III

(Valmistelevat säädökset)

ALUEIDEN KOMITEA

80. TÄYSISTUNTO 17.–18. KESÄKUUTA 2009

Alueiden komitean lausunto aiheesta meri- ja rannikkopaketti

(2009/C 211/10)

ALUEIDEN KOMITEA

— katsoo, että unionin meripolitiikan on liityttävä globaaliin ja monialaiseen kehykseen ja pohjauduttava merten aluesuunnitteluun, jonka tarkoituksena on toimia merten käytön lisääntymisen vaatimalla tavalla ja edistää rauhanomaista yhteiseloa tällä rajallisella ja hauraalla alueella.

— katsoo, että kyseinen suunnittelu edellyttää monitasoisen hallinnoinnin hengessä ja toissijaisuusperiaatetta kunnioittaen laadittua innovatiivista hallintojärjestelmää. Komitea korostaa alue- ja paikallisviranomaisten merkittävää roolia merten aluesuunnittelussa tiettyjen politiikkojen rahoittajina, mutta myös siksi, että ne ovat läheisyytensä ansiosta paras taso eri käyttötapojen rauhanomaisen rinnakkaiselon järjestämiseen.

— suhtautuu myönteisesti työhön, jota komissio on tehnyt merten aluesuunnittelun alalla, sekä tahtoon kehittää unionin tasolla yhteisiä periaatteita. Komitea katsoo, että Euroopan unionin rooli voisi sekä metodien että periaatteiden tasolla kehittyä normatiivisempaan suuntaan, esimerkiksi nykyisiin merikohtaisiin alueellisiin sopimuksiin tukeutuen.

— Kannattaa komission pyrkimystä sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi, jotta merikuljetuksista voitaisiin tehdä houkuttelevampia ja kilpailukykyisempiä. Komitea on kuitenkin pahoillaan siitä, että konkreettiset toimet liittyvät lähinnä tähän taloudelliseen ulottuvuuteen. Se nimittäin toivoisi, että sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat huomioitaisiin kokonaisvaltaisesti.

— toistaa esittämänsä pyynnön tutkia mahdollisuutta tarkistaa EU:n rahoitusjärjestelmää siten, että luotaisiin kaikkien merikysymysten käsittelemistä varten yksi ainoa yksinkertaistettu järjestelmä Euroopan rannikko- ja saarialueille tarkoitetun rahaston yhteyteen, seuraavasta rahoituskehyksestä vuosiksi 2014–2020 käytävien keskusteluiden puitteissa.

— pitää tervetulleena merten moottoriteille osoitettujen tukien selvittämistä, mutta toivoisi kunnianhimoisempaa lähestymistapaa ja yhteisön varoilla tuettavien toimien ja investointien luonteen kattavaa tukemista, sillä viime vuosina käynnistetyt järjestelmät eivät ole tuottaneet lupaavia tuloksia esimerkiksi palvelun lyhyen aikavälin luotettavuutta koskeviin vaatimuksiin liittyen.

Esittelijä Michel DELEBARRE, Dunkerquen kaupunginjohtaja (FR, PSE)

Viiteasiakirjat

Merten aluesuunnittelua koskeva toimintasuunnitelma yhteisten periaatteiden saavuttamiseksi EU:ssa, KOM(2008) 791 lopullinen, komission 25. marraskuuta 2008 antama tiedonanto

EU:n meriliikennepolitiikka vuoteen 2018 saakka: strategiset tavoitteet ja suositukset, KOM(2009) 8 lopullinen, komission 21. tammikuuta 2009 antama tiedonanto

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, 21. tammikuuta 2009

Tiedonanto ja toimintasuunnitelma esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen luomiseksi, KOM (2009) 10 lopullinen, 21. tammikuuta 2009

Komission tiedonanto merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta täydentävää valtiontukea koskevista ohjeista (2008/C 317/08)

1 POLIITTISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

1. tunnustaa komission ottaneen merkittäviä edistysaskeleita ja suhtautuu myönteisesti toimintasuunnitelmien tehokkaaseen täytäntöönpanoon ja omaksuttuun yhtenäiseen lähestymistapaan. Se katsoo, että unionin meripolitiikan on liityttävä globaaliin ja monialaiseen kehykseen, joka ”kattaa kaikki näkökulmat ihmisen suhteesta valtameriin ja meriin”. ([1])

2. muistuttaa, että lähes puolet Euroopan väestöstä ([2]) asuu unionin rannikkoalueilla ja kaupungeissa, joiden osuus Euroopan bruttokansantuotteesta on noin 40 prosenttia. Alue- ja paikallisviranomaisten toimivalta meripolitiikkaan liittyvillä aloilla vaihtelee, mutta ne ovat sopiva taso edistämään erilaisten alakohtaisten politiikkojen koordinointia kentällä. Lisäksi rannikkoalueiden alue- ja paikallisviranomaisilla on erityinen vastuu rannikkoalueiden käytöstä ja hoidosta: niiden on hoidettava paineita, jotka johtuvat ihmisten toiminnasta rannikolla ja merellä aiheutuvista eturistiriidoista, ja tähdättävä sellaiseen kestävään kehitykseen ja työllisyystasoon, jotka ovat yhteensopivia meriympäristön tarvitseman suojelun kanssa. Ne ovat tästä syystä kehittäneet asiantuntemusta tällaisia alueita koskevaan yhdennettyyn strategiseen suunnitteluun, jossa on mukana hyvin erilaisia aiheita koskevia politiikkoja: liikenne, satamien kunnostus, turvallisuus, kaupunkikehitys, merten aluesuunnittelu, ammatillinen koulutus sekä rannikkoalueiden yhdennetty käyttö ja hoito (Integrated Coastal Zone Management, ICZM).

3. toteaa, että EU:n meripolitiikan asianmukainen täytäntöönpano edellyttää hallintoa, johon alue- ja paikallistoimijat osallistuvat nykyistä suoremmin. Sellaisen aitoon kumppanuuteen perustuvan meripolitiikan hallinnoinnin avulla, jossa olisivat mukana kaikki päätöksentekotasot sekä kansalaisyhteiskunta, voitaisiin mahdolliset eturistiriidat havaita riittävän ajoissa ja niihin voitaisiin löytää paikallisiin olosuhteisiin sopeutettuja ratkaisuja.

4. yhtyy näkemykseen, jonka komissio esittää meriasioiden hallinnointia koskevia suuntaviivoja käsittelevässä tiedonannossaan ([3]) ja jonka mukaan rannikkoalueet eivät yksinomaan hyödy meripolitiikkaan sovellettavasta yhdennetystä lähestymistavasta, vaan ne voivat myös kärsiä kyseisen lähestymistavan puuttumisen kielteisistä seurauksista.

