

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de Mededeling van de Commissie inzake een Europees havenbeleid

COM(2007) 616 final

(2009/C 27/11)

De Europese Commissie heeft op 18 oktober 2007 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over de

Mededeling van de Commissie inzake een Europees havenbeleid.

De afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 8 mei 2008 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Simons.

Het Comité heeft tijdens zijn op 9 en 10 juli 2008 gehouden 446e zitting (vergadering van 9 juli) onderstaand advies uitgebracht, dat met 122 stemmen voor, bij 5 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies

1.1 Het EESC is ingenomen met de Commissiemededeling, waarin hoofdzakelijk maatregelen worden voorgesteld die als „soft law” kunnen worden bestempeld. Ook vindt het EESC het een goede zaak dat de Mededeling in het algemeen gericht is op de totstandbrenging van een stabiel investeringsklimaat, de duurzame ontwikkeling van havens, een goed sociaal klimaat in havens en consequente toepassing van de Verdragsbepalingen.

1.2 Waar het gaat om het aantal havens en de reikwijdte van de havenfuncties en -diensten wordt de Europese havenwereld steeds diverser. Met het havenbeleid van de EU moet dit door de markt gestuurde proces worden ondersteund en moet ervoor gezorgd worden dat alle Europese havens hun kansen optimaal en op duurzame wijze kunnen benutten.

1.3 Het EESC is ingenomen met het initiatief van de Commissie om een op het spoorvervoer gericht netwerk te ontwikkelen en dringt het er bij de lidstaten op aan prioriteit te verlenen aan de uitvoering van grote grensoverschrijdende infrastructuurprojecten die spoorwegen met havens verbinden. Dit mag echter niet ten koste gaan van het personenvervoer per spoor.

1.4 Het EESC kan zich vinden in het plan van de Commissie om richtsnoeren op te stellen waarmee een eind wordt gemaakt aan de onduidelijkheden die veroorzaakt worden doordat EU-milieuwetgeving wordt toegepast op de ontwikkeling van havens, en beveelt aan om deze richtsnoeren nog in 2008 te publiceren.

1.5 De Commissie zou meer werk moeten maken van administratieve vereenvoudiging in havens. Het EESC is in dit verband verheugd dat de Commissie in 2008 een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen wil presenteren. De Commissie en met name de lidstaten zouden door moeten gaan met het moderniseren van het douanewezen en dit hoger op de politieke agenda moeten zetten.

1.6 Net als de Commissie vindt het EESC dat er voor meer gelijke kansen tussen havens kan worden gezorgd door richtsnoeren voor staatssteun op te stellen en de boekhouding

transparanter te maken. Ook zijn de in de Mededeling vervatte richtsnoeren inzake het gebruik van concessies, technisch-nautische diensten en „pools” van arbeidskrachten over het algemeen nuttig en duidelijk. Voorts zou de Commissie verdere stappen moeten nemen om eerlijke mededinging tussen EU-havens en niet-EU-havens in de buurlanden te waarborgen.

1.7 Het EESC staat achter het voornemen van de Commissie om de samenwerking tussen steden en hun havens te stimuleren en te intensiveren. In het bijzonder zou het EESC graag zien dat de Commissie de sociaaleconomische impact van havens grondig laat onderzoeken.

1.8 Het EESC is ingenomen met het besluit van de Commissie om de Europese sociale partners aan te moedigen een Europees comité voor de sectorale sociale dialoog in havens op te richten.

2. Inleiding

2.1 In de afgelopen tien jaar heeft het EESC zich actief gemengd in het debat over een gemeenschappelijk havenbeleid van de EU. De meerwaarde van zo'n gemeenschappelijk beleid is aanzienlijk, omdat zeehavens cruciaal zijn voor de sociaaleconomische ontwikkeling, de welvaart en de samenhang in de Unie.

