

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén – En integrerad havspolitik för Europeiska unionen"

KOM(2007) 575 slutlig

(2008/C 211/07)

Den 10 oktober 2007 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – En integrerad havspolitik för Europeiska unionen".

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 4 april 2008. Föredragande var **Anna Bredima-Savopoulou**, medföredragande **Eduardo Manuel Chagas**.

Vid sin 444:e plenarsession den 22–23 april 2008 (sammanträdet den 22 april) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 152 röster för och 4 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK uppskattar det unika samråd som skett kring grönboken om *Unionens framtida havspolitik: En europeisk vision för oceanerna och haven* och har aktivt bidragit till detta med sitt yttrande i frågan och genom att delta i två konferenser ⁽¹⁾.

1.2 I meddelandet framhålls den mänskliga faktorns betydelse inom havsklustret. EESK ser positivt på det avtal som slutits mellan arbetsmarknadsparterna (ETF och ECSA ⁽²⁾) om att införa vissa bestämmelser i ILO-konventionen ⁽³⁾ om arbete till sjöss från 2006 i gemenskapslagstiftningen. Kommittén skulle gärna se ett globalt genomförande av normer för arbete till sjöss så att lika villkor för allt sjöfolk i enlighet med konventionerna kan säkerställas så snart som möjligt. Lika viktigt är att medlemsstaterna ratificerar de internationella instrumenten för fiskerisektorn, inbegripet ILO:s konvention om arbete inom fisket från 2007.

1.3 EESK stöder översynen av de bestämmelser som innebär att fiskare och sjöfolk är undantagna från EU:s sociala lagstiftning, en översyn som bör ske i nära samarbete med arbetsmarknadsparterna, och begär förtydliganden i fråga om intyget om maritim kompetens. Man bör beakta möjligheten att införa ett intyg för maritim kompetens för sjöfolk som är obligatoriskt i färjetrafik inom EU och frivilligt för andra tjänster.

1.4 "Floating University" ger de studenter som deltar sjöerfarenhet. Tanken på ett flytande universitet på havet passar in i en bredare trend och bör utforskas ytterligare av kommissionen i strävan att väcka goda studenters intresse för en karriär till sjöss ⁽⁴⁾. Arbetsmarknadsparterna i EU bör snarast möjligt ta upp och undersöka frågan om sjöfolkets livsstil.

1.5 När man utformar EU:s framtida politik bör man i fråga om hantering av olyckor till sjöss låta sig ledas av följande överväganden:

— Kuststater bör ta sitt ansvar i ansvarskedjan för maritim säkerhet och miljöskydd. Detta förutsätter en åtstramning av reglerna för fartygsregister samt ett funktionellt nätverk för övervakning och hjälp med stöd av satellitpårning och välutrustade patruller på vattnet och i luften.

— Arbetet med att förebygga allvarliga olyckor till havs bör inte ensidigt riktas in på den mänskliga faktorn genom att sjöfolk åläggs ett orimligt ansvar. Det bör grunda sig på ett integrerat system där risken för mänskliga misstag (av kaptenen och besättningen) minskas med hjälp av moderna elektroniska säkerhetssystem och genom en strävan efter bättre fartyg och bättre utrustning ombord. Det maritima rättssystemet bör dessutom på ett tydligt och rättvist sätt fördela ansvaret mellan sjöfolksyrkena, kustbevakningen, fartygsägarna, sjöfartsregistren och sjöfartsmyndigheterna.

1.6 EESK återupprepar att sjöfartsnäringen använder bunkerolja av dålig kvalitet eftersom raffinaderierna inte tillhandahåller bättre oljekvalitet. Kommittén stöder globala initiativ för att ta itu med frågan om kvaliteten på bunkerolja för att åstadkomma ett genombrott i frågan om luftföroreningar från fartyg.

1.7 I meddelandet och handlingsplanen tar man inte hänsyn till den stora andelen föroreningar i haven som vållas av olja från fritidsbåtar, framför allt med tanke på hur känsliga de kuststater som trafikeras mest av dessa fritidsbåtar är ⁽⁵⁾. Problemet med miljöföroreningar i havet förvärras dessutom av militära fartygs verksamhet – dessa fartyg omfattas inte av EU:s bestämmelser.