5. katsoo, että on luotava yhtymäkohtia alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoitteen ja yhdennetyn meripolitiikan kehittämisen välille erityisesti, jotta varmistetaan aluekehityksen entistä parempi johdonmukaisuus rannikko- ja saarialueilla sekä suhteessa sisämaahan ja -satamiin, ja parannettava erityistoimien tulevan rahoituksen koordinointia edellä mainituilla alueilla.

6. toistaa näin ollen esittämänsä pyynnön ”tutkia mahdollisuutta tarkistaa EU:n rahoitusjärjestelmää siten, että luotaisiin kaikkien tai useimpien merikysymysten käsittelemistä varten yksi ainoa yksinkertaistettu järjestelmä Euroopan rannikko- ja saarialueille tarkoitetun rahaston yhteyteen”, seuraavasta rahoituskehyksestä vuosiksi 2014–2020 käytävien keskusteluiden puitteissa. ([4])

7. tukee varauksetta komission käynnistämää hanketta sellaisen merialueilla toteutettavia hankkeita koskevan tietokannan perustamiseksi, joka sisältää tietoja yhteisön kaikkien rahastojen edunsaajista, ja katsoo, että edellä mainittu tietokanta on välttämätön avoimuuden varmistamiseksi alalla sekä hyvien käytäntöjen vaihdon edistämiseksi. Komitea toivoo voivansa osallistua tietokannan – jonka odotetaan olevan käytettävissä vuoteen 2010 mennessä – hallinnointiin.

([1]) Ks. AK:n lausunto CdR 22/2008 aiheesta ”Euroopan unionin yhdennetty meripolitiikka”, kohta 1.

([2]) Väestö, jonka asuinseutu sijaitsee alle 50 kilometrin etäisyydellä merestä tai valtamerestä.

([3]) Meripolitiikkaan sovellettavaa yhdennettyä lähestymistapaa koskevat suuntaviivat: kohti parasta toimintatapaa meriasioiden yhdennetyssä hallinnoinnissa ja sidosryhmien kuulemisessa, KOM(2008) 395 lopullinen.

([4]) Ks. AK:n lausunto CdR 22/2008, kohta 14.

Merten aluesuunnittelu ([5])

8. suhtautuu toimintasuunnitelmaan myönteisesti ja tukee komission ehdotuksia kymmenen suunnittelua koskevan periaatteen kehittämisestä. Periaatteista voisi lopulta tulla yhteisiä ja kaikissa jäsenvaltioissa sovellettavia.

9. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission pyrkimyksiin toteuttaa yhdennettyä meripolitiikkaa. Sininen kirja tarjoaa selvän etenemissuunnitelman merivarojen ja rannikkoalueiden varojen hallinnoimiseksi koko Euroopassa. Komitea kannustaa komissiota jatkamaan näitä ponnistuksia ja pyytää sitä selventämään merten aluesuunnittelun liittämistä muihin Euroopan unionin käynnistämiin toimiin ja etenkin luontotyyppien sekä luonnonvaraisen eläimistön ja kasviston suojelusta annettuun direktiiviin 92/43/ETY, vesipolitiikan puitedirektiiviin, meristrategiadirektiiviin ja rannikkoalueiden yhdennettyä käyttöä ja hoitoa koskevaan Euroopan parlamentin ja neuvoston suositukseen. Merten aluesuunnittelun tulisi osaltaan lisätä eri säädösten välistä synergiaa, jotta voidaan välttää mahdolliset epäselvyydet ja päällekkäisyydet.

10. katsoo, että strategisen suunnittelun ja hallinnon järjestämisen on edellettävä alueellista soveltamista. Strategisella suunnittelulla on nimittäin perustava asema suunnitteluprosessissa, sillä sen avulla voidaan edistää tavoitteiden ja keinojen lähentämistä ja ohjata suunnittelua. Tämän yhteisen suunnitteluvaiheen ansiosta voidaan muotoilla periaatteet ja suuntaviivat ja määritellä ne painopisteet, jotka ovat ensisijaisia suunnittelun valmistelussa sekä välitysmenettelyssä, johon prosessi johtaa.

11. katsoo, että monitasoisen hallinnoinnin hengessä ja toissijaisuusperiaatetta kunnioittaen laaditun innovatiivisen hallintojärjestelmän täytäntöönpano on välttämätöntä, jotta voidaan määritellä aluesuunnittelua ohjaavat strategiset suuntaviivat. Aluesuunnittelua on välttämättä toteutettava useammalla tasolla merikohtaisesta suunnittelusta aina paikallistasolle asti. Komitea toteaa lisäksi, että vaikka komission omaksumasta ekosysteemipohjaisesta lähestymistavasta ([6]) ollaankin yhtä mieltä, se ei kuitenkaan välttämättä sovellu kaikkiin merellä tapahtuviin toimintoihin. Näin ollen AK toivoo komission lisäävän tuleviin ehdotuksiinsa merikohtaisen tason tai aluemeren käsitteen, joka on riittävän laaja tämän salakarin välttämiseen.

12. korostaa, että merten aluesuunnittelun tarkoituksena on kattaa kaikki merellä tapahtuvat toiminnot valtioiden rajoista riippumatta, jotta voidaan paremmin vastata ekosysteemisiin olosuhteisiin. Näin ollen suunnittelu on yhdennetyn meripolitiikan olennainen väline. Komitea katsoo, että järjestelmän käyttöönotto on välttämätöntä, jotta voidaan toimia merten käytön lisääntymisen vaatimalla tavalla ja edistää vastakkaisten etunäkökohtien rauhanomaista yhteiseloa tällä rajallisella ja hauraalla alueella. Komitea kuitenkin toteaa, että meriliikenteessä on vastattava haasteeseen, joka on merialueiden suunnittelun ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleissopimuksessa määritellyn merten vapauden periaatteen yhteensovittaminen.

13. myöntää, että merten aluesuunnittelu on tehokas väline pyrittäessä vastaamaan kaikkien toimintojen vaatimuksiin ja käyttämään meriä mahdollisimman pitkälti ekosysteemejä kestävästi suojellen. Selkeät ja kaikkien tuntemat säännöt edistävät pitkän aikavälin investointien tekemistä ja auttavat näin lisäämään merellä tapahtuvien toimintojen osuutta Lissabonin strategian mukaisten kilpailukykyä, kasvua ja työllisyyttä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa. Komitea toivoo tässä yhteydessä, että komissio määrittelisi mahdollisimman pitkälti välitysmenettelyä koskevat periaatteet, jotta prosessin avoimuus voidaan taata ennalta määrätyillä riittävän joustavilla säännöillä, jotka on laadittu tiiviissä yhteistyössä merialueiden edustajien kanssa ja joissa otetaan huomioon merikohtaiset erityispiirteet.

