Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta”

KOM(2009) 11 lopullinen – 2009/0005 (COD)

ja

”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Tiedonanto ja toimintasuunnitelma esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luomiseksi”

KOM(2009) 10 lopullinen

(2010/C 128/25)

Esittelijä: **Edgardo Maria IOZIA**

Neuvosto päätti 27. helmikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta

KOM(2009) 11 lopullinen – 2009/0005 COD.

Komissio päätti 21. tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealla ja alueiden komitealle – Tiedonanto ja toimintasuunnitelma esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luomiseksi

KOM(2009) 10 lopullinen.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 8. syyskuuta 2009.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 4.–5. marraskuuta 2009 pitämässään 457. täysistunnossa (marraskuun 4. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 159 ääntä puolesta ja 2 vastaan 1:n pidättyessä äänestämästä.

1. **Päätelmät ja suositukset**

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu kaiken kaikkiaan myönteisesti komission tiedonantoon eurooppalaisen meriliikennealueen luomiseksi sekä ehdotukseen direktiiviksi yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvia tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta.

1.2 Ehdotettu työohjelma on kunnianhimoinen ja hyvin jäsennelty, ja se sisältää ehdotettujen tavoitteiden saavuttamiseen johdonmukaisesti tähtäävän toimintasuunnitelman. Hallintomuodollisuuksien vähentäminen ja rationalisoiminen, jotka määritellään siten, etteivät ne vaikuta tarvittavan valvonnan nykyiseen turvallisuus- ja laatutasoon, ovat välttämättömiä satamiin saapuvan ja satamista lähtevän liikenteen parantamiseksi.

1.3 Satamien toiminnan parantaminen saattaa edistää maantiekuljetuksista merikuljetuksiin siirrettäviksi tarkoitettujen tavarakuljetusten rationalisointia ja vahvistaa meri-, rautatie-, sisävesi- ja maantieliikenteen intermodaalisuutta niiden liikennepolitiikan valkoisen kirjan suuntaviivojen mukaisesti, jotka vahvistetaan väliarvioinnissa.

1.4 Eräitä tiedonannon ehdotuksia on syvennettävä, ja ETSK kehottaa komissiota käymään keskusteluja kaikkien sidosryhmien kanssa seuraavista aiheista: luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjat, vaarallisten aineiden merikuljetusta koskevien sääntöjen yksinkertaistamismuodollisuudet, kasvi- ja eläinperäisten tuotteiden kuljetus sekä satamatarkastusten koordinointi (*one-stop-shop*).

1.5 ETSK on jo aiemmin ottanut selkeästi kantaa satamien luotsipalvelujen erityisluonteeseen ([1]), ja komitean kanta on edelleen ajankohtainen.

1.6 Komissio toteaa tiedonannossaan ”EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset” seuraavaa: ”Koska merenkulun ammattilaisista, päällystöstä ja miehistöstä, on kasvava pula, vaarana on, että henkilöresurssit, jotka pitävät yllä Euroopan meriteollisuuden kilpailukykyä, eivät ole enää riittäviä.”

1.7 Luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjoja koskeva ehdotus saattaa edelleen vähentää luotsitoimintaa ja heikentää ammatin houkuttavuutta monien nuorten keskuudessa. On toteutettava luotettavia tutkimuksia ja analyyseja mahdollisten myönteisten vaikutusten selvittämiseksi, kun taas työllisyyteen ja turvallisuuteen kohdistuvat kielteiset vaikutukset vaikuttavat selviltä. Vaihtoehtoisesti voitaisiin tutkia kaukoluotsauksen yleistämistä siten, että hyödynnetään teknologista innovointia sekä säästetään aikaa ja rahaa mutta varmistetaan samalla korkeat turvastandardit. Törmäysten tai muiden sellaisten merionnettomuuksien yhteydessä, jotka saattavat aiheuttaa materiaalivahinkoja tai ihmishenkien menetyksiä, vakuutusyhtiöt voivat kieltäytyä sopimusten mukaisista vahingonkorvauksista, jos aluksesta vastuussa olevien – kapteenin ja konepäällikön – pätevyystodistukset eivät ole voimassa. ETSK suosittaa, että komissio käynnistää keskustelut kaikkien sidosryhmien – varustamojen, luotsien, alan ammattijärjestöjen ja satamaviranomaisten – kanssa, jotta tutkitaan käsillä olevan ehdotuksen todellista vaikutusta turvallisuuteen ja työllisyyteen.