⁽¹⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 50–56.

⁽²⁾ ETF: Europeiska transportarbetarförbundet, ECSA: Europeiska gemenskapens redarförbund.

⁽³⁾ ILO: Internationella arbetsorganisationen.

⁽⁴⁾ The Economist, 1 september 2007.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/FN/UNEP:s expertgrupp för vetenskapliga aspekter på marint miljöskydd – GESAMP.

1.8 Nedsmutsningen av floder och hav (Östersjön och Svarta havet) från källor på land är en annan fråga där EU bör öka sina ansträngningar. Ur ett politiskt perspektiv bör man ta itu med problemen på en multilateral snarare än på en bilateral nivå.

1.9 EU bör spela en ledande roll internationellt när det handlar om att ta itu med miljöfrågor. Det finns utrymme för ökat samarbete och ökad samordning av EU-ländernas ståndpunkter inom internationella organisationer utan att man äventyrar deras individuella deltagande. EU:s medlemsländers bidrag av sakkunskap till internationella organisationer har gott anseende, och detta bör förstärkas snarare än undergrävas.

1.10 När det gäller ett "europeiskt sjötransportområde utan hinder" medger EESK fördelen med att det har bekräftats handla om ett virtuellt havsområde. I linje med EESK:s uppfattning betonas i meddelandet att begreppet endast är tänkt att avse förenklade förvaltnings- och tullformaliteter och handelslättningar inom EU:s inre marknad.

1.11 EESK stöder det symboliska budskapet i meddelandet, nämligen att Europa är och alltid har varit en sjöfartsnation. Kommittén väntar dock fortfarande på konkreta åtgärder för att detta ska omsättas i praktiken.

1.12 Kommittén återupprepar vilken roll den kan spela när det handlar om att genomföra sjöfartspolitik, inbegripet fysisk planering, att främja EU:s identitet och kulturarv på sjöfartsområdet och att informera allmänheten om den globala uppvärmningen.

1.13 EESK ställer sig bakom förslagen om ett europeiskt nätverk för övervakning av havet och förbättrat samarbete mellan medlemsstaternas kustbevakningsorgan. Dessa åtgärder kommer att främja sjösäkerhet och sjöfartsskydd, kontroll av fiske, kontroll av yttre gränser och skydd av havsmiljön.

EESK vill upprepa sin ståndpunkt att det är önskvärt med ett samordnat förhållningssätt till bilaterala avtal med tredje land om ankring av fartyg för att uppnå ökad säkerhet. Kommittén uppmanar EU att vidta åtgärder mot det ökade antalet attacker av väpnade rånöverfall och kapningar till sjöss mot handelsfartyg i Sydostasien och Afrika.

2. Inledning

2.1 I meddelandet om en integrerad havspolitik för EU och den handlingsplan som bifogas talas det om att 29 specifika åtgärder ska vidtas i framtiden, och härigenom tar man hänsyn

till de synpunkter på grönboken som uttalats av EU-institutionerna och berörda parter.

2.2 Den aldrig tidigare skådade samrådsrunda som inleddes genom grönboken utmynnade i ett brett samförstånd om behovet av ett holistiskt, integrerat, sektorsövergripande och strategiskt tillvägagångssätt i fråga om världshaven. Målet att en splittrad bild, som ibland får oavsedda konsekvenser, ska ersättas av en bred vision förtjänar allmänt stöd.

2.3 EESK:s stöder det symboliska budskapet i meddelandet, nämligen att Europa är och alltid har varit en sjöfartsnation. De 29 åtgärderna i handlingsplanen får alla stöd (föremål för specifika kommentarer) men är inte tillräckliga.

3. Allmänna synpunkter

3.1 Miljöaspekter

3.1.1 EESK fäster stor vikt vid att man bevarar havsmiljöns integritet och ser till att hela den rad av mänskliga aktiviteter som påverkar den inte leder till en gradvis försämring.

3.1.2 EESK välkomnar kommissionens planer på att koncentrera sig på att göra det internationella samarbetet mer effektivt, förbättra den politiska samordningen, genomföra befintlig lagstiftning och stimulera miljöteknik (gemenskapens sjätte miljöhandlingsprogram – 6EAP). Man bör framhäva arbetet med att genomföra konventionen om förhindrande av havsföroreningar från landbaserade källor ⁽⁶⁾.

