinen tilanne sekä meriliikennemarkkinoiden syklit.

Tiedonanto liittyy EU:n liikennepolitiikkaan (”Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan”)² sekä sen yhdenmennyyn meripolitiikkaan (”sininen kirja”)³, jotka muodostavat laajemman asiayhteyden. Lisäksi sillä tuetaan EU:n energia- ja ympäristöpolitiikkaa. Tiedonanto perustuu jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa käytyyn jatkuvaan vuoropuheluun, merenkulkualan kokoneiden ammattilaisten muodostaman ryhmän riippumattomiin lausuntoihin sekä analyttiseen tutkimukseen, jossa on tarkasteltu merenkulkualan trendejä ja muutoksiin viittaavia merkkejä⁴.

¹ Tarkempia tietoja on saatavissa Eurostatin meriliikennetilastoista: <http://ec.europa.eu/eurostat/>.

² KOM(2006) 314 lopullinen, 22.6.2006.

³ KOM(2007) 575 lopullinen, 10.10.2007.

⁴ Ks. merenkulkualan kokoneiden ammattilaisten muodostaman ryhmän komissiolle antama raportti (syyskuu 2008) sekä tutkimus ”OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018”, jossa esitetään kaikki asiaa koskevat tilastotiedot ja luvut. Tätä tiedonantoa olisi luettava yhdessä näiden asiakirjojen kanssa.

2. EUROOPPALAINEN MERENKULKU JA MAAILMANMARKKINAT

Eurooppa on merkittävä tekijä nykypäivän merenkulussa, sillä eurooppalaiset yritykset omistavat 41 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta (kantavuutena mitattuna). Eurooppalaisen meriliikenteen mukautuminen maailmantalouteen on saanut aikaan huomattavia rakennemuutoksia merenkulualalla. Globalisaatio on myös lisännyt suuresti maailman muiden merenkulkumaiden taholta tulevia kilpailupaineita.

Jäsenvaltiot ovat toteuttaneet **merenkulun valtiontukea koskevien yhteisön suuntaviivojen mukaisesti** useita toimenpiteitä, jotka ovat auttaneet pitämään osan kauppalaivastosta eurooppalaisissa alusrekistereissä ja luomaan työpaikkoja eurooppalaisille merenkulkijoille. Eurooppalaiset alusrekisterit joutuvat kuitenkin yhä käymään kovaa kilpailua EU:n ulkopuolisten maiden alusrekistereiden kanssa. Ulkomaisilla **kilpailijoilla on usein puolellaan merkittäviä etuja**: julkinen tuki, halvan pääoman saanti, runsas työvoiman tarjonta ja kansainvälisesti sovittujen normien löyhä täytäntöönpano.

Nykyisen talouskriisin vallitessa muut tekijät, kuten ylikapasiteetin vaara tietyillä markkinasegmenteillä, EU:n ulkopuolisten maiden protektionistiset kauppatoimet, energiamarkkinoiden epävakaisuus ja ammattitaitoisen eurooppalaisen työvoiman puutteeseen liittyvä taitotiedon katoaminen, voivat johtaa siihen, että **merenkulun harjoittajat ja meriteollisuus siirtävät toimintansa EU:n ulkopuolelle. Tämä heikentää EU:n toimia, joiden tavoitteena on varmistaa merenkulun laatu koko maailmassa.**

Komission tekemästä strategisesta katsauksesta voidaan tehdä seuraavat päätelmät:

- EU:n kannalta on olennaisen tärkeää, että merenkulkua ja siihen liittyvää meriteollisuutta varten luodaan vakaat ja ennustettavissa olevat kilpailuolosuhteet koko maailmassa. Otolliset puitteet, jotka suosivat korkealuokkaista meriliikennettä ja meriliikenteen harjoittajia, edistävät Euroopassa Lissabonin kasvu- ja työllisyysstrategian toteuttamista ja lisäävät eurooppalaisten meriklustereiden kilpailukykyä. Tällöin **Euroopan merenkulualalla on hyvät edellytykset kestää talouden hidastumista.**
- **Tonnistoverotusta, tuloverotusta ja valtiontukea** varten EU:lla on oltava selvät ja kilpailukykyä tukevat puitteet, jotka perustuvat merenkulun valtiontukea koskevista suuntaviivoista saatuihin kokemuksiin ja joita on parannettava tarpeen mukaan. Näissä puitteissa olisi toteutettava tavoitteellisia toimenpiteitä, joilla tuettaisiin ympäristöystävällistä merenkulkua, teknologista innovointia sekä merenkulkijoiden ammattitaitoa ja uramahdollisuuksia. Lisäksi olisi tutkittava mahdollisuuksia vahvistaa meriklustereiden tarjoamien työpaikkojen ja tuen välistä yhteyttä.
- On toteutettava voimaperäisiä toimia, joilla **tuetaan oikeudenmukaisia olosuhteita merenkulualan kansainvälisessä kaupassa** sekä markkinoillepääsyä. Meriliikennepalveluilla käytävän kaupan vapauttamista on jatkettava kaikilla tasoilla. Maailman kauppajärjestössä (WTO:ssa) käymiensä neuvottelujen lisäksi EY:n olisi käytävä tiiviimpää vuoropuhelua tärkeimpien kauppa- ja merenkulkukumppaneidensa kanssa ja lujitettava niiden kanssa tekemiään kahdenvälisiä sopimuksia.
- Näiden toimien yhteydessä olisi myös panostettava merenkulun laatuun. **Merenkulualan toimintaedellytyksiä olisi tasapuolistettava** yhteistyössä muiden kanssa varmistamalla kansainvälisesti sovittujen sääntöjen noudattaminen koko maailmassa.
- Kilpailulainsäädännön alalla komissio on hiljattain tarkastellut uudelleen kilpailusääntöjä, joita sovelletaan Eurooppaan suuntautuvaan ja Euroopasta lähtevään meriliikenteeseen. Komissio seuraa yhä markkinatilannetta, tutkii uuden kilpailunrajoituksia koskevan lähestymistavan taloudellisia vaikutuksia ja toteuttaa tarvittaessa toimenpiteitä. Lisäksi se

ryhtyy johtamaan toimintaa, jonka tavoitteena on yhdenmukaistaa tärkeimpiä kilpailusääntöjä maailmanlaajuisesti.