2.2 Het EESC heeft advies uitgebracht over het *Groenboek havens en maritieme infrastructuur* (COM(1997) 678 final) ⁽¹⁾ en over de twee wetgevingsvoorstellen van de Commissie inzake de toegang tot de markt voor havendiensten in Europese zeehavens ⁽²⁾. Voorts heeft het op 26 april 2007 een initiatiefadvies over een gemeenschappelijk EU-havenbeleid ⁽³⁾ goedgekeurd. In verband met het gespannen klimaat waarbinnen de discussie over de havendienstenrichtlijn plaatsvond, was laatstgenoemd advies gericht op die aspecten van een Europees zeehavenbeleid waarover de betrokkenen in de havensector het eens konden worden.

⁽¹⁾ PB C 407 van 28.12.1998.

⁽²⁾ EESC-adviezen over het Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten (COM(2001) 35 final), PB C 48 van 21.2.2002, blz. 122, en over het Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten (COM(2004) 654 final), PB C 294 van 25.11.2005, blz. 25.

⁽³⁾ PB C 168 van 20.7.2007, blz. 57.

3. De Commissiemededeling inzake een Europees havenbeleid

3.1 De Commissie heeft op 18 oktober 2007 een Mededeling inzake een Europees havenbeleid gepubliceerd. Hieraan is een jaar lang overleg met de belanghebbenden voorafgegaan, waarbij twee conferenties en zes themaworkshops zijn gehouden. De Mededeling valt onder de algemene strategie voor maritiem beleid van de Commissie en maakt deel uit van haar nieuwe beleidsagenda voor het vrachtvervoer.

3.2 Doel van het nieuwe Europese havenbeleid is het promoten van een goed presterend EU-havensysteem dat de toekomstige uitdagingen op het gebied van de vervoersbehoeften van de EU het hoofd kan bieden. Volgens de Commissie liggen deze uitdagingen op de volgende terreinen: de vraag naar internationaal vervoer; technologische wijzigingen; emissies en klimaatverandering; overleg tussen havens, steden en belanghebbenden; rekening houden met transparantie, mededinging en de EU-voorschriften in het algemeen.

3.3 De feitelijke beleidsvoorstellen uit de Mededeling bestaan grofweg uit een mix van interpretaties van Verdragsbepalingen en een actieplan met verdere maatregelen, die meestal in de vorm van „soft law” zijn gegoten.

3.4 Het gaat hierbij om:

- prestaties van havens en verbindingen met het achterland
- uitbreiding van de capaciteit zonder het milieu te schaden
- modernisering
- gelijke kansen — duidelijkheid voor investeerders, exploitanten en gebruikers
- gestructureerde dialoog tussen havens en steden
- werkzaamheden in havens.

4. Algemene opmerkingen

4.1 Het EESC is ingenomen met de Commissiemededeling, omdat hierin wordt erkend dat zeehavens van strategisch belang zijn voor de externe en interne handel van Europa en dat zij een bijdrage leveren tot de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid.

4.2 Het is er vooral over te spreken dat de Commissie geen interventionistische maatregelen voorstelt, maar binnen het raamwerk van de Verdragsbepalingen van de EU focust op de totstandbrenging van een stabiel investeringsklimaat, de duurzame ontwikkeling van havens en een goed sociaal klimaat in havens.

4.3 Verder is het EESC verheugd dat de Commissie „soft law” gebruikt als alternatief voor enerzijds wetgeving en anderzijds een benadering waarbij ieder geval apart wordt behandeld.

4.4 Dat neemt niet weg dat het EESC bij de verschillende hoofdstukken van de Commissiemededeling wel een aantal specifieke opmerkingen wil maken.

5. Specifieke opmerkingen

5.1 *De economische context en uitdagingen voor het Europees havensysteem*

5.1.1 Het EESC neemt nota van de vaststelling van de Commissie dat het containervrachtvervoer thans geconcentreerd is in een handvol havens in het noordwesten van Europa. Er zou echter erkend moeten worden dat er op de Europese containermarkt zo langzamerhand steeds meer havens actief zijn. Het is dus niet zo dat het vervoer maar door een paar havens gaat. De sterkst groeiende containerhavens in 2006 waren vooral kleine en middelgrote havens in verschillende havengebieden in Europa. Er is derhalve sprake van toenemende concurrentie tussen havengebieden die op aanzienlijke afstand van elkaar liggen (*). Een EU-havenbeleid waarmee alle Europese havens hun kansen optimaal en op duurzame wijze kunnen benutten, kan dit proces ondersteunen.