14. suhtautuu myönteisesti työhön, jota komissio on tehnyt merten aluesuunnittelun alalla, sekä tahtoon kehittää unionin tasolla yhteisiä periaatteita. Komitea arvioi, että Euroopan unionilla on tällä alalla rooli alullepanevana voimana ja koordinaattorina ja että komission vuonna 2009 järjestämän kuulemisen avulla voidaan lisätä haasteiden ymmärtämistä ja ehdottaa suuntaviivoja, joilla voitaisiin edistää yhteistä lähestymistapaa. Näin ollen komitea ehdottaa, että komissio laatisi kuulemisen perusteella valkoisen kirjan.

15. katsoo, että Euroopan unionin rooli voisi sekä metodien että periaatteiden tasolla kehittyä normatiivisempaan suuntaan, jotta voitaisiin taata merten aluesuunnittelun aito koordinoiminen asianomaisissa jäsenvaltioissa ja niiden välillä. Tässä yhteydessä komitea viittaa kokemuksiin, joita on jo saatu aluetasolla, erityisesti Välimeren alueella merialueiden suojelua koskevan Barcelonan sopimuksen ja etenkin seitsemännen pöytäkirjan puitteissa. Pöytäkirjalla asianomaiset jäsenvaltiot päättivät toteuttaa yhteisesti rannikkoalueiden yhdennetyn käytön ja hoidon (ICZM) periaatteita Välimerellä ja ottaa käyttöön sitovia välineitä. Sen lisäksi, että Euroopan unioni kannustaa omaksumaan yhteisen lähestymistavan merten aluesuunnitteluun, se voisi auttaa siinä, että nykyisissä merikohtaisissa alueellisissa sopimuksissa alettaisiin soveltaa merialueiden kestävän ja yhdennetyn kehityksen lähestymistapaa asianomaisilla merialueilla.

16. rohkaisee voimakkaasti komissiota tukemaan merikohtaisia pilottihankkeita, jotta voidaan testata ehdotettujen periaatteiden soveltumista erilaisiin aluemeriin. Komitea muistuttaa, että unionin ulkoalueet tulee sisällyttää järjestelmään olennaisena osana, sillä suuri osa Euroopan merialueista kuuluu niihin.

17. korostaa alue- ja paikallisviranomaisten merkittävää roolia merten aluesuunnittelussa etenkin tiettyjen politiikkojen rahoittajina, mutta myös siksi, että ne ovat läheisyytensä ansiosta paras taso eri käyttötapojen rauhanomaisen rinnakkaiselon järjestämiseen. Vakiintuneilla meri- ja rannikkoalueiden kumppanuuksilla ja meriverkostoilla on keskeinen rooli pyrittäessä helpottamaan merten aluesuunnittelun kehittämistä ja toteutusta jäsenvaltioissa. Vaikka toimivalta aluevesien ja talousvyöhykkeiden ([7]) hallinnoinnista kuuluu useimmiten jäsenvaltioille, alue- ja

([5]) Ks. KOM(2008) 791 lopullinen.

([6]) Ks. erityisesti meriympäristöä koskevasta strategiasta laadittu puitedirektiivi.

([7]) Exclusive Econimic Zones (EEZ).

paikallisviranomaiset toimivat kuitenkin oman toimivaltansa ja vastuunsa perusteella asioissa, jotka liittyvät vesien hallinnointiin. Ne saattavat toimia esimerkiksi satamaviranomaisina tai suojeltujen alueiden hallinnoijina. Niiden vastuulla on yleisesti ottaen edistää tasapainoista ja solidaarista kehitystä, jonka on koskettava myös merialueita.

18. korostaa myös, että maa- ja merialueiden suunnittelua on toteutettava yhtenäisesti ja johdonmukaisesti, jotta maan ja meren kohtaamispintaa voidaan hallinnoida asianmukaisesti erityisesti rannikkovyöhykkeellä. Komitea muistuttaa tässä yhteydessä rannikkoalueiden yhdennetyn käytön ja hoidon (ICZM) puitteissa tehdystä työstä.

19. muistuttaa, että Euroopan alueet ja kaupungit käynnistävät jo nyt esimerkiksi Interreg-ohjelmien puitteissa rajatylittävää tai valtioidenvälistä yhteistyötä, jonka ansiosta ne voivat toteuttaa merialueiden hallintaan liittyviä yhteisiä hankkeita. Komitea pitää myös täysin mahdollisena, että eurooppalaiset alueellisen yhteistyön yhtymät (EAYY) voisivat tarjota kiinnostavia mahdollisuuksia alueelliseen yhteistyöhön.

20. suhtautuu myönteisesti siihen, että komissio on perustanut Euroopan meripoliittiseen seurantakeskuksen ja tietoverkon, jonka pitäisi vuoden 2009 loppuun mennessä saada aikaan prototyyppi Euroopan merikartastoksi. Komitea toivoo, että tuleva merikartasto voidaan nivoa yhteen helmikuussa 2009 esitellyn *Google Ocean* -välineen kanssa.

21. pahoittelee sitä, ettei komissio käsittele toissijaisuusperiaatetta riittävästi. Tällä hetkellä komission ehdotuksen taustalla on joukko oikeusperustoja (jotka liittyvät esimerkiksi liikennepolitiikkaan ja kestävään kehitykseen). Maankäyttöpolitiikkojen on kuitenkin tähän asti katsottu Nizzan sopimuksen perusteella kuuluvan jäsenvaltioiden yksinomaisen toimivallan piiriin. Lissabonin sopimuksen voimaantulon ja uuden alueellista yhteenkuuluvuutta koskevan tavoitteen myötä voidaan kysyä, voisiko esimerkiksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 352 artikla (Nizzan sopimuksen 308 artikla) olla sopiva oikeusperusta merten aluesuunnittelua koskeville tuleville normatiivisille toimille.

Merikuljetukset

22. katsoo, että merikuljetukset ovat olennainen osa Euroopan taloutta – sillä ne tuottavat tuloja ja työpaikkoja, kehittävät inhimillistä ja teknistä tietämystä ja vaikuttavat ympäristönsuojelun tasoon ja kilpailukykyyn – mutta komitea vaatii kuitenkin erityisiä meriturvallisuuteen liittyviä varotoimia. Merikuljetusten merkitystä kestävän talouden kannalta on lisättävä jatkuvasti poistamalla esteitä, jotka alalla esiintyy muihin liikennemuotoihin verrattuina, sekä lisäämällä ympäristösäännöksiä. Vaikka merikuljetukset reagoivatkin erittäin herkästi taloustilanteen heilahteluihin, ne ovat kuitenkin reaalitalouden tärkeimpiä ylläpitäjiä. Niinpä Euroopan satamien on varustetasonsa ja palveluidensa puolesta oltava valmiina vastaamaan merenkulkualan tarpeisiin heti, kun taloustilanne alkaa parantua. Euroopan satamien varustetasoa ei ole kuluneen vuosikymmenen aikana mukautettu samaan tahtiin kuin useimmissa maailman satamissa, lähinnä Aasiassa. Eurooppalaiset satamarakenteet on näin ollen välttämättä nostettava kestävän kehityksen periaatteita noudattaen muiden kanssa samalle tasolle, jotta maailmankaupan tuleviin haasteisiin voidaan vastata.