3.1.3 Ackumuleringen av koldioxid och andra växthusgaser i atmosfären till följd av alltför stora utsläpp håller redan på att leda till en större absorption av koldioxid i världshaven, och denna process förväntas fortgå. Den försurning av världshaven som detta leder till kommer förmodligen att öka belastningen på havsmiljön. Forskningen kring dessa effekter på havet måste liksom forskningen kring miljövänliga metoder för återabsorbering av koldioxid utökas ytterligare. Energiresurser från havet kommer också att bli viktiga när Europas energiutbud ska diversifieras.

3.1.4 I meddelandet tar man inte hänsyn till den stora andelen föroreningar i hav och floder som vållas av olja från fritidsbåtar, framför allt med tanke på hur känsliga de kuststater som trafikeras mest av dessa fritidsbåtar är ⁽⁷⁾. Problemet med miljöföroreningar i havet förvärras dessutom av militära fartygs aktiviteter – dessa fartyg omfattas inte av EU:s bestämmelser – som håller på att bli allt mer skadliga för miljön och turismen.

⁽⁶⁾ Pariskonventionen av den 4 juni 1974, ändrad genom protokollet av den 26 mars 1986 och ersatt av Konventionen för skydd av den marina miljön i nordöstra Atlanten (OSPAR) som antogs i Paris september 1992 och trädde i kraft mars 1998.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/FN/UNEP:s expertgrupp för vetenskapliga aspekter på marint miljöskydd – GESAMP.

3.1.5 EESK återupprepar att the sjöfartsnäringen använder bunkerolja av dålig kvalitet eftersom raffinaderierna inte tillhandahåller bättre oljekvalitet. Kommittén stöder globalt initiativ för att ta itu med frågan om kvaliteten på bunkerolja (*) för att åstadkomma ett genombrott i frågan om luftföroreningar från fartyg.

3.1.6 Föroreningar i havet och luften från alla källor försämrar havsmiljön och får hälsorelaterade, sociala och ekonomiska återverkningar. Det finns tillräckligt med åtgärder för att kontrollera och mildra utsläppen i haven från fartyg, inklusive böter för förorenarna, och efterlevnaden av dessa bör kontrolleras rigoröst. Det finns dock inte något liknande ramverk för att ta itu med nedsmutsning av hav och floder från andra källor (t.ex. industri, städer, jordbruk och bekämpningsmedel). EESK är rädd för att kust- och havsturismen, Europas största havsrelaterade bransch, kommer att bli lidande om man inte vidtar heltäckande och effektiva åtgärder. Sådana åtgärder skulle också bidra till att vidmakthålla omfattningen av och mångfalden i havsmiljön, inklusive fiskbestånden.

3.1.7 EESK framhåller behovet av ett bilateralt avtal mellan EU och länderna söder om Medelhavet i linje med de årliga handlingsplanerna inom grannskapspolitiken. Avtalet kommer att leda till att de tredjeländer som berörs tillsammans med EU:s medlemsstater delar ansvaret att hålla haven rena genom att kontrollera luftföroreningarna och utsläppen av avfall i floderna (t.ex. i Nilens delta). Det slutliga syftet skulle vara att bevara det gemensamma arvet i Medelhavsområdet.

3.2 Sociala aspekter

3.2.1 I meddelandet framhålls den mänskliga faktorns betydelse inom havsklustret. I strävan efter rätt balans mellan ekonomiska, sociala och miljörelaterade aspekter på en hållbar havspolitik i handlingsplanen bör man ägna den sociala aspekten vederbörlig hänsyn.

3.2.2 EESK ser positivt på det avtal som slutits mellan arbetsmarknadsparterna (ETF och ECSA) om att införa vissa bestämmelser i ILO-konventionen om arbete till sjöss från 2006 i gemenskapslagstiftningen. Kommittén skulle gärna se globalt genomförande av normer för arbete till sjöss för att säkerställa lika villkor för allt sjöfolk genom konventionerna så snart som möjligt. Lika viktigt är att medlemsstaterna ratificerar relevanta internationella instrument för fiskerisektorn, inbegripet ILO:s konvention om arbete inom fisket från 2007.