5.1.2 Naast de uitdagingen die de Commissie opsomt, wil het EESC ook wijzen op die welke verband houden met het voor de Europese haven- en zeevervoersector kenmerkende verschijnsel van mondialisering en consolidering. Dit doet zich vooral voor op de containermarkt, maar is ook zichtbaar op andere markten, zoals die voor ro-ro, algemeen en bulkvervoer. Europese zeehavens werken met internationale scheepvaartconcerns en er zijn grote concerns van terminalexploitanten ontstaan die nu in verscheidene Europese havens diensten leveren. De uitdaging voor havenautoriteiten schuilt erin om ervoor te zorgen dat deze mondiale exploitanten commitment tonen en de ontwikkelingsdoelstellingen van de havens in het kader van het Europese beleid voor ogen houden.

5.2 *Prestaties van de havens en verbindingen met het achterland*

5.2.1 Om te kunnen voldoen aan de stijgende vraag naar haven- en daarmee samenhangende capaciteit, vind het EESC net als de Commissie dat allereerst moet worden overwogen om het gebruik van de bestaande havenfaciliteiten en toegangsroutes te optimaliseren. Voorts onderschrijft het EESC dat er een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse moet worden gemaakt voordat om nieuwe infrastructuur te ontwikkelen. Economische, sociale en milieuoverwegingen, die de pijlers vormen van de Lissabonagenda van de EU, moeten hierbij in aanmerking worden genomen.

5.2.2 Zoals hierboven is opgemerkt, is er door marktwerking al een trend gaande naar een meer diverse Europese havensector. Er zou steun moeten komen voor het bottom-upbeginsel waarbij projectvoorstellen worden uitgewerkt door het beheersorgaan van een haven, eventueel in samenwerking met regionale of nationale autoriteiten. Dit neemt vanzelfsprekend niet weg dat de EU zal doorgaan met het formuleren van doelstellingen en het verstrekken van richtsnoeren.

(*) Wat de lange termijn betreft is het gemiddelde Europese aandeel in de havens in het gebied tussen Hamburg en Le Havre gedaald van 61 % in 1975 tot 48 % in 2003, terwijl het marktaandeel in het Middellandse Zeegebied verdubbeld is, nl. van 18 % in 1975 tot 36 % in 2003. Voorts is de havenconcentratie voor containervervoer in Europa (gemeten aan de hand van de Ginicoëfficiënt) sinds 1990 alsmaar afgenomen, wat erop duidt dat het aantal punten van toegang tot de Europese markt is gestegen. De sterkst groeiende containerhavens in 2006 (relatief gezien) waren vooral middelgrote en kleinere havens in verschillende Europese regio's (Amsterdam, Sines, Rauma, Constantza, Kotka, Tallinn, Bremerhaven, Zeebrugge en Gdynia) — Bron: Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA)/Universiteit van Antwerpen. Dit staat in scherp contrast tot de situatie in bijv. de VS, waar de havenconcentratie in dezelfde periode sterk is toegenomen. Bron: Th. Notteboom, Market report on the European seaport industry (2007), waarin gegevens van Eurostat en afzonderlijke havens worden gebruikt.

5.2.3 Wel kan de Commissie de tussentijdse beoordeling van het trans-Europees vervoersnetwerk in 2010 te baat nemen om de knelpunten in de achterlandverbindingen van havens te helpen oplossen. Dit zou echter moeten gebeuren op basis van objectieve criteria.

5.2.4 Verder verzoekt het EESC de Commissie nogmaals om via haar algemene instrumenten voor het vervoersbeleid krachtiger te ijveren voor het wegwerken van de resterende knelpunten in de achterlandverbindingen, in het bijzonder wat de binnenvaart en het vrachtvervoer per spoor betreft. Knelpunten in met name het spoorvervoer verhinderen nog steeds dat havens optimaal kunnen presteren en geïntegreerd kunnen worden in de logistiekketens. In dit verband is het EESC ingenomen met het plan van de Commissie om een op het spoorvervoer gericht netwerk te ontwikkelen en dringt het er bij de lidstaten op aan om prioriteit te geven aan de uitvoering van grote grensoverschrijdende infrastructuurprojecten die spoorwegen met havens verbinden. Dit mag echter niet ten koste gaan van het personenvervoer per spoor.