23. kannattaa pyrkimystä sisämarkkinoiden loppuunsaattamiseksi, jotta merikuljetuksista voitaisiin tehdä houkuttelevampia ja kilpailukykyisempiä. Komitea on kuitenkin pahoillaan siitä, että konkreettiset toimet liittyvät lähinnä tähän teemaan. Se nimittäin toivoisi, että sosiaaliset ja ympäristönäkökohdat huomioitaisiin kokonaisvaltaisesti.

24. korostaa, että meriliikennepolitiikka on laadittava siten, että se muodostaa osan siitä logistisesta ketjusta, johon se kuuluu. Satamakeskukset on siis nähtävä välttämättöminä etappeina eri kuljetusmuotojen välillä kuljetettaessa tavaroita paikasta toiseen Euroopassa tai kansainvälisesti. Satamia ei tule pitää vain lähtö- tai päätepisteinä, vaan keskeisinä määrittävinä tekijöinä ovelta ovelle -kuljetuksissa.

25. korostaa, että satamista on tehtävä aitoja kuljetusketjujen virtuaalisen hallinnan viitekeskuksia, jotka voivat ennakoida rahtivirtojen hallinnointia. Tällä tavoin tietojärjestelmiä, joiden avulla kuljetus- ja logistiikkapalveluita optimoidaan rahdin reaaliaikaisen seurannan avulla, voidaan käyttää myös satamassaolon aikana. Näin ollen on tarpeen parantaa niiden järjestelmien yhteentoimivuutta, joita hyödynnetään toisaalta satamakeskuksissa ja toisaalta sisämaakuljetusten solmukohdissa. Mikäli tällaista järjestelmää ei vielä ole, on se syytä kehittää.

26. suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen mukauttaa merikuljetuksia rasittavien hallinnollisten ja tullirasitteiden määrä muihin kuljetusmuotoihin. On esimerkiksi täysin epärealistista suositella rahtikuljetusten siirtämistä maanteiltä merille merten moottoriteiden käsitteen mukaisesti niin kauan, kun muodollisuudet, jotka koskevat raskaan tavaraliikenteen ajoneuvojen lastaamista laivoihin tai niistä pois, ovat mahdollisten käyttäjien kannalta mahdottomia noudattaa. Sääntöjä tulisi leikata sen vuoksi mittoihin, jotka vastaavat merikuljetusten erityisiä olosuhteita (merten avoimuus ja siten rajojen epämääräisyys satamissa, meriympäristöön onnettomuuksien jne. vuoksi kohdistuvat erityiset riskitilanteet).

Meristrategia vuoteen 2018 ([8])

27. suhtautuu myönteisesti komission kehittämiin suosituksiin, jotka liittyvät asiakirjan keskeisimpiin teemoihin:

— tuetaan yleispätevien sääntöjen noudattamiseen perustuvia oikeudenmukaisia olosuhteita merenkulkualan kansainvälisessä kaupassa

— korostetaan mereen liittyvien ammattien arvoa (koulutus, pätevöityminen, ammattimaistuminen) ja noudatetaan ILO:n säännöksiä merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta ja heidän elinoloistaan ja palkkauksestaan

([8]) Ks. KOM(2009) 8 lopullinen.

— pyritään jätteettömään ja päästöttömään merenkulkuun ja sitoudutaan voimakkaasti kestävän kehityksen periaatteisiin

— taataan pysyvällä tavalla merenkulun turvallisuus noudattamalla annettuja sääntöjä ja kehittämällä ehkäiseviä toimia.

28. pohtii kuitenkin, riittävätkö Euroopan unionin voimavarat täytäntöönpanoon, sillä strategian kattama ala on hyvin laaja. Komitea ehdottaa tähän liittyen, että komissio asettaisi käsiteltävät kysymykset tärkeysjärjestykseen ja määrittelisi toteutettaville toimille painopisteet laatimalla yhdessä jäsenvaltioiden ja kaikkien asianomaisten tahojen kanssa yksityiskohtaisen etenemissuunnitelman mahdollisimman nopeasti ja joka tapauksessa vuoden 2009 loppuun mennessä.

29. pahoittelee sitä, että konkreettiset toimet liittyvät ainoastaan kaupallisten toimien vapauttamiseen kilpailukyvyn ja tuottavuuden edistämiseksi. Komitea toteaa, että ympäristönsuojelu tai parempien sosiaalisten normien takaaminen merenkulkijoille rajoittuu pelkästään suurten periaatteiden ilmaisemiseen ilman, että niiden toteuttamiselle asetettaisiin aikataulua tai määriteltäisiin konkreettisia toimia.

30. korostaa merikuljetusten olevan kestävyysajattelun mukainen kuljetusmuoto, joka edistää ratkaisevalla tavalla ilmastonmuutoksen ja ilmansaasteiden torjuntaa ja yleensäkin kuljetussektorin muuttamista ympäristöystävällisemmäksi. Komitea katsoo, että ympäristöä paremmin kunnioittavan kuljetusjärjestelmän kehittämisen tulisi olla poliittinen painopiste. AK arvioi, että siirtymällä merikuljetuksiin voidaan vastata sekä kasvaviin kuljetustarpeisiin (matkustajat ja rahti) että ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyviin tarpeisiin. Komitea on pahoillaan siitä, etteivät kansainväliset merikuljetukset sisälly vielä Kioton mekanismeihin eivätkä kasvihuonepäästöjen vähentämistä koskevaan aikatauluun. Komitea rohkaisee näin ollen Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (International Maritime Organisation, IMO) ehdottamaan Kööpenhaminassa joulukuussa 2009 järjestettävää YK:n ilmastokonferenssia silmällä pitäen pikaisesti kaikkiin aluksiin niiden lippuvaltiosta riippumatta sovellettavaa kasvihuonekaasupäästöjä koskevaa sitovaa sääntelyä. Lopullisena tavoitteena tulisi olla sääntelyjärjestelmän hyväksyminen vuonna 2011. Euroopan komission tulisi pyrkiä tukemaan yhtenäisiä ja avoimia alusten ja satamien ympäristösertifikaatteja, kuten ESI:tä (*Environmental Ship Index*), jota WPCI-aloite (*World Ports Climate Initiative*) on kehittämässä. Jotta eurooppalaiselle merenkulkualalle kohdistuvia kilpailuhaittoja voitaisiin mahdollisuuksien mukaan välttää, Euroopan unionin tulisi huolehtia siitä, että sitovia määräyksiä laaditaan ensisijaisesti kansainvälisellä tasolla. Lisäksi tulisi tarkistaa, millaisia vaikutuksia olisi ympäristön saastuttamisasteen mukaan porrastettujen satamamaksujen käyttöönotolla.