1.8 ETSK kannattaa hanketta esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen ([2]) luomiseksi. Hanke on lähimerenkulkuohjelman (*Sea Short Shipping*) kiinteä osa. On välttämätöntä määritellä yhteinen oikeusperusta, jotta unionin kahden sataman (esimerkiksi Lissabonin ja Napolin) välillä ns. yhteisötavaraa kuljettaviin aluksiin voidaan soveltaa samaa kohtelua kuin muihin liikennemuotoihin.

1.9 ETSK olisi toivonut, että tämä mahdollisuus olisi sisällytetty uuteen yhteisön tullikoodeksiin. Koska komissio ei aio enää noudattaa tätä ehdotusta, ETSK kehottaa sisällyttämään sen edes tullikoodeksin täytäntöönpanomääräyksiin, jotka on määrä antaa ennen vuoden 2009 loppua, jotta niitä voitaisiin soveltaa mahdollisimman nopeasti.

1.10 ETSK suhtautuu erittäin myönteisesti aloitteeseen ottaa käyttöön yksi palvelupiste, jonka puoleen voidaan kääntyä kaikissa käytännön kysymyksissä, sekä kaikkiin muihin rationalisointitoimiin, kuten eri satama- ja tulliviranomaisten suorittamien tarkastusten suunnitteluun ja mahdollisuuteen lähettää hallinnolliset asiakirjat sähköisesti. Tämä ei kuitenkaan saa haitata tulliviranomaisten työtä näiden pyrkiessä torjumaan rikollisuutta.

1.11 ETSK kehottaa komissiota tutkimaan tarkkaan mahdollisuutta ulottaa samat oikeudet niihin EU:n kahden sataman välillä liikennöiviin aluksiin, jotka poikkeavat EU:n ulkopuolisessa satamassa. Varustamojärjestöjen mukaan kyse on huomattavasta määrästä aluksia, jotka voisivat hyötyä esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen eduista.

1.12 Englannin käyttäminen meriliikenteen yhteisenä kielenä lentoliikenteen tavoin helpottaisi huomattavasti käytäntöä ja hallintomenettelyjä.

2. **Komission tiedonanto ja toimintasuunnitelma**

2.1 Henkilöiden ja tavaroiden vapaa liikkuvuus tulisi taata samalla tavoin kaikissa liikennemuodoissa. Sisämarkkinoiden edut on konkretisoitava siten, että kehitetään toimia, joilla helpotetaan kyseisen tavoitteen saavuttamista. Tällä hetkellä meriliikenteessä ei ole samoja etuoikeuksia kuin maaliikenteessä. Lukuisat muodollisuudet, hallinnolliset rasitteet ja tarkastukset eivätkä kannusta käyttämään meriliikennettä tavarakuljetuksiin Euroopan unionissa.

2.2 Komission asiakirjassa tarkastellaan sitä meriliikenteen hallintomenettelyjen ongelmaa, että kuljetettaessa vapaassa liikenteessä olevaa ns. yhteisötavaraa EU:n kahden sataman välillä sovelletaan erityisiä tulli- ja kuljetussääntöjä, kasvinsuojelu- ja eläinlääkintäsäännöksiä sekä erilaisia muodollisuuksia.

2.3 Komitea muistuttaa, että neuvosto kehotti jo vuonna 2006 edistämään lähimerenkulkua ja että se toisti kehotuksensa vuonna 2007. Tiedonannossa viitataan myös Euroopan talous- ja sosiaalikomitean vuoden 2006 lopulla antamaan lausuntoon, jossa kehotetaan lakkauttamaan meriliikenteen tarkastukset sisärajoilla.

2.4 Komissio ilmoitti liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa aikeestaan luoda esteetön eurooppalainen meriliikennealue. Komissio vahvisti aikomuksensa yhdennettyä meripolitiikkaa käsittelevässä ”sinisessä kirjassa”. Tämä lähestymistapa liittyy lainsäädännön yksinkertaistamiseen ja parantamiseen.