- Kiihtyvä globalisaatio on myös horjuttanut kansainvälisiä puitteita, joissa säännellään **lippu-, satama- ja rantavaltioiden oikeuksia ja velvollisuuksia**. YK:n merioikeusyleissopimuksessa esitetyn ”todellisen yhteyden” periaatteen olisi oltava johtoajatuksena kansainvälisissä pyrkimyksissä edistää kestäväää kehitystä.

3. HENKILÖRESURSSIT, MERIMIESTAIDOT JA MERENKULKUALAN TAITOTIETO

Meriteollisuus on viime vuosina luonut monia työpaikkoja joko suoraan tai välillisesti. Noin 70 prosenttia merenkulkuun liittyvistä työpaikoista on maissa olevia osaamiskeskeisiä, korkeatasoisia työpaikkoja. Koska **merenkulun ammattilaisista**, päällystöstä ja miehistöstä, **on kasvava pula**, vaarana on, että henkilöresurssit, jota pitävät yllä Euroopan meriteollisuuden kilpailukykyä, eivät ole enää riittäviä.

EU:n olisi oman etunsa vuoksi tiedotettava kansalaisille **merenkulkualan ammattien tarjoamista mahdollisuuksista**. Tämä voitaisiin tehdä toteuttamalla toimia, joihin osallistuisivat tarpeen mukaan komissio, jäsenvaltiot ja alan yritykset.

Yhteisön toimilla olisi erityisesti oltava seuraavat tavoitteet:

- **Toteuttaa tavoitteellisia toimia**, joilla helpotetaan koko työiän kestäväää urakehitystä meriklustereissa. Toimissa olisi kiinnitettävä erityistä huomiota koulutukseen, jotta eurooppalaiset päällystön jäsenet voisivat kehittää vaativaa osaamista ja pätevyyttä parantaakseen työllisyysnäkömiään ja jotta miehistön jäsenillä olisi hyvät mahdollisuudet edetä urallaan päällystön jäseniksi.
- **Antaa myönteisempi kuva merenkulusta** ja merenkulkualan ammattiteista, tiedottaa työmahdollisuuksista, helpottaa **työvoiman liikkuvuutta** koko Euroopan meriteollisuudessa ja edistää parhaita toimintatapoja tiedotus- ja rekrytointikampanjoissa.
- Tukea Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMOn) ja Kansainvälisen työjärjestön (ILO:n) toimintaa **merenkulkijoiden oikeudenmukaisen kohtelun** varmistamiseksi. Yhtenä tavoitteena on varmistaa, että suuntaviivat, jotka koskevat merenkulkijoiden kohtelua merionnettomuuden, aluksen jättämisen, merenkulkijan loukkaantumisen tai surmansa saamisen yhteydessä, sekä maissa käyntiä koskevat ehdot pannaan asianmukaisesti täytäntöön sekä EU:ssa että muualla maailmassa.
- Toteuttaa jatkotoimia sosiaalisen sääntelykehityksen uudelleenarvioimista koskevan komission tiedonannon⁵ perusteella, jotta voidaan luoda uusia ja parempia merenkulkualan työpaikkoja.
- Edistää **tieto- ja viestintätekniikan tehokasta käyttöä merellä olevien elämänlaadun parantamiseksi**. Satelliittivälitteisen laajakaistaviestinnän käyttöä olisi edistettävä muun muassa aluksilla tarjottavan terveydenhuollon, etäopiskelun ja henkilökohtainen viestinnän alalla.
- Toteuttaa **yksinkertaistamistoimia**, joiden tavoitteena on keventää päälliköiden ja päällystön jäsenten hallinnollisia rasitteita aluksilla.

⁵ KOM(2007) 591, 10.10.2007.

On tarpeen löytää oikea tasapaino EU:n merenkulkijoiden työehtojen ja Euroopan kauppalaivaston kilpailukyvyyn välillä. Tätä varten perustetaan erityistyöryhmä selvittämään keinoja, joilla tasapaino voidaan saavuttaa.

Meriliikenteen turvallisuuden, varmuuden ja ympäristöystävällisyyden kannalta on erityisen tärkeää, että miehistöä koskevat koulutusvaatimukset ja miehistön ammattipätevyys pysyvät korkealla tasolla. EU:n ja sen jäsenvaltioiden on luotava merenkulkijoiden koulutusta varten asianmukaiset puitteet toteuttamalla toimia, joilla on erityisesti seuraavat tavoitteet:

- Varmistaa, että kaikki maat, jotka antavat merenkulkijoiden pätevyyskirjoja, **noudattavat** tiukasti kansainvälisiä ja yhteisön vaatimuksia kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (STCW-yleissopimuksen) mukaisesti.
- Antaa merkittävä panos **STCW-yleissopimuksen tarkistamiseen** ja varmistaa yhteisön säädösten avulla, että tarkistettu yleissopimus tulee nopeasti voimaan ja sen täytäntöönpano ja noudattamisen valvonta toteutetaan tehokkaasti.
- Edistää eurooppalaisten **merenkulkualan oppilaitosten** yhteistyötä. Yhteistyön tavoitteena on saattaa merenkulkijoiden pätevyys ajan tasalle ja sopeuttaa vaatimukset merenkulkualan nykyisiin vaatimuksiin (kehittyneet alukset, tieto- ja viestintäteknikka, turvallisuus ja turvatoimet).
- Kehittää yhteistyössä oppilaitosten ja merenkulkualan kanssa ”**merenkulkualan osaamistodistuksia**” (eurooppalaiset merenkulkualan tutkinnon jälkeiset opinnot), joiden vaatimukset voivat olla tiukempia kuin STCW-yleissopimuksessa edellytetään. Samassa yhteydessä voidaan harkita merenkulkualan koulutuksen osaamiskeskuksista muodostuvan verkoston perustamista (Euroopan merenkulkuakatemia).
- Ottaa päällystön jäsenten koulutuksessa käyttöön **Erasmus-ohjelman tyyppinen vaihto-ohjelma** jäsenvaltioiden merenkulkuoppilaitosten välillä.
- Edistää yhteistyössä merenkulkualan yritysten kanssa (tarvittaessa erilaisten kannustimien avulla) **aluksilla olevien harjoittelupaikkojen tarjoamista kokelaille** näiden opiskellessa EU:n koulutuslaitoksissa.