31. korostaa, että pyrittäessä muuttamaan merikuljetukset ympäristöystävällisemmiksi tulee laivojen ekologisen jalanjäljen pienentämistoimien lisäksi mitata ja supistaa satama- ja logistiikkalaitteiden ympäristövaikutuksia. Komitea toteaa tässä yhteydessä, että eurooppalaisten satamien kilpailukyvyn varmistamisen kannalta välttämätön satamien muutostöihin liittyvien menettelyjen kiihdyttäminen ei saa heikentää ympäristöarviointien laatua. On myös laadittava täsmälliset säännöt, jotka eivät anna tilaa erilaisille tulkinnoille ja siten vääristä kilpailua. Meri-, satama- ja logistiikkatoimintojen nivomista sujuvasti kaupunkimiljööseen on pidettävä EU:n meripolitiikan erityistavoitteena.

32. katsoo, että merikuljetusten tulee näyttää esimerkkiä kuljetussektorin muuttamisessa ympäristöystävällisemmäksi, ja kehottaa tässä yhteydessä Euroopan unionia tukemaan voimakkaasti tutkimusta ja innovointia alusten ja satamien ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Esimerkiksi tulisi ottaa huomioon, että on vältettävä alusten aiheuttamaa vesien pilaantumista.

33. toteaa, että esitettyjen suositusten toteuttaminen edellyttää huomattavien resurssien käyttöönottoa, ja kehottaa komissiota arvioimaan ehdotettujen järjestelmien kuluja, erittelemään eri rahoitusmahdollisuudet ja ehdottamaan rahoituksen jakautumista osapuolten välillä. Komitea arvioi, että merikuljetuksia olisi tuettava enemmän yhteisön varoilla, sillä ne ovat ympäristön kannalta kestävämpi kuljetusmuoto kuin esimerkiksi maantiekuljetukset. Komitea kehottaakin ryhtymään kaikkiin tarvittaviin aloitteisiin asian vaatimien yhteisön taloudellisten resurssien varmistamiseksi.

34. katsoo, että Euroopan laajuisten liikenneverkkojen seuraavassa tarkistuksessa tulisi mahdollistaa se, että satamiin ja satamien sisämaayhteyksien parantamiseen tehtävien investointien merkitystä lisätään EU:n talousarviossa (rakennerahastot, TEN-T ja Marco Polo). Jäsenvaltioiden ja komission neuvottelemat kompromissit ovat johtaneet merten ja satamien kannalta vahingolliseen epätasapainoon. Erilaisten satamien (pienten ja keskisuurten satamien merkityksen tunnustaminen meriyhteyksien parantamisessa) ja alueiden (keskeiset/syrjäiset) on tulevaisuudessa oltava tasapainoisemmin edustettuina Euroopan satamakartalla, ja yhteisön kaikkien rahoitusvälineiden on oltava käytettävissä tasapainon luomiseen.

35. arvioi, että eri kuljetusmuotojen tasapuolisten kilpailusääntöjen takaamiseksi tulee ulkoiset (erityisesti ympäristöön liittyvät) kulut sisällyttää hintoihin, ja toteaa, että ennen sisällyttämisen toteutumista markkinasääntöjen ei saa antaa yksinään säädellä meriliikennettä.

36. palauttaa mieleen myös haasteen, joka liittyy eriytetyn tuen kohdistamiseen yhteisön saaristoalueille, joiden kilpailukyky ja mahdollisuudet osallistua kansainvälisiin ja Euroopan sisäisiin toimintoihin ovat vahvasti riippuvaisia merikuljetuksista. Komitea toistaa toiveensa siitä, että unionin saarialueet yhdistettäisiin ”merten moottoritiejärjestelmään” ja parannettaisiin näin alueiden yhteyksiä yhteismarkkinoille. ([9])

37. tukee ehdotusta perustaa erityistyöryhmä selvittämään keinoja, joilla voidaan saavuttaa oikea tasapaino merenkulkijoiden työehtojen ja Euroopan kauppalaivaston kilpailukyvyn välillä. Komitea ehdottaa työryhmän tehtävänkuvauksen laajentamista siten, että tehtävänä olisi myös määritellä sosiaalinen minimitaso, jolloin inhimillisistä tekijöistä tulisi keskeisiä kehitystä tukevia tekijöitä. Komitea katsoo, että miehistön koulutuksella ja ammattimaisuudella sekä elin- ja työoloilla on keskeinen asema kaikkien niiden toimien kannalta, joiden tavoitteena on taata meriliikennepalveluiden kilpailukyky ja merenkulun turvallisuus sekä ympäristön kunnioittaminen. Komitea kehottaakin Euroopan unionia kehittämään työnvälitystoimistojen (niin kutsutut manning agencies – miehistöä

([9]) Ks. AK:n lausunto CdR 119/2006 aiheesta ”Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi”, kohta 4.4.

laivoille välittävät toimistot) sääntelyä ja valvontaa koskevan erityismekanismin ja ottamaan lähtökohdaksi ILO:n yleissopimusten määräykset samaan tapaan kuin STCW-yleissopimuksen (kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus) pohjalta koulutuskeskuksia varten perustetussa mekanismissa.

38. painottaa komission tavoin sitä, että koulutuskysymyksillä on keskeinen merkitys merenkulkualan kaikille ammattialoille, ja kannattaa aiheeseen liittyviä ehdotuksia. Komitea pitää erityisen tervetulleena ehdotettua toimenpidettä Erasmus-ohjelman kaltaisen järjestelmän ottamiseksi käyttöön merenkulkualalla. Komitea kehottaa komissiota jatkamaan ehdotuksen kehittämistä sen ehtojen ja soveltamisalan selventämiksi ja nimenomaan sen kysymyksen selvittämiseksi, miten kattaa pelkän päällystön koulutuksen sijasta kaikki merenkulkualan koulutukseen osallistuvat nuoret.