3.2.3 När det gäller utvecklingen av en handlingsplan om ökade kvalifikationer för EU-sjöfolk vill EESK rikta uppmärksamheten på översynen av IMO:s STCW-konvention (9) om

(8) Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande om "Energimix inom transportsektorn", CESE 269/2008, 13.2.2008.

(9) IMO: Internationella sjöfartsorganisationens, STCW: *Standards of Training Certification and Watchkeeping of Seafarers* (normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning).

internationella utbildnings- och certifieringskrav. Alla EU-förslag bör vara förenliga med IMO/ILO-systemet.

3.2.4 EESK stöder översynen av de bestämmelser som innebär att fiskare och sjöfolk är undantagna från EU:s sociala lagstiftning, en översyn som bör ske i nära samarbete med arbetsmarknadsparterna, och begär förtydliganden i fråga om intyget om maritim kompetens. Man bör beakta huruvida det är möjligt att införa ett intyg för maritim kompetens för sjöfolk som är obligatoriskt i färjetrafik inom EU och frivilligt för andra tjänster.

3.2.5 Arbetet med att främja en europeisk karriär till sjöss kan endast bli effektivt om resurser läggs på strängare kvalitetsnormer, vilket skulle ge EU:s sjöfolk konkurrensfördelar i form av kvalitet snarare än kostnader.

3.2.6 Den globalt sett ökande bristen på kvalificerat sjöfolk kan få allvarliga konsekvenser för säkerhetsinfrastrukturen inom EU:s sjöfart och läget kommer att förvärras om inte EU och medlemsstaterna gör gemensam sak för att komma till rätta med problemet. Om ingenting görs kommer Europa att sakna det kunnande och den erfarenhet som krävs på viktiga sjösäkerhetsområden (fartygsinspektion, övervakning, lagstiftning, försäkring, fartygstjänster, sjöräddning, kustbevakning och lotsning). Dessutom kan sjöfartskluster komma att flytta till andra regioner. Verksamheten på detta område har inte visat sig tillräckligt effektiv, och EESK beklagar att kommissionen inte avser att behandla frågan förrän i slutet av 2009.

3.2.7 Kommittén är oroad över att så många i förtid lämnar utbildningen vid sjöbefälsskolorna i vissa medlemsstater och att så många som redan påbörjat en yrkeskarriär inom sjöfarten överger denna tidigt. Sjöfartssektorn i EU kan äventyras om inte den nuvarande krisen uppmärksammas omedelbart. Lösningar i form av en övergripande strategi bör tas fram för att göra sjöfartygsyrken mer attraktiva. Projektet om karriärvägar som genomförs av arbetsmarknadsparterna (ECSA och ETF) bör utvecklas ytterligare. Åtgärder för att locka folk till sjöfartygsyrken bör kompletteras med åtgärder för att få dem att stanna.

3.2.8 "Floating University" ger de studenter som deltar i dess resa sjöerfarenhet. Tanken på ett flytande universitet på havet bör utforskas ytterligare av kommissionen i arbetet med att väcka intresse bland goda studenter för en karriär till sjöss. På samma sätt skulle man i de stora europeiska hamnarna kunna skapa skolor som "Harbour school" (10) där man undervisar barn i grundskolan – och eventuellt även på högre stadier – i alla havsrelaterade ämnen och ger dem kunskap om den marina miljön, fartygen och navigationens grunder. Denna verksamhet skulle bedrivas på land, vilket är lättare, men ändå nära havet.

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

3.2.9 EESK uppmanar kommissionen att granska befintlig bästa praxis i medlemsstaterna på gymnasienivå i fråga om att locka ungdomar till en framtida karriär på sjön.

3.2.10 När man utformar den framtida politiken bör man i fråga om hantering av olyckor till sjöss låta sig ledas av följande överväganden:

- Kuststater bör bära sin del av ansvaret för sjöfartssäkerhet och miljöskydd. Detta innebär strängare regler vad gäller fartygsregister, fungerande bevakning och understödjande nätverk i kombination med satellitövervakning och välutrustade patruller till sjöss och i luften.
- Arbetet med att förebygga olyckor till sjöss bör inte enbart inriktas på den mänskliga faktorn så att otilbörligt ansvar läggs på sjöfolk. Det bör baseras på ett integrerat system som minskar risken för mänskliga misstag (kapten och besättning) genom modern elektronisk säkerhetsutrustning och strävan efter förbättrad utformning och utrustning på fartyget. Det maritima rättssystemet bör tydligt och rättvist fördela ansvaret mellan sjöfolksyrken, kustbevakning, fartygsägare, sjöfartsregister och sjöfartsmyndigheter.