Työolojen osalta EU:n ensisijaisena tavoitteena on varmistaa **merityötä koskevan ILO:n yleissopimuksen (2006) täytäntöönpano** työ- ja elinolojen parantamiseksi aluksilla. EU:n työmarkkinaosapuolten välinen sopimus yleissopimuksen keskeisten osien täytäntöönpanosta osoittaa, että merenkulkualan toimijat kannattavat laajalti näitä pyrkimyksiä. EU:n ja jäsenvaltioiden toimilla olisi oltava seuraavat tavoitteet:

- Jäsenvaltioiden olisi **ripeästi ratifioitava vuonna 2006 tehty merityötä koskeva yleissopimus** ja hyväksyttävä pikaisesti komission ehdotus, joka perustuu toimialan sopimukseen yleissopimuksen keskeisten osien panemisesta täytäntöön EU:n lainsäädännössä.
- Uusien sääntöjen **tehokas täytäntöönpano** olisi varmistettava sopivilla toimenpiteillä, kuten lippuvaltioiden ja satamavaltioiden suorittamaa valvontaa koskevilla vaatimuksilla.
- Olisi laadittava **alusten turvallista miehitystä koskeva tavoitteellinen säännöstö**, jossa käsitellään väsymykseen liittyviä ongelmia ja asianmukaisia vahdinpito-olosuhteita EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla.
- Olisi edistettävä ja tuettava tutkimustoimintaa, jossa käsitellään **inhimillisiä tekijöitä**. Nämä ovat mutkikas ja moniulotteinen ongelma, joka vaikuttaa merellä olevien hyvinvointiin ja usein suoraan myös meriturvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun.

- Olisi harkittava toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa aluksilla tarjottavaa terveydenhoitoa.

4. LAADUKAS MERENKULKU KESKEISENÄ KILPAILUETUNA

Maailman kauppalaivasto voi kasvaa vuosien 2008 ja 2018 välisenä aikana 77 500:sta käytössä olevasta aluksesta noin 100 000 alukseen (joiden kantavuus on vähintään 500 dwt). Kantavuutena mitattuna kasvu on vielä vaikuttavampaa: kokonaiskapasiteetin odotetaan kasvavan vuosien 2008 ja 2018 välisenä aikana 1 156 miljoonasta yli 2 100 miljoonaan dwt:hen⁶.

4.1. Ympäristönsuojelun tason parantaminen

Euroopan merenkulkuviranomaiset ja alan toimijat ovat viime vuosina **panostaneet merkittävästi** merenkulun ympäristövaikutusten vähentämiseen. EU:n sääntelyjärjestelmää on vahvistettu ja jäsenvaltioiden kanssa tehtävää yhteistyötä on lisätty sellaisten kysymysten käsittelyssä kuin onnettomuuksien ja vaaratilanteiden estäminen, päästöt ilmakehään, painolastivesien käsittely ja alusten kierrätys.

Näitä toimia on jatkettava. Komission, jäsenvaltioiden ja Euroopan meriteollisuuden olisi yhteisvoimin pyrittävä **jätteettömään ja päästöttömään merenkulkuun, joka on pitkän aikavälin tavoitteena**. Sen saavuttamiseksi olisi priorisoitava seuraavia toimia:

- Olisi kehitettävä määrätietoisesti yhtenäistä ja laaja-alaista lähestymistapaa, jonka avulla voitaisiin **vähentää** kansainvälisessä meriliikenteessä syntyviä **kasvihuonekaasupäästöjä** yhdistämällä teknisiä, operatiivisia ja markkinapohjaisia toimenpiteitä.
- Tässä yhteydessä EU:n olisi **toimittava aktiivisesti IMOssa** aluksista peräisin olevien kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamiseksi tai vähentämiseksi⁷. Kööpenhaminassa joulukuussa 2009 pidettävässä ilmastosopimuksen osapuolten konferenssissa olisi hyväksyttävä oikeudellisesti sitova järjestelmä. Jos näissä pyrkimyksissä ei edistytä, EU:n olisi annettava ehdotuksia Euroopan tasolla.
- Olisi varmistettava, että jäsenvaltiot saavuttavat ”**ympäristön hyvän tilan**” suvereniteettiinsa tai lainkäyttövaltaansa kuuluvilla merivesillä vuoteen 2020 mennessä, kuten uudessa meristrategiadirektiivissä⁸ edellytetään.
- EU:n lainsäädäntöä, jossa säädetään **satamissa olevista aluksilla syntyneen jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista**, olisi vahvistettava parantamalla sen täytäntöönpanojärjestelyjä. Tässä yhteydessä olisi varmistettava, että laitteiden saatavuudessa ja hallinnollisissa menettelyissä otetaan huomioon liikenteen odotettu kasvu.
- Olisi ryhdyttävä toteuttamaan ehdotuksia, jotka on esitetty **laivanromutustoiminnan parantamista** koskevassa EU:n strategiassa⁹. Lisäksi olisi huolehdittava siitä, että alusten kierrätystä koskeva IMOn yleissopimus hyväksytään ja pannaan määrätietoisesti täytäntöön.
- Olisi valvottava, että muutokset, jotka IMO hyväksyi lokakuussa 2008 MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI **aluksista peräisin olevien rikkioksidi- ja typpioksidipäästöjen vähentämiseksi**, pannaan asianmukaisesti täytäntöön. Olisi myös

⁶ Lähde: OPTIMAR-tutkimus, LR Fairplay Research Ltd & Partners (syyskuu 2008).

⁷ Pakollisia päästöjen vähentämistoimia olisi sovellettava kaikkiin maailman kauppalaivaston aluksiin. Nykyään yli 75 prosenttia maailman kauppalaivastosta on rekisteröity maihin, jotka eivät ole allekirjoittaneet Kioton pöytäkirjaa.