5.3 De capaciteit uitbreiden zonder het milieu te schaden

5.3.1 Het EESC is zeer te spreken over het initiatief van de Commissie om richtsnoeren op te stellen voor de toepassing van EU-milieuwetgeving op de ontwikkeling van havens. Dit is een belangrijke stap om een eind te helpen maken aan onduidelijkheden die veroorzaakt worden door EU-wetgeving zoals de vogel- en habitatrichtlijnen en de kaderrichtlijn water. Daar de tijd dringt, beveelt het EESC aan om deze richtsnoeren nog in 2008 te publiceren.

5.3.2 Voorts verzoekt het EESC de Commissie na te gaan of er nog andere maatregelen mogelijk zijn om het rechtskader voor havenontwikkelingsprojecten te verbeteren en bestaande wetgeving te vereenvoudigen, zoals het in zijn initiatiefadvies meer in detail heeft toegelicht ⁽⁵⁾.

5.3.3 Het EESC stelt duidelijk dat verontreinigd sediment adequaat moet worden verwerkt en bepleit voorts om in hangende wetgevingsvoorstellen die van invloed zijn op het beheer van watermassa's en sediment, zoals de afvalstoffenrichtlijn en de „dochterrichtlijn” van de kaderrichtlijn water ⁽⁶⁾, te bepalen dat niet-verontreinigd sediment niet als afval mag worden beschouwd en niet behandeld hoeft te worden als verontreinigd sediment, omdat er bij het uitbaggeren van niet-verontreinigd sediment geen (extra) verontreinigende stoffen in een watermassa terechtkomen.

5.3.4 Tot slot stemt het EESC in met de voorstellen van de Commissie inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en verbetering van de luchtkwaliteit. Het gebruik van economische stimuleringsmaatregelen via havengelden kan volgens het EESC het best aan iedere individuele havenbeheerder worden overgelaten, omdat dergelijke maatregelen van invloed zouden zijn op de financiële structuur van havens, die in Europa grote verschillen vertoont.

⁽⁵⁾ Zie paragraaf 4 van het advies over Een gemeenschappelijk EU-havenbeleid, PB C 168 van 20.7.2007, blz. 57.

⁽⁶⁾ Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende afvalstoffen (COM(2005) 667 final — 2005/0281 (COD)) en Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake milieukwaliteitsnormen op het gebied van het waterbeleid en tot wijziging van Richtlijn 2000/60/EG (COM(2006) 398 final).

5.4 Modernisering

5.4.1 Het EESC is verheugd over het plan om in 2008 een wetgevingsvoorstel in te dienen over de totstandbrenging van een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen, en verwijst naar zijn specifieke opmerkingen ter zake uit diverse eerdere adviezen ⁽⁷⁾.

5.4.2 Voorts herhaalt het EESC zijn aanbeveling dat de EU door moet gaan met het moderniseren van het douanewezens en ervoor moet zorgen dat haar beleid op het vlak van douane, maritieme veiligheid, beveiliging, volksgezondheid en milieukwaliteit goed gecoördineerd en geharmoniseerd is en dat daarbij niet onterecht overheidstaken worden overgeheveld naar havens.

5.4.3 Het EESC staat achter het voorstel om één loket op te richten voor het indienen van gegevens en achter de ontwikkeling van het „e-maritime”-programma, het „e-freight”-initiatief en het „e-customs”-initiatief. Tegelijkertijd vindt het dat op ITC gebaseerde oplossingen kosteneffectief moeten zijn, ook voor kleinere en middelgrote havens.

5.4.4 Wat het verbeteren van de efficiency betreft, steunt het EESC het voorstel van de Commissie om tegen het eind van 2009 een reeks generieke Europese indicatoren op te stellen, mits deze rekening houden met commercieel gevoelige gegevens. Zulke indicatoren, gebaseerd op de indicatoren die reeds bestaan voor het lucht-, kortevaart- en gecombineerde railvervoer, moeten ook worden ontwikkeld voor aspecten die van belang zijn voor havens, zoals de werking van haveninstallaties, samenwerking tussen havens en bundeling van activiteiten in het achterland.