3.2.11 Sjöfolk kan behöva vidta åtgärder som går långt utöver deras normala plikter under mycket svåra väderförhållanden. IMO:s generalsekreterare uttryckte saken på följande sätt: "Arbetsmiljön är av sådan natur att den ibland placerar sjöfolk i situationer som de inte kan förbereda sig på. Hur de reagerar är ett prov på deras mod – det måste man vara medveten om och erkänna" ⁽¹⁾. Kommissionen uppmanas ta hänsyn till ovanstående när den lägger förslag till framtida åtgärder mot olyckor till havs.

3.3 Ekonomiska frågor

3.3.1 Det kommande meddelandet om EU:s sjötransportpolitik (2008–2018) bör skapa en lämplig ram för att locka investeringar till sjöfarten och bidra till att stärka den ledarställning globalt som EU:s sjöfart har, liksom dess roll som katalysator i fråga om maritima kluster.

3.3.2 EESK välkomnar kommissionens erkännande av behovet av globala regler för en global industri, vikten av internationell reglering av sjöfarten och stödet för att finna lösningar på regleringsfrågor i internationella organ (t.ex. IMO). Sjöfartens globala karaktär, den globala arbetsmarknad som sjöfarten

⁽¹⁾ IMO Award for Exceptional Bravery at Sea, 19.11.2007.

verkar på samt den europeiska sjöfartens konkurrensläge på den globala marknaden är faktorer som bör beaktas.

3.3.3 Behovet av att förbättra effektiviteten i den befintliga hamnkapaciteten och hamntjänsterna och av att utöka kapaciteten och skapa bättre förbindelser till inlandet måste påpekas på nytt.

3.3.4 EESK konstaterar att dess förslag har beaktats när det gäller ratificering av IMO:s konventioner i medlemsstaterna och internationellt, liksom förslagen om hamnutveckling, om att minska luftföroreningarna från fartyg, om bildandet av sektorsövergripande kluster och om ett europeiskt nätverk av havs-kluster. Den europeiska sjöfartens stora betydelse för europeisk och internationell handel och för de europeiska medborgarnas dagliga liv har också erkänts.

3.3.5 När det gäller ett "europeiskt sjötransportområde utan hinder" i linje med EESK:s ⁽¹²⁾ åsikter betonas i meddelandet att begreppet endast avser ett virtuellt havsområde med förenklade förvaltnings- och tullformaliteter och handelslättnader för sjöfartstjänster inom EU:s inre marknad. Kommittén konstaterar att kommissionen inlett ett samråd i syfte att ta fram ytterligare förslag för att genomföra konceptet effektivt.

3.3.6 Kommittén anser att det finns utrymme för närmare samarbete/samordning mellan EU:s medlemsstater inom internationella organisationer utan att detta äventyrar deras enskilda deltagande. EU:s medlemsländers bidrag av sakkunskap till internationella organisationer har gott anseende, och detta bör förstärkas snarare än undergrävas.

3.3.7 EESK stöder avsikten att utnyttja EU:s inflytande gentemot tredje länder för att uppmuntra dem till att driva igenom och ratificera viktiga internationella havskonventioner. EU:s hamnstatskontroll bör kontrollera efterlevnaden av internationella miljönormer och sociala normer hos fartyg från både EU och tredje land.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Kustområden och öar

4.1.1 Det är tillfredsställande att EESK:s förslag om främjande av kustturism och en databas för EU-finansiering för kustområden beaktats. EU bör nu koncentrera sig på öarna genom följande åtgärder:

- Förbättrad infrastruktur på öar för att uppmuntra havsturism.