39. katsoo, että henkilöresursseihin, merimiestaitoihin ja merenkulkualan taitotietoon liittyvien ehdotusten tulee koskea koko merenkulkualaa, mukaan luettuna sen maalle ulottuvat jatkeet, kuten työpaikat, jotka sijaitsevat satamissa tai liittyvät logistiikkatoimintoihin sekä merikuljetuksia edeltäviin tai seuraaviin liityntäkuljetuksiin. Olisi siis suotavaa laatia unionin tasolla yleispuitteet hyville käytännöille, joihin kaikki pyrkisivät, mutta määritellä myös joitakin rajoitteita, joilla kiellettäisiin – esimerkiksi – jälleenlaivaukseen liittyvä omahuolinnan periaate. Tällaiset puitteet ovat mahdolliset ainoastaan siinä tapauksessa, että niitä voidaan soveltaa joustavasti yksittäisten satamakeskusten tasolla. Satamapalvelujen vapauttamista koskevan direktiivin hylkääminen kahdesti on osoitus siitä, että kaikki – oletusarvoisesti tiukat – lainsäädäntöaloitteet on tuomittu epäonnistumaan.

40. kannustaa komissiota täsmentämään, mitkä ovat ne keinot, joilla vältetään turvallisuustoimien huomioimiseen liittyvä kilpailun vääristyminen satamien välillä.

41. kehottaa komissiota täsmentämään, mitkä ovat ne keinot, joilla vältetään satamien välisen kilpailun vääristyminen pantaessa täytäntöön unionin direktiiveistä johtuvia velvoitteita erityisesti turvallisuuden alalla.

42. on tyytyväinen meriturvallisuutta koskeviin ehdotuksiin ja toteaa, että näiden kysymysten yhdenmukaistamisessa on edetty merkittävästi. Komitea korostaa, että Euroopan parlamentin hiljattain hyväksymä kolmas meriturvallisuuspaketti (Erika III) on osoitus kyvystä yhdenmukaistaa merikuljetuksia koskevia sääntöjä. Komitea on huolestunut meriliikenteen uusista riskeistä – varsinkin konttialusten tai kemikaalisäiliöalusten aiheuttamista riskeistä onnettomuustapauksissa – erityisesti nykytilanteessa, jossa laivojen koko on kasvanut, ja kehottaa komissiota täsmentämään toimenpiteitä, joihin on jo ryhdytty tai joita on suunniteltu, kyseisen ongelman ratkaisemiseksi.

43. katsoo, että tulee omaksua erityinen toimintamalli niihin salmiin nähden, joiden kautta kulkee pääosa maailman kuljetuksista. Sen tarkoituksena olisi koordinoida paremmin hallinnointia näillä alueilla, joihin kohdistuu vakavia vaaroja, joihin paikalliset toimijat joutuvat suoraan vastaamaan. Merionnettomuuden seuraukset esimerkiksi Pas-de-Calais'n kaltaisessa suuressa salmessa olisivat taloudellisesti ja ympäristön kannalta merkittävät sekä kyseisillä merialueilla että koko Euroopassa.

44. toteaa, että kansalliset tulli- ja eläinlääkintätarkastuksiin liittyvät käytännöt saattavat aiheuttaa kilpailun vääristymistä, ja toivoo näin ollen komission tehostavan direktiivien täytäntöönpanon valvontaa säädöstekstille uskollisen tulkinnan varmistamiseksi.

45. korostaa meripolitiikan ulkoisen ulottuvuuden merkitystä etenkin kuljetussektorilla. Komitea katsoo, että yhdenmukaistamalla Euroopan eri alusrekisterien toimintasääntöjä voitaisiin vahvistaa Euroopan unionin asemaa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä ja ottaa uusi askel kohti merikuljetuksia koskevien sääntöjen yleistä yhdenmukaistamista. Se toivoo näin ollen, että EU toisi äänensä paremmin kuuluviin kansainvälisissä yhteyksissä (IMO, WTO ja ILO), jotta eurooppalaiset merikuljetukset voisivat kehittyä avoimemmassa ja lojaalimmassa kilpailuympäristössä. Komitea rohkaisee komissiota pyrkimyksissä koordinoida jäsenvaltioiden näkökantoja IMO:ssa ja toivoo, että Euroopan unionille myönnettäisiin tarkkailijan asema kyseisessä organisaatiossa.

46. pohtii meristrategialle valittua ajanjaksoa 2009–2018 ja toivoo, että se mukautettaisiin (jälkikäteen) uuden, vuoden 2010 jälkeisen Lissabonin strategian aikatauluun.

Esteetön merialue

47. jakaa tavoitteen, jonka mukaan lähimerenkulun kehittämistä haittaavat hallinnolliset menettelyt poistetaan tai niitä kevennetään osittain tai kokonaisuudessaan EU:n alueella samalla, kun taataan turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

48. suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen perustaa esteetön merialue, jonka ansiosta sisämarkkinat voitaisiin saattaa loppuun merikuljetusten alalla. Komitea kuitenkin pahoittelee sitä, ettei komissio viittaa yhteiseen merialueeseen, joka kattaisi muutakin kuin hallinnollisten ja verotuksellisten esteiden poistamisen eurooppalaisten satamien väliä kulkevilta aluksilta.

49. toivoo, että sosiaaliset näkökohdat otettaisiin täysimääräisesti huomioon ja että Euroopan unioni varmistaisi työelämää ja ympäristösuojelua koskevien kansainvälisten sääntöjen paremman noudattamisen, jotta voitaisiin säilyttää oikeudenmukaiset kilpailuolosuhteet maailmanlaajuisesti. Komitea katsoo näin ollen, että komission ehdottamat toimenpiteet ovat vain todellisen yhteisen merialueen perustamisen ensimmäinen välivaihe, ja suhtautuu tässä mielessä myönteisesti 21. tammikuuta 2009 julkaistussa komission tiedonannossa esitettyihin edistäviin toimenpiteisiin. Lisäksi komitea kehottaa komissiota esittämään viipymättä yhteisen merialueen toteuttamisen seuraavat vaiheet.

50. on tyytyväinen ehdotettuihin suuntaviivoihin, jotka koskevat yksinkertaistamista, yhdenmukaistamista, yhden palvelupisteen järjestelmää ja sähköistä tiedonsiirtoa. Komitea katsoo, ettei jonkin jäsenvaltion alusrekisteriin kirjatuille aluksille, jotka purjehtivat kahden Euroopan unionin sataman välillä, tulisi asettaa tiukempia dokumentointivaatimuksia kuin muille kuljetustavoille, mikäli erityisesti merikuljetuksiin liittyvät turvallisuusnäkökohdat eivät sanele sitä.