2.5 Lähimerenkulku (*Short Sea Shipping*, SSS) saattaa osaltaan parantaa tarjonnan laatua, sillä alukset tuottavat vähemmän saasteita kuljetettua rahtitonnia kohti, aiheuttavat vähemmän ulkoisia kustannuksia ja vähentävät maantieliikenteen ruuhkia.

2.6 Lähimerenkulun hyödyntäminen voisi auttaa yhteisöä saavuttamaan Kioton jälkeiset hiilidioksidipäästötavoitteet.

2.7 Alusliikennepalvelu tai alusliikenteen tieto- ja seurantajärjestelmä (*Vessel Traffic Services / Vessel Traffic Information and Management Systems*, VTS/VTMIS), joka hyödyntää automaattista tunnistusjärjestelmää (*Automatic Identification System*, AIS), on alusten tunnistamiseen ja seuraamiseen tarkoitetun pitkän kantaman järjestelmän (*Long-Range Identification and Tracking of Ships*, LRIT) ohella kiinteä osa tulevaa meriliikenteen sähköistä toimintaympäristöä (*e-Maritime*), joka otetaan käyttöön tavarankuljetuksia ja merenkulkua varten. Kyseisen teknologian käyttö yhdistettynä integroituun seuranta- ja valvontajärjestelmään parantaa vastedes mahdollisuuksia kontrolloida meriliikennettä.

([1]) EYVL C 48, 21.2.2002, s. 122; EUVL C 294, 25.11.2005, s. 25; EUVL C 168, 20.7.2007, s. 50.

([2]) EUVL C 27, 3.2.2009, s. 45.

2.8 Komission toimintasuunnitelmaan sisältyy 11 toimenpidettä: kolme lyhyen aikavälin ja neljä keskipitkän aikavälin toimenpidettä sekä neljä suositusta jäsenvaltioille.

2.9 Vuoden 2009 aikana toteutettaviin lyhyen aikavälin toimiin sisältyvät seuraavat hankkeet:

— yksinomaan EU:n satamien välillä liikennöivien alusten satamamuodollisuuksien yksinkertaistaminen

— ohjeet EU:n satamien välillä kuljetettavien eläin- ja kasvituotteiden asiakirjojen tarkastusten nopeuttamiseksi

— direktiivi eri säädösten nojalla vaadittavien asiakirjojen rationalisoinnista.

2.10 Toimintasuunnitelmaan sisältyy keskipitkän aikavälin toimia, jotka on määrä esittää vuonna 2010:

— EU:n satamien välillä liikennöivien, mutta kolmannessa maassa tai vapaa-alueella poikkeavien alusten hallinnollisten muodollisuuksien yksinkertaistaminen

— sähköisen tiedonsiirron mahdollisuuden vahvistaminen

— yhden luukun hallinnollisen järjestelmän luominen

— vaarallisten aineiden merikuljetusta koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen.

2.11 Suositusten muodossa annettavat neljä pitkän aikavälin toimenpidettä ovat seuraavat:

— hallinnollisten tarkastusten koordinointi alusten satamassaoloajan lyhentämiseksi

— hallinnollisen viestinnän helpottaminen

— luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjojen myöntäminen

— liikennevirtojen ja tilankäytön järkeistäminen satamissa.

3. **ETSK:n huomiot**

3.1 ETSK ilmaisee olevansa yleisesti ottaen erittäin tyytyväinen komission ehdottamaan toimintasuunnitelmaan, mutta haluaa kuitenkin esittää käsillä olevassa lausunnossa eräitä kriittisiä huomioita. ETSK on jo suhtautunut myönteisesti esteettömän meriliikennealueen luomishankkeeseen ja vahvistaa kannattavansa aloitetta.

3.2 Suunnitelma kärsii kuitenkin vaikeuksista, joita jäsenvaltiot asettavat pyrittäessä yhtenäiseen ja selkeään lainsäädäntöön sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi. Suurimmat esteet muodostuvat tarpeettomista tullimuodollisuuksista, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tarkastusten ja valvonnan koordinoinnin puutteesta sekä sähköisen viestinnän ja yhteentoimivien järjestelmien puutteesta. ETSK kehottaa komissiota yksinkertaistamaan mahdollisimman pian tullimuodollisuuksia ja vain EU:n satamien välillä liikkuviin aluksiin sovellettavia menettelyjä, sillä ne ovat keskeisiä tekijöitä luotaessa esteetön eurooppalainen meriliikennealue.