⁽¹²⁾ Yttrandet om "Grönbok – Unionens framtida havspolitik" (KOM(2006) 275 slutlig), EUT C 168, 20.7.2007, s. 50–56, yttrandet om "EU:s gemensamma hamnpolitik", EUT C 168, 20.7.2007, s. 57–62, yttrandet om "Höghastighetsvattenvägar och integreringen av dem i logistikkedjan", CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- Utsträckning av turistsäsongen för öar genom (kulturell verksamhet och sport).
- Förbättrade kommunikationer mellan öar och fastland genom ny teknik finansierad av EU.
- Uppbyggande av avsaltninganläggningar, med respekt för den naturliga miljön, för att kunna hantera vattenbrist, som på grund av klimatförändringarna kommer att bli en av de stora utmaningarna i Medelhavsområdet.

4.2 Norra ishavet och förbindelserna med tredje land

4.2.1 EESK välkomnar förslagen om ett utökat samarbete om förvaltningen av Medelhavet och Svarta havet, utvidgningspolitiken, den europeiska grannskapspolitiken och den norra dimensionen.

4.2.2 Cirka 20 %–30 % av världens oupptäckta oljereserver ligger under Norra ishavet. På grund av klimatförändringarna kan sjötransportleder i Norra ishavet ligga öppna en stor del av året fram emot 2015. En öppning av dessa sjötransportleder är lockande med avseende på både avstånd och säkerhet: Till exempel är avståndet mellan Shanghai och Rotterdam via den arktiska rutten 1 600 km kortare än via Suez. Kortare sjötransportleder kan innebära avsevärt lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp. Mot bakgrund av de många rättsliga och miljömässiga problem som omfattar flera länder kommer ett förtydligande av internationell lagstiftning om havsis att bli nödvändigt, anser kommittén. Kommittén ser med intresse fram emot den aviserade rapporten om Norra ishavet, som kommer att behandla de geopolitiska följderna av klimatförändringarna. De eventuella miljökonsekvenserna av användningen av nya sjöfartsleder genom Arktis bör studeras i förväg.

4.3 Övervakning till havs

4.3.1 EESK ställer sig bakom förslagen om ett europeiskt nätverk för övervakning av havet och förbättrat samarbete mellan medlemsstaternas kustbevakningsorgan. Dessa åtgärder kommer att främja sjösäkerhet och sjöfartsskydd, kontroll av fiske, kontroll av yttre gränser och skydd av havsmiljön.

4.4 Nedsmutsning av hav och floder

4.4.1 Nedsmutsningen av floder och hav (Östersjön och Svarta havet) från källor på land är en fråga där EU bör öka sina ansträngningar i handlingsplanen. Ur ett politiskt perspektiv bör man ta itu med problemen på en multilateral snarare än på en bilateral nivå.

4.5 Fiske

4.5.1 Mot bakgrund av att marina arter minskar oroväckande eller försvinner vill EESK understryka behovet av ett rationellt utnyttjande av fiskeresurserna. Förslagen om fiskeförvaltning är ett steg i rätt riktning. Fiske är ett av de farligaste yrkena, och mer bör göras för att förbättra säkerhetskulturen bland yrkesfiskarna. Detta gäller särskilt säkerhetsåtgärderna för fiskefartyg på

mindre än 24 meter (det finns en lucka i befintliga internationella konventioner och EU:s direktiv). EESK erinrar om att kravet på att fiskarter ska bevaras får sociala konsekvenser och detta måste beaktas. Fiskarnas arbete till havs påverkas ofta av deras brist på resurser och det är sina liv de riskerar.

4.5.2 De fysiska och ekonomiska riskerna för yrkesfiskare är mycket stora och förklarar flykten från yrket. Kommittén ser det som angeläget att man inom EU:s projekt och program utvecklar fiskefartygens teknik. Inom ramen för ett utbyte av bästa praxis om metoder för att göra fiskaryrket mer lockande rekommenderar EESK stor spridning av den handbok för förebyggande av olyckor till havs och fiskares säkerhet som nyligen publicerades gemensamt av de europeiska arbetsmarknadsorganisationerna *Europêche* och *ETF*. Lika viktigt är det att medlemsstaterna påskyndar ratificeringen av ILO:s konvention om arbete inom fisket (juni 2007). Slutmålet är att fisket ska bli mer långsiktigt hållbart och attraktivt.