51. nostaa esiin toimet, joita on jo toteutettu ilmoitusmuodollisuuksien ja niiden sähköiseen muotoon muuttamisen alalla. Komitea on tyytyväinen pyrkimykseen jatkaa jäsenvaltioiden välillä hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista ja yhdenmukaistamista erityisesti tulliin, eläinlääkintään ja kasvinsuojeluun liittyvillä aloilla.

52. pahoittelee komission käyttämää epäonnistunutta sanamuotoa toteamuksessa ”[l]uotsipalvelut saattavat olla todellinen este” ja muistuttaa luotsipalveluiden merkityksestä satamien ja niiden lähialueiden meriturvallisuudelle. Komitea kehottaakin unionia ja jäsenvaltioita osoittamaan mahdollisimman suurta tinkimättömyyttä, kun luotsipalveluille myönnettäviä poikkeuksia koskevia puitteita määritellään.

53. kehottaa komissiota ryhtymään tarvittaviin toimiin sellaisten vääristymien ehkäisemiseksi, jotka johtuvat tulkintaeroista jo yhdenmukaistettujen menettelyjen soveltamisessa.

54. suhtautuu myönteisesti yhden palvelupisteen järjestelmää koskevaan tavoitteeseen, mutta toteaa, että tavoitteen mukaisten varusteiden hankkiminen alan kaikille toimijoille edellyttää raskaita investointeja. Komitea katsoo, että eurooppalaisella SafeSeaNet-verkolla on ensisijainen asema dokumentaation vaihdon järkeistämisessä ja nopeuttamisessa merikuljetusalan toimijoiden välillä. Komitea pitää satamakaupunkien varustelun tukemista välttämättömänä dokumentaation vaihtojärjestelmien tehokkuuden ja kyseisen eurooppalaisen verkoston menestyksellisen toiminnan varmistamiseksi. Lisäksi komitea kiinnittää komission huomiota eräistä ehdotetuista toimenpiteistä pienille ja keskisuurille satamille aiheutuviin seurauksiin ja kehottaa ryhtymään tarvittaviin toimiin, jotta kyseiset toimenpiteet eivät johda eurooppalaisen satamaverkoston tasapainon kannalta haitalliseen kilpailun vääristymiseen.

Merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta täydentävä valtiontuki ([10])

55. suhtautuu myönteisesti komission aloitteeseen selvittää, miten suhteutuvat toisiinsa sellaiset erilaiset valtiontukijärjestelmät, jotka täydentävät merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta. Komitea korostaa julkisen vallan myöntämien rahoitustukien ratkaisevan tärkeää asemaa lähimerenkulun kehittämisessä. Se muistuttaa, että maantieliikenteen ruuhkien purkamista ja rahtiliikenteen ympäristövaikutusten vähentämistä koskevat tavoitteet perustelevat täysimääräisesti sen, että julkinen valta tukee merten moottoriteihin liittyviä hankkeita. Näin ollen mahdollisuuteen hyödyntää valtiontukia valtakunnallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla tulee suhtautua myönteisesti. Sitä ei kuitenkaan tule pitää riittävänä vastauksena siihen tosiseikkaan, että merten moottoriteihin on osoitettu liian vähän yhteisön määrärahoja.

56. pahoittelee sitä, että komission hankkeiden tarkastelun yhteydessä valitsemat kriteerit vastaavat lähinnä palvelun lyhyen aikavälin luotettavuutta koskeviin vaatimuksiin, vaikka luotettavuutta on erittäin vaikea saavuttaa lyhyessä ajassa toisaalta merkittävien alkuinvestointien vuoksi ja toisaalta alusten käyttöasteen liittyvän epävarmuuden vuoksi. Tästä on osoituksena esimerkiksi Toulonin ja Civitavecchian (Rooma) satamien välisestä reitistä vuosina 2005–2008 tehty tutkimus.

57. aprikoi, miksei komissio käsittele kattavasti sellaisten toimien ja investointien luonnetta, joita voitaisiin tukea yhteisön varoilla, sillä viime vuosina käynnistetyt järjestelmät eivät ole tuottaneet lupaavia tuloksia. Sen lisäksi, että tietyt ehdotettujen rahoitusmekanismien osa-alueet ovat monimutkaisia, ne saattavat olla jopa epäsopivia tai vain hyvin pienessä määrin hyödyllisiä merten moottoritie -palvelun käynnistämisen synnyttämien tarpeiden suhteen.

58. ehdottaa, että merenkulun toimijan rakennuttamat tai hankkimat alukset, jotka kulkevat merten moottoriteillä, voitaisiin niiden liikkuvuusominaisuudesta huolimatta rinnastaa – poikkeuksellisesti – perusrakenteisiin. Tällöin näitä aluksia voitaisiin tukea samalla tavoin kuin tuetaan joitakin maantie- ja rautatieliikenteen investointeja. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön ja eritoten Ferring-asiassa (asia C-53/00) ja Altmark-asiassa (asia C-280/00) annettujen tuomioiden mukaan sen ei kuitenkaan pidä johtaa sellaisen taloudellisen tuen myöntämiseen mainittujen alusten liikennöintiin, joka ylittäisi julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä maksettavan taloudellisen korvauksen. Merten moottoriteiden käsitteeseen liittyvät ympäristöhaasteet ovat niin suuria, että tarvitaan poikkeussäännöksiä. Vaikutukset, joita tavarakuljetusten siirtämisen maanteiltä merelle odotetaan tuottavan, tulevat näkyviin ainoastaan siinä tapauksessa, että siirtäminen on tuloksekasta. Näin ollen on järkevää ennakoida kuljetusten siirtämistä suuntaamalla rahoitusta edeltä käsin uudelleen.

59. toivoo, että yksityiset toimijat (laivanvarustajat, logistiikan ammattilaiset, tavarankuljettajat), joilla on olennaisen tärkeä rooli merten moottoriteiden toteuttamisessa, otettaisiin täysimittaisesti mukaan ja heitä kuultaisiin laadittaessa syvällistä analyysia syistä, jotka jarruttavat heidän päätöksentekoaan merten moottoritie -palvelun käynnistämisen suhteen.

60. suosittelee näin ollen, että jäsenvaltioiden perustamien lähimerenkulkua edistävien virastojen (kansallisten osaamiskeskusten) asema tunnustettaisiin aiempaa paremmin ja että niiden tehtäväkenttää laajennettaisiin. Niiden käytössä olevia inhimillisiä ja taloudellisia voimavaroja tulisi näin ollen lisätä esimerkiksi solmimalla kumppanuussopimuksia merenkulkualalla aktiivisten alue- ja paikallisviranomaisten sekä kuljetusketjun yksityisten toimijoiden (laivanvarustajat, logistiikan ammattilaiset, huolitsijat) kanssa.