3.3 Yksinomaan EU:n satamien välillä liikennöivien alusten tullimuodollisuuksien yksinkertaistaminen on keskeinen seikka luotaessa esteetön eurooppalainen meriliikennealue. Ehdotus yhteisön tullikoodeksin muuttamiseksi olisi ratkaissut ongelmat, mutta koska sitä on äskettäin muutettu, ehdotetaan, että eurooppalaisen meriliikennealueen oikeusperusta sisällytetään uuden tullikoodeksin täytäntöönpanomääräyksiin. Kyseisessä asiakirjassa on tarkennettava, että vain yhteisötavaroiden vapaan liikkuvuuden varmistamiseksi eurooppalaiseen meriliikennealueeseen sisältyvät EU:n kahden sataman välillä liikkuvissa aluksissa kuljetettavat yhteisötavarat.

3.4 Suurimmassa osassa ehdotetuista toimista rajoitutaan kehottamaan jäsenvaltioita toteuttamaan toimia, joilla parannetaan ja helpotetaan hallintomenettelyjä, vaikka tarvittaisiin paljon tiukempia ja sitovampia aloitteita.

3.5 Komission ehdottamassa asiakirjassa keskitytään liikaa yhteen kolmesta Lissabonin strategian pilarista, eli talouspolitiikkaan, kun taas komitean mielestä olisi aiheellista tasapainottaa nykyistä paremmin talouspoliittisia intressejä ja muita keskeisiä näkökohtia, kuten sosiaali- ja ympäristöasioita.

3.6 ETSK kannattaa aloitteita, joilla pyritään parantamaan yhteismarkkinoihin sovellettavaa lainsäädäntö- ja sääntelykehystä edellyttäen, etteivät kyseiset toimet heikennä kansalaisten, työntekijöiden ja ympäristön turvallisuutta tai vaaranna työllisyyttä. Eräiden ehdotettujen toimien osalta, kuten luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjat, riski vaikuttaa toteutuvan.

3.7 Meriliikenteen ansiosta voidaan kuljettaa huomattavia tavaramääriä siten, että hiilidioksidipäästöjen suhde rahtitonnia tai kilometriä kohti on edullinen. Alalla voidaan tehdä myös huomattavia parannuksia kehittämällä uutta moottoriteknologiaa, käyttämällä puhtaampia polttoaineita ja vähentämällä nopeutta. Vähentämällä tarpeettomista hallintomenettelyistä johtuvia odotusaikoja satamissa voidaan moninkertaistaa laivaliikennettä satamissa, lisätä tehokkuutta ja vähentää kustannuksia sekä edistää osaltaan kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteen saavuttamista sekä turvallista ja kestäväpohjaista liikkuvuutta ([3]). Liikenteestä esteettömällä alueella tehdään houkuttavampaa, kun tuetaan ympäristöystävällistä liikennemuotoa.

([3]) EUVL C 277, 17.11.2009, s. 20–24, esittelijä: Anna Bredima.

3.8 ETSK on jo ilmaissut kannattavansa Marco Polo II -ohjelmaa, jonka avulla pyritään vähentämään liikenneruuhkia, parantamaan liikennejärjestelmän ympäristöystävällisyyttä sekä lisäämään intermodaalikuljetuksia siirtämällä ennakoitu kansainvälisen rahtiliikenteen vuosittainen kokonaiskasvu maanteiltä lähimerenkulkuun, rautateille ja vesiteille. Toimintasuunnitelmaa on täydennettävä entistä laajemmalla strategialla, johon sisältyy myös merten valtateiden toteuttaminen. Eurooppalaisen Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmän käyttöönotto yksinkertaistaa edelleen kyseistä strategiaa.

3.9 Ehdotetut hallinnon yksinkertaistamistoimet perustuvat unionin nykyiseen vakiintuneeseen ja myönteiseen käytäntöön tarkistaa vanhentuneiden unionin säännösten tarpeellisuus ja tehokkuus tai analysoida perustamissopimuksen periaatteiden kanssa ristiriidassa olevia kansallisia käytänteitä ja säännöksiä.