⁸ EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁹ KOM(2008) 767, 19.11.2008.

arvioitava, mitkä Euroopan merialueet olisi nimettävä päästöjen valvonta-alueiksi, mikä on sopivien polttoaineiden saatavuus ja mitä vaikutuksia kohdistuu lähimerenkulkuun. Komission ehdotuksissa on pyrittävä siihen, ettei lähimerenkulusta siirrytä takaisin maantiekuljetuksiin.

- Olisi edistettävä maasähkön kaltaisten vaihtoehtoisten energialähteiden käyttöä satamissa. Komissio ehdottaakin ensimmäisenä toimenaan maasähkön määräaikaista verovapautta energiaverodirektiivin tulevan uudelleentarkastelun yhteydessä ja kehittää laajaa kannustus- ja sääntelyjärjestelmää.
- **Komission ”Laadukas merenkulku” -kampanja** olisi käynnistettävä uudelleen tekemällä kumppanuussopimuksia Euroopan merenkulkuviranomaisten, koko meriteollisuuden ja meriliikennepalvelujen käyttäjien välillä.
- Samalla olisi edistettävä **eurooppalaista merenkulun ympäristöjärjestelmää** (EMS-MT), jonka tavoitteena on parantaa jatkuvasti ympäristönsuojelun tasoa merenkulun alalla, sekä harkita rekisteröinti-, satama- ja muiden maksujen porrastamista, jolla voidaan tukea ympäristöystävällistä merenkulkua.

4.2. Merenkulun turvallisuus

Kolmannen meriturvallisuuspaketin hyväksyminen ja täytäntöönpano merkitsevät sitä, että EU on luonut yhden maailman laaja-alaisimmista ja kehittyneimmistä merenkulun sääntelyjärjestelmistä. Euroopan merenkulkuviranomaiset ja alan toimijat ovat myös investoineet merkittävästi turvallisuutta ja turvatoimia koskevien vaatimusten täytäntöönpanoon.

Kauppalaiivaston kasvu, erittäin suurten alusten käyttöönotto matkustaja- ja rahtiliikenteessä ja meriliikenteen eksponentiaalinen kasvu lisäävät kuitenkin suuresti meriturvallisuuteen kohdistuvia paineita. Avointen ja purjehduskelpoisten väylien määrän kasvu lisää väistämättä liikennettä Koillisväylällä, joka asettaa omat erityisvaatimuksensa. Suezin kanavan laajentaminen merkitsisi suurempien alusten käyttöä, Välimeren kautta kulkevan liikenteen kasvua ja myös suurempia riskejä.

EU:n ja jäsenvaltioiden olisi tulevina vuosina toteutettava seuraavat toimet:

- **Annettava etusija** voimassa olevien EU-sääntöjen ja kansainvälisten sääntöjen **täytäntöönpanolle** sekä kolmanteen meriturvallisuuspakettiin sisältyvien toimenpiteiden ripeälle toteuttamiselle.
- Tarkasteltava uudelleen **Euroopan meriturvallisuusviraston tehtäviä ja toimintaa**, jotta virasto voisi antaa entistä parempaa teknistä ja tieteellistä apua jäsenvaltioille ja komissiolle.
- Tehostettava EU:n osallistumista IMOn toimintaan ja lujitettava **kansainvälistä yhteistyötä** EU:n kauppa- ja merenkulkukumppaneiden, erityisesti naapurimaiden kanssa, mikä edistäisi yhteistä meriturvallisuuskulttuuria ja tukisi yhteisiä pyrkimyksiä muun muassa satamavaltiotarkastuksissa.
- Samassa yhteydessä kiinnitettävä erityistä huomiota **äärimmäisten ankarien sääolojen**, kuten jään aiheuttamiin ongelmiin sekä alusten koon jatkuvaan kasvuun. Kaikkiin aluksiin, jotka purjehtivat vaarallisilla merialueilla, olisi sovellettava asianmukaisia jäissäkulku- ja rakennusnormeja sekä avunantoa koskevia vaatimuksia (jäänmurtajat).
- Varmistettava, että **merellä pelastettujen kohtelua koskevia IMOn suuntaviivoja** sovelletaan järjestelmällisesti. Euroopan olisi toimittava edelläkävijänä avunantotoimissa sekä niiden velvollisuuksien selventämisessä, jotka liittyvät merihädässä olevien

pelastamiseen. Näillä toimilla olisi varmistettava erityisesti, että rantavaltiot harjoittavat koordinoitua ja tekevät yhteistyötä kaikkien osapuolten kanssa, ja kannustettava samalla alusten päälliköitä täyttämään velvollisuutensa.

- Varmistettava, että kaikki Euroopan merenkulkuviranomaiset ottavat käyttöön tarvittavat taloudelliset ja henkilöresurssit täyttääkseen velvollisuutensa lippu-, satama- ja rantavaltioina. Kaikkien EU:n jäsenvaltioiden olisi oltava **satamavaltioiden suorittamaa tarkastustoimintaa koskevan Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjan ”valkoisella listalla”** viimeistään vuonna 2012.
- Pyrittävä IMOssa mahdollisimman pikaiseen sopimukseen **tehokkaasta kansainvälisestä järjestelmästä, jolla säännellään vastuuta ja vahingonkorvausta** vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä.
- Varmistettava, että kaikki jäsenvaltiot ovat vuoteen 2012 mennessä sitoutuneet velvoitteidensa mukaisesti kaikki keskeisiin kansainvälisiin yleissopimuksiin ja että ne täyttävät **IMOn velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa** koskevan säännösten ja IMOn jäsenvaltioiden vapaaehtoisen auditointijärjestelmän vaatimukset.

4.3. Merenkulun turvatoimet

Euroopan merenkulkualan toimijat ovat **panostaneet merkittävästi** IMOn vuonna 2002 hyväksymien ja vuonna 2004 EU:n lainsäädäntöön sisällytettyjen **pakollisten turvatoimien täytäntöönpanoon**. Terrorismin uhka ei ole kuitenkaan hälvenemässä, ja sekä alukset että satamat ovat yhä **alttiina terroriteoille**. Suurta huolta aiheuttavat myös **merirosvous ja aseelliset ryöstöt**, joita tehdään merillä. Lisäksi ongelmana ovat vaaratilanteet, joissa on mukana **salakuljettajia ja salamatkustajia**.