5.5 Gelijke kansen — Duidelijkheid voor investeerders, exploitanten en gebruikers

5.5.1 Het EESC kan zich vinden in de visie van de Commissie op de rol van havenautoriteiten en de diversiteit van havenbeheerssystemen in Europa. Met name onderschrijft het dat havenautoriteiten hun belangrijke taken beter kunnen vervullen als zij over voldoende autonomie en in het bijzonder over volledige financiële autonomie beschikken.

5.5.2 Ook is het EESC ingenomen met het voornemen van de Commissie om in 2008 richtsnoeren voor overheidssteun aan havens vast te stellen. In dit verband verwijst het naar de in zijn initiatiefadvies van 26 april 2007 uiteengezette basisbeginselen voor het gebruik van overheidsfinanciering in havens.

5.5.3 Het EESC is ook blij dat de Commissie zijn aanbeveling heeft overgenomen om de transparantiebepalingen van Richtlijn 2006/111/EG uit te breiden tot alle commerciële havens, ongeacht hun jaaromzet.

⁽⁷⁾ PB C 168 van 20.7.2007, blz. 50, advies over de Commissiemededeling Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie: Een Europese visie op de oceanen en zeeën (COM(2006) 275 final). PB C 168 van 20.7.2007, blz. 57, advies over Een gemeenschappelijk EU-havenbeleid (initiatiefadvies). PB C 151 van 17.6.2008, blz. 20, advies over Logistieke snelwegen op zee (verkenkend advies). PB C 168 van 20.7.2007, blz. 68, advies over de Commissiemededeling Tussentijdse evaluatie van het programma voor de bevordering van de korte vaart (COM(2003) 155 final) (COM(2006) 380 final).

5.5.4 In zijn initiatiefadvies had het EESC gepleit voor begeleiding inzake het gebruik van selectieprocedures, zoals aanbestedingen of andere aanvaardbare instrumenten, voorwaarden voor concessies en pachtovereenkomsten, alsook inzake de wettelijke status van havendiensten die als openbare dienst beschouwd kunnen worden, zoals diensten die in het belang van de algemene veiligheid in havens zijn.

5.5.5 De Commissie heeft dit verzoek ingewilligd door in haar Mededeling over havenbeleid richtsnoeren op te nemen voor het gebruik van concessies en technisch-nautische diensten. Het EESC vindt dat de Commissie de Verdragsregels en de jurisprudentie over het algemeen dienstig en helder interpreteert. Het EESC wijst er evenwel op dat technisch-nautische diensten met elkaar gemeen hebben dat zij verband houden met de veiligheid van de scheepvaart. Daarom zou het terecht zijn als zij bestempeld werden als diensten van algemeen economisch belang.

5.5.6 Een oordeelkundig concessiebeleid moet garanderen dat er binnen de havens concurrentie bestaat en dat terminalexploitanten zo goed mogelijk presteren en een optimale inzet tonen. Het EESC zou de Commissie willen verzoeken haar richtsnoeren over concessies regelmatig tegen het licht te houden om ervoor te zorgen dat zij daadwerkelijk met de bovengenoemde doelstellingen stroken en genoeg gemeenschappelijke elementen bevatten om gelijke kansen tussen havenautoriteiten te waarborgen. Dit laatste is met name van belang tegen de achtergrond van het huidige consolideringsproces op de vrachtafhandelingsmarkt, zoals hierboven is uiteengezet.

5.5.7 Het voorstel van de Commissie om beste praktijken op het vlak van transparantie van havengelden te helpen verspreiden, kan op bijval van het EESC rekenen. Het vindt absoluut dat havengelden lokaal, op het niveau van de haven, vastgesteld moeten worden, zodat optimaal tegemoet kan worden gekomen aan de vereisten van de havengebruikers en het algemeen belang van de haven kan worden gediend.