4. Erityishuomioita – Lyhyen aikavälin toimet

4.1 *Direktiivi*

4.1.1 Ehdotettu direktiivi ei varmastikaan ole tärkein toimintasuunnitelmassa esitetyistä toimista. Ehdotettu direktiivi kumoaa nykyisen direktiivin 2002/6/EY ja mahdollistaa menettelyjen yksinkertaistamisen kolmen keskeisen uudistuksen avulla: käytetään liiallisen dokumentoinnin estämiseksi nykyistä eurooppalaista mallia 9. huhtikuuta 1965 tehdyn ja heinäkuussa 2005 tarkistetun Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) FAL-yleissopimuksen sijaan, hyödynnetään sähköistä tiedonvälitystä sekä nimetään yksi viranomainen, jolle esitetään kaikki vaadittavat ilmoitukset ja asiakirjat.

4.1.2 ETSK suhtautuu myönteisesti ehdotettuun direktiiviin, jonka ansiosta voidaan yksinkertaisin keinoin helpottaa kapteenien ja varustamojen tehtävää. Komitea kehottaa huolehtimaan siitä, ettei yksinkertaistaminen vaikuta millään tavoin kielteisesti nykyisten terveyden ja ympäristön suojelutoimien tasoon esimerkiksi aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä koskevan lainsäädännön osalta.

4.2 ETSK:n mielestä on selvennettävä niiden suuntaviivojen määrittelyä, jotka koskevat eurooppalaisten satamien välillä kuljetettujen kasvi- ja eläintuotteiden asiakirjatarkastusten nopeuttamista. Pandemioiden, kun lintu- ja sikainfluenssan, leviäminen saa julkisen mielipiteen kaikkialla maailmassa hälytystilaan ja edellyttää turvatoimien lisäämistä. Tuotteiden alkuperän jäljitettävyys on keskeistä, jotta rajoitetaan mahdolliset tautipesäkkeet. Ehdotetuista toimista onkin käytävä selkeästi ilmi, etteivät ne heikennä nykyisiä säännöksiä.

5. Erityishuomioita – Keskipitkän aikavälin toimet

5.1 Osan meriliikenteestä muodostavat kahden tai useamman EU:n sataman välillä liikennöivät alukset, jotka poikkeavat kerran tai useammin kolmannessa maassa tai vapaa-alueella. ETSK katsoo, että kyseisten alusten hallinnollisia velvoitteita on yksinkertaistettava. Koska ilmailu- ja avaruustekniikka on kehittynyt tunnistamisen ja jäljittämisen aloilla ja yhteisötavaroiden sähköiset tunnistusjärjestelmät ovat parantuneet asteittain, voidaan samalla varmistaa alkuperä ja vähentää huomattavasti varustamojen kyseiseen työhön kuluvaa aikaa ja kustannuksia.

5.2 Sähköistä tullijärjestelmää – josta määrätään päätöksessä N:o 70/2008/EY – hyödyntävään yhteisön uuteen tullikoodeksiin täydellisesti nivoutuvan meriliikenteen sähköisen toimintaympäristön (*e-Maritime*) vahvistaminen kuuluu ETSK:n toivomiin ratkaisuihin kansalaisten elinolojen parantamiseksi ja tarpeettoman ja haitallisen byrokratian vähentämiseksi.

5.3 Yhden luukun hallinnollisen järjestelmän luominen on myös odotettu toimenpide. On vain kysyttävä, miksei sitä ole vielä toteutettu. ETSK kannattaa painokkaasti tätä ehdotusta ja kehottaa jäsenvaltioita hyväksymään pikaisesti tarvittavat toimet.

5.4 Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen. Nykyisissä säännöissä edellytetään vaarallisten aineiden multimodaalikuljetuksilta enemmän hallinnollisia muodollisuuksia kuin vain yhtä kuljetusmuotoa käytettäessä. Merikuljetukset ovat yhä useammin osa multimodaalikuljetuksia, ja se joutuu kärsimään yhtä kuljetusmuotoa, kuten maantiekuljetuksia, hyödyntäviin vaihtoehtoihin näiden. Tämä ei kannusta käyttämään merikuljetuksia. Samalla kun noudatetaan tiukasti erityisiä merikuljetuksiin sovellettavia turvallisuusmääräyksiä, ETSK katsoo, että voidaan toteuttaa eräitä etenkin niitä ro-ro-aluksia (*roll-on/roll-off*) koskevia toimia, jotka kuljettavat liikennevälineitä, jotka jo noudattavat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annettua direktiiviä tai 30. syyskuuta 1957 tehtyä eurooppalaista sopimusta vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista (ADR).