Haasteena on saattaa päätökseen jo alkuun pantu työ, jonka tavoitteena on luoda laaja turvatoimien järjestelmä, joka perustuu **ennaltaehkäisyyn, toimintavalmiuteen ja vastustuskykyyn**. Tämän toiminnan pitäisi johtaa todelliseen ”**turvakulttuuriin**”, josta tulee erottamaton osa laadukasta merenkulkua ja satamatoimintoja, asettamatta kuitenkaan turhia rajoituksia merenkulun harjoittamiselle, merenkulkijoiden elämänlaadulle tai matkustajille.

EU:n ja jäsenvaltioiden toimilla tulee olla kunkin osapuolen toimivallan rajoissa seuraavat tavoitteet:

- **Terroriuhkien** osalta komission ja jäsenvaltioiden on yhä tuettava kansainvälisiä **turvatoimia**, jotka on suhteutettu vallitsevaan turvallisuusuhkaan ja jotka perustuvat asianmukaisiin riskianalyysimenetelmiin. Lippuvaltioiden ja alusten omistajien on tehtävä tiivistä yhteistyötä, ja merenkulkijoiden on saatava asianmukaista **perus- ja jatkokoulutusta**.
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi hyödynnettävä täysimittaisesti yhteisön tullikoodeksiin tehtyjä turvallisuusnäkökohtiin liittyviä muutoksia ja edistettävä siten kansainvälisiä toimia, joiden tavoitteena on kansainvälisen toimitusketjun turvaaminen.
- Komission ja jäsenvaltioiden on **reagoitava määrätietoisesti merirosvouteen ja aseellisiin ryöstöihin** ja edistettävä merenkulun turvallisuutta näistä ongelmista kärsivillä alueilla. Euroopan olisi myötävaikutettava niiden maiden kehitykseen ja vakauttamiseen, joista käsin tällaisia hyökkäyksiä tehdään.
- Tältä osin kaikkein kiireellisimpänä toimenä on **suojella sellaisilla aluksilla olevia merenkulkijoita, kalastajia ja matkustajia, jotka purjehtivat Somalian rannikolta tai Adeninlahdella tai jollakin muulla maailman alueella, joka voi tulevaisuudessa muuttua ongelmalliseksi**.

- Maailman meriliikennejärjestelmän vakaus edellyttää myös, että kansainvälisiä laivaväyliä suojellaan kaikilta teoilta, jotka voivat haitata niiden kautta kulkevaa liikennettä. Esimerkiksi Adeninlahden kautta kuljetetaan yli 12 prosenttia kaikesta meriteitse kuljetettavasta öljystä, ja jos merkittävä osa liikenteestä siirretään kulkemaan Hyväntoivonniemen ympäri, normaali matka Eurooppaan pitenee kaksinkertaiseksi, jolloin myös polttoaineen kulutus, päästöt ja kuljetuskustannukset kasvavat merkittävästi.
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi laadittava **valmiussuunnitelmia**, joihin sisältyy varhaisvaroitusjärjestelmiä, tapahtumien yhteistä seurantaa ja suojelusuunnitelmia. Tällaisissa mekanismeissa olisi hyödynnettävä täysimittaisesti alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmää (LRIT-järjestelmää) ja muita sopivia valvontajärjestelmiä sekä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välistä tiivistettyä yhteistyötä.
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi yhteisvoimin varmistettava, että alusten ja satamarakenteiden kansainväliseen turvasäännöstyön (**ISPS-säännöstyön**) tehdään asianmukaiset parannukset. Lisäksi olisi harkittava ohjelmaa, jossa satama- ja merenkulkuviranomaisille annettaisiin teknistä apua.

4.4. Merivalvonta

Vuotta 2018 silmällä pitäen olisi lisättävä EU:n merenkulkujärjestelmän kapasiteettia ottamalla käyttöön integroitu tiedonhallintajärjestelmä, joka mahdollistaisi kaikkien sellaisten merillä tai sisävesillä liikkuvien alusten **tunnistamisen, valvonnan, seuraamisen ja raportoinnin**, jotka ovat tulossa Euroopan satamiin, lähdössä Euroopan satamista tai kulkevat EU:n vesien kautta tai niiden välittömässä läheisyydessä.

Järjestelmä sisältyisi eMaritime-aloitteeseen, ja siitä kehitettäisiin integroitu EU-järjestelmä, joka tarjoaisi sähköisiä palveluja kuljetusketjun eri kohdissa. Näin ollen järjestelmän olisi voitava kommunikoida eFreight-, eCustoms- ja älykkäiden liikennejärjestelmien¹⁰ kanssa, mikä antaisi käyttäjille mahdollisuuden jäljittää ja seurata rahtia paitsi vesikuljetuksissa myös kaikissa liikennemuodoissa todellisen komodaalisuuden mukaisesti.

Laajemmin katsottuna EU:n olisi hyödynnettävä jo käytävissä olevia resursseja, kuten AIS-, LRIT-, SafeSeaNet- ja CleanSeaNet-järjestelmiä, tai kehitteillä olevia resursseja, kuten Galileo- ja GMES-ohjelmia, otettava huomioon tarve kehittää Eurosur-järjestelmä valmiiksi¹¹ ja edistettävä sellaisen alustan luomista, jolla varmistetaan meri-, maa- ja avaruusteknologioiden **lähentymisen**, sovellusten **eheys** ja asianmukainen **tietojen hallinta ja valvonta** sen periaatteen mukaisesti, että tietoihin voivat tutustua vain ne, jotka niitä todella tarvitsevat tehtäviensä hoitamisessa. Päällekkäisyyksien välttämiseksi olisi edistettävä siviili-sotilasyhteistyötä.

Komissio panostaa myös integroidun rajatylittävän ja monialaisen valvontajärjestelmän kehittämiseen¹². Tässä on yhtenä keskeisenä tavoitteena perustaa kansallisten viranomaisten välisiä tiedonvaihtoverkkoja, joiden avulla voidaan lisätä valvontatoimien yhteentoimivuutta, tehostaa merellä toteutettavia toimia ja helpottaa yhteisön lainsäädännön ja politiikkojen täytäntöönpanoa¹³.

¹⁰ KOM(2007) 607, 18.10.2007.