61. katsoo, että merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta täydentävän valtiontuen järjestelmä olisi voitu luettavuuden parantamiseksi sisällyttää merenkulun valtiontukea koskevia yhteisön suuntaviivoja käsittelevään tekstiin.

62. kehottaa yleisemmin komissiota tarkastelemaan mahdollisuutta sopeuttaa kaikki valtiontukiin ja yhteisön rahoitukseen liittyvät säännöt merten moottoriteiden kehittämiseen.

63. katsoo komission tavoin, että ”potentiaalisten tarjoajien kannalta on myös olennaisen tärkeää, että vahvistetaan ennalta määritetyn suuruinen julkinen rahoitus, johon tarjoajat voivat luottaa”. Komitea toteaa tähän liittyen, että takaisinmaksua koskevat lausekkeet voivat myös jarruttaa taloudellisia toimijoita, joiden harteilla painaa uhka siitä, että rahalliset avustukset on hankkeiden päätyttyä maksettava takaisin, mikäli tavoitteita ei ole saavutettu. Komitea tukee näkemystä, jonka mukaan merten moottoriteille annettavan valtiontuen ehdoksi on asetettava tiettyjen tarkkojen tavoitteiden saavuttaminen. Komitea kuiten-

([10]) Ks. 2008/C 317/08.

kin ehdottaa, että komissio tutkisi mahdollisuuksia asettaa merten moottoriteitä koskevien hankkeiden täytäntöönpanolle porrastettuja tavoitteita, joiden mukaan julkisen vallan myöntämän tuen jatkuminen määräytyisi.

64. kehottaa komissiota levittämään toimijoille tietoa politiikkansa perusteista erittäin laajasti virallisten julkaisujen ulkopuolellakin. Samassa yhteydessä olisi hyvä tehdä selväksi, että komissio aikoo päättäväisesti vastata merkittävään haasteeseen tavarakuljetusten siirtämisestä maanteiltä merelle hyödyntämällä mukautettuja toimia. Samalla huolehditaan siitä, ettei synny räikeitä kilpailun vääristymiä ja että kaikki poikkeuksetta tapahtuu kestävään kehitykseen liittyvien tavoitteiden mukaisesti.

Ilmoitusmuodollisuudet, joita sovelletaan jäsenvaltioiden satamiin saapuviin tai niistä lähteviin aluksiin

65. tiedostaa, että hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistaminen yleistämällä sähköistä tiedonsiirtoa ja järkeistämällä ilmoitusmuodollisuuksia auttaa parantamaan merikuljetusten houkuttelevuutta.

66. toteaa, että kyseiset toimet vaikuttavat myönteisesti myös ympäristönsuojeluun ja meriturvallisuuteen, sillä niiden ansiosta miehistö vapautuu hallinnollisista tehtävistä ja voi keskittyä valvontaan. Tietojen välittäminen sähköisesti antaa lisäksi viranomaisille mahdollisuuden saada reaaliajassa tarvittavat tiedot sen määrittämiseksi, miten laajoja toimia onnettomuuden sattuessa tarvittaisiin.

67. on tyytyväinen siihen, että menetelmäksi on valittu asteittainen yhdenmukaistaminen, joka varmistaa yhteensopivuuden ja yhtenäisyyden Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) aikataulun kanssa. IMO on toiminnalle sopiva foorumi, mistä on osoituksena esimerkiksi ehdotus väliaikaiseksi eurooppalaiseksi lomakkeeksi, jolla on tarkoitus yhdenmukaistaa turvallisuuteen liittyviä tiedusteluja ennen kuin käyttöön saadaan kansainvälisellä tasolla yhdenmukaistettu lomake. Komitea tukee tässä yhteydessä FAL-komitean kokouksiin osallistuville Euroopan unionin jäsenvaltioiden valtuuskunnille esitettyä pyyntöä ”pyrkiä lähentämään FAL-yleissopimuksen lomakkeita ja olemassa olevassa yhteisön lainsäädännössä vaadittuja lomakkeita toisiinsa”.

68. tukee tavoitetta yleistää sähköisen tiedonvaihtojärjestelmän käyttö helmikuun 15. päivään 2013 mennessä, mutta toteaa, että varusteiden hankkiminen koko merikuljetusketjulle edellyttää merkittäviä investointeja. Tiedonsiirtojärjestelmien kehittämisestä aiheutuvat kulut ovat pienten satamien näkökulmasta suuria. Näin ollen komitea kehottaa komissiota erittelemään, mitä rahoitustukia voitaisiin hyödyntää tässä yhteydessä.

69. katsoo komission tavoin, että muodollisuuksien ja hallinnollisten asiakirjojen yksinkertaistamisella ja yhdenmukaistamisella on merkittävä rooli lähimerenkulun edistämisessä. Komitea suhtautuu näin ollen myönteisesti siihen, että FAL-lomakkeita ei vaadita Euroopan unionin satamien välillä liikennöiviltä aluksilta. Komitea kuitenkin toteaa, että alusten ja satamarakenteiden kansainvälisessä turvasäännöstössä (International Ship and Port Facility Security, ISPS) tulisi mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon lähimerenkulun toimijat.

70. pahoittelee sitä, että komission asiakirjoissa ei käsitellä lainkaan laittoman maahanmuuton torjuntaa, vaikka laiton maahanmuutto hidastaa merkittävästi ko. alojen toimintoja ja aiheuttaa tietyillä alueilla merkittäviä kuluja.

71. kehottaa lisäksi kaikkia jäsenvaltioita hyväksymään kokonaisuudessaan etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SAR) ja ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS). Näissä yleissopimuksissa määritellään koko kansainväliselle yhteisölle yhteiset säännöt, jotka koskevat toimia haaksirikkoisten, haaksirikkoutumisvaarassa olevien tai pulaan jätettyjen pelastamiseksi ja ensiavun antamiseksi heille unionin merialueilla. Komitea katsoo kuitenkin, että näiden sääntöjen hyväksymisen yhteydessä on myös luotava Euroopan unionin tasolle yhteisvastuun välineitä, sillä meritse tapahtuvan laittoman maahanmuuton hallinnointia ei voida jättää yksinomaan niiden Euroopan unionin jäsenvaltioiden vastuulle, joiden rannikoille saapuu paljon maahanpyrkijöitä. Komitea korostaa samalla, että merihädässä olevien maahanpyrkijöiden ja pakolaisten etsintä- ja pelastuspalvelujen parantamiseen tähtäävät toimet ovat vain yksi osa keinoista ratkaista meritse tapahtuvan laittoman maahanmuuton aiheuttamia laajempia ongelmia.

Bryssel 17. kesäkuuta 2009

Alueiden komitean

puheenjohtaja

Luc VAN DEN BRANDE