5.5.8 Tot slot doet het het EESC deugd dat de Commissie gevolg heeft gegeven aan zijn aanbeveling om gevallen van oneerlijke concurrentie van niet-EU-havens aan te pakken. Tevens zou de Commissie zich in haar beleid op het vlak van de EU-uitbreiding en externe betrekkingen meer moeten inzetten voor het aanpakken van politiek geïnspireerde concurrentiedistorsies, zoals het Turkse embargo tegen schepen die onder Cypriotische vlag varen en schepen die uit Cypriotische havens komen, de Turks-Griekse problemen in de Egeïsche Zee en de problemen rond het oversteken van de grenzen tussen Rusland en de Baltische landen.

5.6 *Totstandbrenging van een gestructureerde dialoog tussen havens en steden*

5.6.1 Het EESC staat achter het voornemen van de Commissie om de samenwerking tussen steden en hun havens te stimuleren en te intensiveren. Voor een duurzame ontwikkeling van havens is het van cruciaal belang dat havens geïntegreerd worden in de steden en het stadsleven en dat de burgers

zich sterk bewust zijn van, belangstelling hebben voor en zelfs trots zijn op het werk dat in havens wordt verricht. In dit verband ondersteunt het EESC in het bijzonder de wisselwerking met toerisme, recreatie, erfgoed en cultuur in het algemeen.

5.6.2 Ook wijst het EESC op het gebrek aan betrouwbare gegevens over directe en indirecte arbeidsplaatsen en de meerwaarde die Europese havens opleveren. Zo heeft het de indruk dat de feitelijke situatie in de Mededeling grotendeels wordt onderschat, gelet op de werkgelegenheidsgegevens die daarin worden gebruikt. Het EESC zou dan ook graag zien dat de Commissie de toestand grondig laat onderzoeken.

5.6.3 Tot slot schaaft het EESC zich achter het plan van de Commissie om na te gaan in hoeverre beveiligingsmaatregelen de toegankelijkheid van havens beïnvloeden en hoe tegelijkertijd voor veiligheid en toegankelijkheid kan worden gezorgd.

5.7 *Werkzaamheden in havens*

5.7.1 Goede en veilige arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en constructieve arbeidsverhoudingen in de havens moeten worden bevorderd, zo merkte het EESC al eerder op. Het stelt tevreden vast dat de Commissie in haar Mededeling over het havenbeleid de nodige aandacht aan dit onderwerp besteedt.

5.7.2 Het EESC herhaalt dat het efficiënt functioneren van havens afhangt van de betrouwbaarheid en de veiligheid, die ondanks de technologische vooruitgang grotendeels worden bepaald door de menselijke factor. Daarom moeten havens beschikken over goed opgeleide en vakbekwame werknemers, zowel aan land als aan boord. Ook heeft het EESC er al op gewezen dat de sociale partners bij het tot stand brengen en handhaven van deze omstandigheden een belangrijke rol dienen te spelen. Op Europees niveau dient de Commissie hun inbreng te ondersteunen door de sociale dialoog te faciliteren.

5.7.3 Het EESC vindt het daarom een goede zaak dat de Commissie besloten heeft om de Europese sociale partners aan te moedigen een Europees comité voor de sociale dialoog in havens op te richten, in de zin van Besluit 98/500/EG van de Commissie.

5.7.4 Het EESC steunt het voornemen van de Commissie om een wederzijds erkend kader voor de opleiding van havenarbeiders te creëren, maar stelt voor om eerst de verschillende systemen die er voor beroepskwalificaties van havenarbeiders bestaan, met elkaar te vergelijken. Dit zou heel goed kunnen gebeuren in de context van de Europese sociale dialoog.

5.7.5 Tot slot is het EESC het eens met de Commissie dat van nabij moet worden gevolgd of de EU- en IAO-voorschriften inzake veiligheid en gezondheid van werknemers in havens in acht worden genomen en dat de statistieken over ongevallen moeten worden verbeterd. Het EESC dringt er echter ook op aan dat er op alle niveaus binnen de gepaste gremia initiatieven worden ontplooid om de situatie op het gebied van veiligheid en gezondheid verder te verbeteren.

Brussel, 9 juli 2008

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
D. DIMITRIADIS