¹¹ Ks. 5. kesäkuuta 2008 annetut neuvoston päätelmät, joissa käsitellään Frontex-viraston ja Eurosur-järjestelmän tulevaa kehitystä sekä EU:n ulkorajavalvonnan tulevia haasteita.

¹² SEC(2008) 2737, 3.11.2008.

¹³ Vuonna 2008 toteutetuista toimista esitetään yleiskatsaus asiakirjassa SEC(2008) 3727, 13.10.2008. Lisäksi komissio aikoo antaa neuvostolle ja Euroopan parlamentille merivalvontaa käsittelevän tiedonannon vuonna 2009.

4.5 Merenkulku EU:n energiavarmuuden keskeisenä tekijänä

Merenkulku on Euroopan energiavarmuuden keskeinen tekijä ja näin ollen tärkeä väline Euroopan energiapolitiikassa. Se on katsottava osaksi EU:n **strategiaa, jonka tavoitteena on monipuolistaa energialähteitä ja energian toimitusreittejä**. Öljystä 90 prosenttia kuljetetaan meriteitse, ja voimistuvana suuntauksena on kuljettaa maakaasua nesteytettyssä muodossa (LNG) säiliöaluksilla. Monia muitakin energiatuotteita kuljetetaan meriteitse¹⁴.

Energiatuotteita kuljettavalla kauppalaivastolla – raakaöljy-, tuote-, LNG- ja LPG-säiliöaluksilla ja offshore-huoltoaluksilla – on yhä suurempi merkitys **toimivien energiamarkkinoiden ja energian toimitusvarmuuden** turvaamisessa ja näin ollen myös Euroopan kansalaisten hyvinvoinnin ja koko Euroopan talouden varmistamisessa.

Viimeaikaiset häiriöt maitse tapahtuvissa maakaasun ja öljyn toimituksissa osoittavat entistä selvemmin LNG-infrastruktuurin merkityksen. Kuten on tähdennetty etenkin toisessa strategisessa energiakatsauksessa¹⁵, LNG-laitosten avulla voidaan olennaisesti **joustavoittaa kaasutoimituksia** energian sisämarkkinoilla ja antaa siten mahdollisuus toimia solidaarisesti kriisitilanteissa. Energiatuotteita kuljettavien alusten on oltava kaikkein tiukimpien teknisten vaatimusten mukaisia, ja niiden miehistöjen on oltava hyvin koulutettuja. Tämä on osa EU:n pyrkimyksiä parantaa merenkulun laatua.

5. YHTEISTYÖ KANSAINVÄLISELLÄ NÄYTTÄMÖLLÄ

Euroopan unioni on jo pitkään pyrkinyt merenkulkualalla avoimeen ja terveeseen kilpailuun ja merenkulun laatuun. Sen vuoksi se tukee kansainvälisten erityisjärjestöjen, kuten IMO:n, ILO:n, WTO:n ja WCO:n, merenkulkualalla tekemää työtä, kahdenvälisten merenkulkusopimustensa muodostamaa lujaa ja laajenevaa verkkoa sekä tärkeimpien kauppaja merenkulkukumppaneiden kanssa käytävää vuoropuhelua.

Tästä on hyvänä esimerkkinä merenkulkusopimus, jonka komissio ja jäsenvaltiot tekivät Kiinan kanssa vuonna 2002. Samaa lähestymistapaa noudatetaan myös EU:n nykyisissä alueellisissa kahdenvälisissä suhteissa ja neuvotteluissa, kuten Euro–Välimeri-yhteistyössä (Euromedissä), Välimeren unionissa ja Mercosurissa.

Merenkulkuun ja siihen liittyviin palveluihin nykyään kohdistuvat globaalit paineet vaativat kansainväliseltä yhteisöltä vakuuttavia ratkaisuja. Komissiolla ja jäsenvaltioilla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa sellaisten muutosten tekemiseen, joilla saadaan aikaan **laaja kansainvälinen merenkulun sääntelyjärjestelmä**, jolla voidaan vastata 21. vuosisadan haasteisiin:

- On ratkaisevan tärkeää, että Eurooppa toimii yhtenäisesti useilla kansainvälisillä foorumeilla muun muassa hallinnon alalla (UNCLOS), kansainvälisen kaupan alalla (WTO ja merenkulkua koskevat kahdenväliset neuvottelut ja sopimukset, UNCITRAL), turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla (IMO) sekä työoikeuden (ILO) ja tullin alalla (WCO).
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi yhteistyössä toistensa kanssa pyrittävä saavuttamaan kaikki meriturvallisuuteen ja merenkulun turvatoimiin liittyvät EU:n tavoitteet IMOssa sovittujen **kansainvälisten asiakirjojen** mukaisesti. Toisaalta, jos IMOssa käydyt neuvottelut epäonnistuvat, EU:n olisi ensimmäisessä vaiheessa ja laajempaa kansainvälistä

¹⁴ Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Energy Policy and maritime policy: ensuring a better fit”, SEC(2007) 1283/2, 10.10.2007.

¹⁵ SEC(2008) 2794 ja SEC(2008) 2791.

sopimusta odotettaessa otettava aloite käsiinsä toteuttamalla toimenpiteitä sellaisissa kysymyksissä, jotka ovat sille erityisen tärkeitä, ottaen huomioon kansainvälinen kilpailuympäristö.

- Jotta EU:n jäsenvaltiot voisivat toimia tehokkaana ryhmänä, joka voi tukeutua vahvoihin jäseniinsä, on tarpeen vahvistaa **EU:n roolia ja näkyvyyttä IMOssa** virallistamalla EU:n koordinointimekanismi ja hankkimalla sille virallinen tarkkailijan asema IMOssa, jollei täyttä jäsenyyttä. Tämä ei vaikuta niihin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, joita EU:n jäsenvaltioilla on IMO:n sopimuspuolina.
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi panostettava **IMO:n yleissopimusten ratifiointimekanismin parantamiseen, jotta yleissopimukset voitaisiin ratifioida nopeasti koko maailmassa**. Tässä yhteydessä olisi muun muassa selvitettävä, voidaanko lippuvaltioon perustuva ratifiointi korvata kauppalaivaston kotivaltioon perustuvalla ratifioinnilla.
- Komission ja jäsenvaltioiden olisi tehtävä kauppaa- ja merenkulkukumppaneiden kanssa yhteistyötä, jotta niiden näkemykset lähenisivät toisiaan IMOssa. EU:n kansainvälisten yhteistyöpyrkimysten olisi johdettava sellaisen **mekanismin** perustamiseen, **jolla varmistetaan, että kaikki maailman lippu- ja rantavaltiot panevat kansainvälisesti sovitut säännöt täytäntöön**.
- Komissio on hiljattain antanut arktista aluetta käsittelevän tiedonannon, jossa se on tehnyt ehdotuksia **kyseisen merialueen suojelemiseksi ja säilyttämiseksi**¹⁶ ja erityisesti kestävän kaupallisen merenkulun varmistamiseksi arktisella alueella. Näiden ehdotusten pohjalta olisi toteutettava jatkotoimia.