4.6 Återvinning av fartyg

4.6.1 I sitt yttrande om "Grönbok om bättre nedmontering av fartyg" (KOM(2007) 269 slutlig) uttalade EESK nyligen farhågor över att det finns "en akut brist på nedmonteringsanläggningar som är förenliga med principerna om en hållbar miljö och ett hållbart samhälle". Denna situation "kommer att förvärras i och med att antalet fartyg som tas ur bruk kulminerar de närmaste åren på grund av den världsomfattande avvecklingen av enkelskroviga oljetankfartyg" ⁽¹³⁾. Anläggningarna och arbetsvillkoren i södra Asien (där den absolut största delen av återvinning av fartyg äger rum) bör anpassas till internationellt godtagbara standarder.

4.6.2 EESK stöder det arbete som pågår på internationell nivå om att föråldrade fartyg ska skrotas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt. Att ta fram en obligatorisk konvention senast 2008–2009 är en prioritet. Under tiden bör IMO:s riktlinjer främjas. Detta internationellt erkända riktmärke bör ställa tydliga krav på skeppsägare att tillhandahålla information om potentiellt farliga material på deras fartyg, och fastställa miniminormer för återvinningsanläggningar när det gäller hälsa och säkerhet och förvaltning av farliga material.

4.7 Avtal om antring av fartyg och säkerhet

4.7.1 Ökad säkerhetssträvan har fått flera EU-länder att ingå bilaterala avtal med tredje land om antring av fartyg. EESK vill upprepa sin ståndpunkt att det är önskvärt med ett samordnat förhållningssätt från EU-medlemsstaternas sida till sådana initiativ samt en samordnad arbetsfördelning mellan medlemsstaterna, inbegripet deras flottor, vid tillämpningen av sådana regler. Ett alternativ kan vara att EU:s medlemsstater tidigarelägger ratificeringen av konventionen om bekämpning av olagliga handlingar mot sjöfartssäkerheten (SUA) och dess protokoll, som inbegriper garantier för att skydda rederiernas legitima handelsintressen och mänskliga rättigheter för sjöfolk.

⁽¹³⁾ Yttrande om "Grönbok om bättre nedmontering av fartyg" KOM(2007) 269 slutlig, EUT C 1701, 13.12.2007.

4.7.2 EESK hyser oro inför det ökade antalet attacker mot handelsfartyg och väpnade rånöverfall och kapningar till sjöss, särskilt i Sydostasien och Afrika. Kommittén uppmanar EU att vidta åtgärder så att handelsfartyg eskorteras av örlogsfartyg i farliga vatten.

4.8 Landström

4.8.1 Som en åtgärd för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg i hamn föreslår kommissionen att man använder landström (handlingsplanen). Genom att använda

landström förbrukar fartygen inget bränsle och släpper därför inte ut förorenande ämnen (SO_x, NO_x, partiklar) eller CO₂.

4.8.2 EESK:s stöder detta förslag men vill rikta uppmärksamheten på att en enda lösning kanske inte passar alla typer av fartyg. Dessutom kan landström genereras i kraftverk som drivs av fossila bränslen, t.ex. kol, och som därmed producerar så mycket koldioxid att fördelarna försvinner. Kommittén uppmanar därför kommissionen att beakta detta och att föreslå rimliga åtgärder med utgångspunkt i ett helhetstänkande.

Bryssel den 22 april 2008.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 1172/98 om statistikrapportering om varutransporter på väg, med avseende på kommissionens genomförandebefogenheter"

KOM(2007) 778 slutlig – 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Den 27 februari 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 285.1 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 1172/98 om statistikrapportering om varutransporter på väg, med avseende på kommissionens genomförandebefogenheter".

Eftersom kommittén till fullo står bakom förslaget, som inte föranleder några särskilda kommentarer, beslutade EESK vid sin 444:e plenarsession den 22–23 april 2008 (sammanträdet den 22 april) med 145 röster för, inga röster emot och 2 nedlagda röster att avge ett positivt yttrande ⁽¹⁾ om förslaget.

Bryssel den 22 april 2008.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Kommitténs yttrande om det föreskrivande förfarandet med kontroll håller för närvarande på att utarbetas (KOM(2007) 741 slutlig, KOM(2007) 822 slutlig, KOM(2007) 824 slutlig och KOM(2008) 71 slutlig).