6. Erityishuomioita – Suositusten perusteella toteutettavat toimet

6.1 **Hallinnollisten tarkastusten koordinointi**. Yhden palvelupisteen mallin mukaisesti satama-, tulli- ja poliisiviranomaisten tulisi sovittaa yhteen toisiinsa liittyvät tarkastukset ja suunnitella ne toteutettaviksi mahdollisuuksien mukaan samanaikaisesti tai ajallisesti hyvin lähekkäin. Näin säästettäisiin huomattavasti aikaa lastia purettaessa, kun otetaan huomioon, että eräissä jäsenvaltioissa lasti voidaan purkaa vasta kun kaikki tarkastukset on suoritettu. ETSK kannattaa vahvasti ehdotusta.

6.2 **Hallinnollisen viestinnän helpottaminen**. Ehdotuksella puututaan erittäin hankalaan ongelmaan: yhteisen kielen käyttöön meriliikenteessä. Komissio ehdottaa asianmukaisesti, että käytetään naapurimaassa puhuttua samaa kieltä tai englantia. Komissio irrottautuu perinteisestä diplomaattisesta varovaisuudesta ja korostaa tämän valinnan merkitystä käytännön syistä. Ehdotus on järkevä ja asianmukainen. ETSK katsoo kuitenkin, että lentoliikenteen tavoin myös meriliikenteessä tulisi omaksua yhteinen kieli ei vain taloudellisista vaan myös turvallisuussyistä. *Mayday* on kansainvälinen hätäviesti, ja kansainvälisessä radioliikenteessä tulisi yleisesti ottaen käyttää englantia. Ymmärtämisen helpottamiseksi voitaisiin ottaa käyttöön sähköisiä käännösohjelmia, joiden avulla voitaisiin lastin purkamisen yhteydessä kääntää tarvittava teksti ja täyttää vaadittavat lomakkeet.

6.3 **Luotsinkäyttövelvollisuuden vapautuskirjojen myöntäminen**. ETSK kehottaa pohtimaan huolellisesti tätä ehdotusta, sillä se ei pidä sitä tarpeellisena eikä oikeasuhtaisena. Satamaluotseilla on erittäin korkea ammattipätevyys ja ammatti on tiiviisti sidoksissa kulloisenkin sataman päivittäiseen toimintaan. Satamien liikennöitävyys saattaa tunnetusti muuttua äkillisesti virtausten, vuoroveden, sääolojen ja liikenteen vuoksi. Ajansäästö ei ole erityisen merkittävä ja kustannukset siirtyisivät tarvittaviin turvatoimiin. ETSK kehottaa komissiota tarkastelemaan uudelleen ehdotusta ja tutkimaan luotsijärjestöjen kanssa parhaita tapoja parantaa palvelua turvallisuutta vähentämättä.

6.4 **Liikennevirtojen ja tilankäytön järkeistäminen satamissa**. ETSK katsoo, että kyseessä on toimenpide, josta meri- ja satamaviranomaiset käyvät ”kilpailua”. Satamaviranomaisten tulisi harkita vakavasti sitä, ettei keskisuuria ja pieniä aluksia pidä syrjiä. Palvelun parantaminen houkuttelee enemmän liikennettä, ja näin ollen on selvää, että jokainen viranomainen suunnittelee investointeja, joita tarvitaan oman sataman toiminnan tehostamiseksi. Ehdotus on kuitenkin hyvä!

6.5 ETSK katsoo, että komission ehdotus on toteutettava nopeammin, ja kehottaa aiheen tärkeyden vuoksi vahvistamaan nykyisin käsittämättömästi vähennettyä henkilökuntaa ja siten palveluja, joilla on huolehdittava lähimerenkulkuohjelman käytännön toteutuksesta.

Bryssel 4. marraskuuta 2009

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean puheenjohtaja
Mario SEPI