6. LÄHIMERENKULUN JA MERILIIKENNEPALVELUJEN KOKO POTENTIAALIN HYÖDYNTÄMINEN EUROOPASSA YRITYSTEN JA KANSALAISTEN EDUKSI

ETAn jäsenvaltioiden ja naapurimaiden taloudellisen yhdentymisen edistymisellä on myönteinen vaikutus Euroopan sisäisiin meriliikenneyhteyksiin. Euroopan talous on todennäköisesti selviytynyt nykyisestä kriisistä vuoteen 2018 mennessä. Näin ollen meriliikenteen odotetaan kasvavan 27 jäsenvaltion EU:ssa 3,8 miljardista tonnista noin 5,3 miljardiin tonniin vuosien 2006 ja 2018 välisenä aikana. Tämän perusteella infrastruktuuriin, kuten satamiin ja niiden sisämaayhteyksiin, sekä itse merenkulkuaan kohdistuu kymmenen vuoden kuluttua 1,6 miljardia tonnia suurempi paine kuin nykyään. Rahtiliikenteen lisäksi myös matkustajaliikenne kasvaa, lautta- ja risteilyliikenne mukaan luettuina. Tässä yhteydessä on varmistettava alueellinen jatkuvuus ja yhteenkuuluvuus sekä laatuvaatimusten soveltaminen merimatrustajien eduksi.

Haasteena on löytää sopiva toimenpidekokonaisuus, jolla voidaan varmistaa satamien toimiminen tehokkaina yhdyskäytävinä. Tätä varten on luotava uutta infrastruktuuria ja parannettava nykyisen kapasiteetin käyttöä lisäämällä satamien tuottavuutta. Nykyistä järjestelmää, kuten sisämaayhteyksiä ja tavaraliikennekäytäviä, on mukautettava vastaamaan odotettua kasvua. Pääpaino olisi pantava seuraaville toimille:

- Olisi luotava todellinen **esteetön eurooppalainen meriliikennealue** poistamalla tarpeettomat hallinnolliset esteet ja kaksinkertaiset rajatarkastukset, ottamalla käyttöön yhdenmukaisia asiakirjoja ja poistamalla kaikki muut tekijät, jotka voivat ehkäistä lähimerenkulun kasvua.

¹⁶ KOM(2008) 763, 20.11.2008.

- Olisi toteuttava **Euroopan satamapolitiikkaa** käsittelevässä tiedonannossa esitetyt toimenpiteet. **Satamapalvelujen tarjonnassa** olisi aina noudatettava turvallisuutta, turvatoimia ja kestävästä kasvusta koskevia vaatimuksia sekä reilun kilpailun, taloudellisen toiminnan avoimuuden, syrjimättömyyden ja kustannustehokkuuden periaatteita.
- Olisi luotava **sopivat olosuhteet, jotka houkuttelevat tekemään satama-alan investointeja**. Etusija olisi annettava hankkeille, joissa uudenaikaistetaan ja laajennetaan satamien infrastruktuuria ja sisämaayhteyksiä niillä alueilla, jotka todennäköisesti kärsivät ylikuormitusongelmista.
- Satamien laajentamista koskevissa ympäristöarvioinneissa olisi yleisemmin käytettävä nopeutettua menettelyä, joka lyhentää merkittävästi toteutuksen kestoja. Tätä varten komissio antaa **suuntaviivat yhteisön ympäristölainsäädännön soveltamisesta satamien kehittämiseen**¹⁷.
- Olisi vahvistettava EU:n strategiaa, jolla varmistetaan **merten moottoriteihin** liittyvien hankkeiden täysimittainen hyödyntäminen, helpotettava edelleen innovatiivisten, integroitujen ja intermodaalisten kuljetusratkaisujen käyttöönottoa, yksinkertaistettava hallinnollisia vaatimuksia ja tuettava komission ehdottamia aloitteita, joilla pyritään vähentämään liikenteen ympäristövaikutuksia.
- Tätä kehitystä olisi tuettava EU:n rahoitusohjelmista, kuten **Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien hankkeiden** rahoituksesta, Marco Polo -ohjelmasta ja aluepolitiikan välineistä, joilla olisi pyrittävä vaikuttamaan myös liikennemuotosiirtymää edistäviin tekijöihin.
- Olisi tuettava toimenpiteitä, **joilla voidaan parantaa yhteyksiä saariin ja edistää EU:n sisäistä pitkän matkan matkustajaliikennettä** laadukkaana risteily- ja lauttaliikenteen ja asianmukaisten terminaalien avulla. Puitteita, joissa voidaan tarjota julkisia meriliikennepalveluja, jotka ovat täysin alueellisen jatkuvuuden vaatimusten mukaisia, voitaisiin kehittää niiden kokemusten perusteella, jotka on saatu kabotaasiasetuksen antamisen jälkeen (asetus annettiin jo vuonna 1992).
- Samalla olisi tarkasteltava taloudellisia ohjauskeinoja (kuten veroja, maksuja ja päästökauppajärjestelmiä), joilla voidaan tukea ”**oikeaa hinnoittelua**”¹⁸, kannustaa käyttäjiä hyödyntämään lähimerenkulun tarjoamia vaihtoehtoja, puuttua tieliikenteen ruuhkaongelmiin ja edistää yleisesti sellaisia markkinaratkaisuja, joilla myötävaikutetaan koko kuljetusketjun kestävyteen.
- Olisi käsiteltävä **lautta- ja risteilymatkustajien oikeuksia** Euroopassa tukemalla laatukampanjaa (parhaiden lauttaliikenteen harjoittajien palkitseminen).

7. EUROOPPA MAAILMAN KÄRKEEN MERENKULKUALAN TUTKIMUKSESSA JA INNOVOINNISSA

Tutkimus ja innovointi vaikuttavat suuresti eurooppalaisten merenkulkualan yritysten kilpailukykyyn sekä niiden mahdollisuuksiin vastata ympäristöön, energiaan, turvallisuuteen ja inhimillisiin tekijöihin liittyviin haasteisiin. Sen vuoksi tutkimusta ja innovointia on tuettava edelleenkin.

¹⁷ Tiedonanto Euroopan satamapolitiikasta KOM(2007) 616, 18.10.2007.

¹⁸ KOM(2008) 435, 8.7.2008.

Nykyajan haasteet tarjoavat yrityksille erinomaiset mahdollisuudet kasvuun ja tehostumiseen. Kestävyydestä ja yritysten yhteiskuntavastuusta on tulossa yhä merkittävämpiä kilpailuetuja, kun loppukäyttäjät alkavat kiinnittää yhä enemmän huomiota kuljetusketjuun kuuluvien yritysten ympäristöystävällisyyteen ja rahdin lähettäjät alkavat vaatia ympäristön kannalta järkeviä kuljetuksia.

Merenkulkualalla on esimerkiksi hyvät mahdollisuudet parantaa alusten energiatehokkuutta, vähentää niiden ympäristövaikutuksia, minimoida onnettomuusriskejä ja parantaa merellä olevien elämänlaatua. Asianmukaisten tarkastus- ja valvontavälineiden ja pitkälle kehitettyjen teknisten ja ympäristönormien tarve kasvaa jatkuvasti.

Eurooppalaisen meriteollisuuden olisi voitava hyötyä merkittävästä tutkimuksesta ja teknologian kehittämisestä, jota on harjoitettu EU:n peräkkäisten tutkimuspuiteohjelmien ja muiden toimien yhteydessä:

- Suurena haasteena on **suunnitella uudenlaisia aluksia ja uusia laivavarusteita, joilla voidaan parantaa turvallisuutta ja ympäristönsuojelun tasoa**. Kohdennetuilla TTK-aloitteilla olisi saatava aikaan uudenlaista suunnittelua, kehittyneitä rakenteita, ympäristöystävällisiä käyttövoimajärjestelmiä ja energiatehokkaita ratkaisuja. Tämän kilpailuedun säilyttämiseksi on toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä, joilla voidaan suojella tulosaineistoa sekä teollis- ja tekijänoikeuksia.
- Kestävän liikkuvuuden saavuttaminen edellyttää myös teknologian kehittämistä ja kehittyneitä logistiikkaratkaisuja, joilla voidaan maksimoida **koko kuljetusketjun tehokkuus** lähimerenkulun ja sisävesikuljetusten avulla.
- Kaikkien asianomaisten toimijoiden olisi osallistuttava näihin toimiin, jotta tulokset saataisiin markkinoille. Tässä yhteydessä olisi hyödynnettävä täysimittaisesti **TTK-yhteisöjä**, kuten Waterborne-teknologiayhteisöä.
- Komissio on hiljattain antanut meriä ja merenkulkualaa koskevaa eurooppalaista tutkimusstrategiaa käsittelevän tiedonannon¹⁹, jossa luodaan puitteet, joissa Euroopan merenkulkuala voi vastata näihin teknologisiin haasteisiin integroimalla toimintansa nykyistä paremmin meritieteeseen ja -tutkimukseen.
- Olisi kehitettävä asianmukaisia **tieto- ja viestintäteknikkaan perustuvia tarkastus- ja seurantavälineitä**, myös merivalvontaan liittyen. Kehittyneiden televiestintäjärjestelmien avulla olisi helpotettava kauppalaivaston teknistä hallintaa, kuten moottorien suorituskyvyn etähallintaa, alusten rakenteellista lujuutta ja alusten toiminnan yleistä tilaa. Tätä varten olisi luotava viitekehys, jotta **eMaritime-palveluja**²⁰ voitaisiin käyttää sekä Euroopassa että muualla maailmassa. Tällaisten sähköisten palvelujen olisi ulotuttava julkiseen hallintoon, satamayhteisöihin ja varustamoihin.

8. PÄATELMÄT

Sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden kannalta on hyvin tärkeää edistää puhtailla merillä harjoitettavaa turvallista, varmaa ja tehokasta eurooppalaista ja kansainvälistä merenkulkua, Euroopan merenkulkualan ja siihen liittyvän meriteollisuuden kilpailukykyä maailmanmarkkinoilla ja koko meriliikenteen mukauttamista 21. vuosisadan haasteisiin.

¹⁹ KOM(2008) 534 lopullinen, 3.9.2008. Merenkulun kannalta tärkeitä innovaatioita tuetaan myös Leadership 2015- ja Life-ohjelman kaltaisista ohjelmista.

²⁰ Ks. 4.4 kohta.

Näiden tavoitteiden saavuttamista on visioitu tässä tiedonannossa, jossa on esitetty strategisia vaihtoehtoja eurooppalaista merenkulkua ja meriliikennejärjestelmää varten vuoteen 2018 saakka.

Ehdotetut toimintavaihtoehdot perustuvat meripolitiikkaan sovellettavaan kokonaisvaltaiseen lähestymistapaan ja tiettyihin perusarvoihin: kestävään kehitykseen, talouskasvuun ja avoimiin markkinoihin, joilla käydään tervettä kilpailua ja noudatetaan tiukkoja ympäristö- ja sosiaalisia normeja.

Tässä tiedonannossa on visioitu merenkulkuun kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia, joiden tulisi levitä myös Euroopan rajojen ulkopuolelle ja koko maailmaan, kehitysmaat mukaan luettuina.

Komissio aikoo käydä kaikkien sidosryhmien kanssa rakentavaa vuoropuhelua siitä, miten tässä strategisessa katsauksessa kuvatut toimenpiteet voidaan panna täytäntöön.