



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 5. kesäkuuta 2020  
(OR. en)

8648/20

MAR 80  
OMI 34  
ENV 335  
CLIMA 109  
SOC 397  
DIGIT 43  
TRANS 243

#### YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

|                 |                                                                                                                                                                                 |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lähettäjä:      | Neuvoston pääsihteeristö                                                                                                                                                        |
| Vastaanottaja:  | Valtuuskunnat                                                                                                                                                                   |
| Ed. asiak. nro: | 7976/20<br>8001/20                                                                                                                                                              |
| Asia:           | Neuvoston päätelmät: "EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät: <i>Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä EU:n vesiliikennealaa</i> " |

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä neuvoston päätelmät aiheesta "EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät: *Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä EU:n vesiliikennealaa*". Neuvosto hyväksyi päätelmät kirjallisella menettelyllä 5. kesäkuuta 2020.

**NEUVOSTON PÄÄTELMÄT**

**"EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät:**

***Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä***

***EU:n vesiliikennealaa"***

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

**OTTAA HUOMIOON**

1. neuvoston 5. kesäkuuta 2014 antamat päätelmät EU:n meriliikennepolitiikkaa vuoteen 2018 koskevasta väliarvioinnista ja näkymistä vuoteen 2020<sup>1</sup>;
2. neuvoston päätelmät 8. kesäkuuta 2017: "EU:n meriliikennepolitiikan painopisteet vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisten yhteyksien varmistamiseksi, sekä toimivat sisämarkkinat ja maailmanluokan merenkulkuklusteri"<sup>2</sup>;
3. neuvoston 3. joulukuuta 2018 antamat päätelmät sisävesiliikenteen mahdollisuuksista ja edistämisestä<sup>3</sup>;
4. komission kertomuksen EU:n meriliikennestrategian 2009–2018 täytäntöönpanosta<sup>4</sup>;
5. komission väliraportin sisävesiliikennettä edistävän NAIADES II -toimintaohjelman täytäntöönpanosta<sup>5</sup>;

---

<sup>1</sup> Asiak. 10041/14.

<sup>2</sup> Asiak. 9976/17.

<sup>3</sup> Asiak. 15144/18.

<sup>4</sup> Asiak. 12829/16.

<sup>5</sup> Asiak. 12350/18.

PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE puheenjohtajavaltio Kroatian 11. maaliskuuta 2020 Kroatian Opatijassa järjestämän meriliikenteestä vastaavien ministerien tuloksekkaan epävirallisen kokouksen, jossa esiteltiin visio Euroopan unionin hyvinvoinnin kannalta olennaisesta hiilineutraalista, onnettomuusvapaasta, automatisoidusta ja kilpailukykyisestä vesiliikennealasta, jonka työntekijöillä on ajantasainen koulutus ja osaaminen;

MUISTUTTAA, että laivaliikenteellä, sisävesiliikenteellä ja niihin liittyvillä palveluilla on olennainen ja strateginen merkitys välttämättömien tavaroiden toimittamiselle sekä Euroopan kansalaisten terveydelle, hyvinvoinnille ja elämänlaadulle;

KOROSTAA Euroopan laivaliikennealan ratkaisevaa roolia covid-19-pandemian aikana, sillä se varmistaa säännölliset kauppavirrat meritse ja toimitusketjujen mahdollisimman sujuvan toiminnan, jotta peruspalveluja ja -hyödykkeitä sekä lääkkeitä olisi keskeytyksettä EU:n kansalaisten ja keskeisten elinkeinojen saatavilla. TOTEAA, että tämä rooli on ensiarvoisen tärkeä EU:lle, ja tätä taustaa vasten PALAUTTAA JÄLLEEN MIELEEN, että EU:n vesiliikennealaan liittyy EU:n strategisia intressejä sen toimitusten eheyden kannalta; PANEE MERKILLE merenkulkijoiden ja sisävesiliikenteen työntekijöiden ratkaisevan roolin tässä yhteydessä, mukaan lukien näiden oikeus oikeudenmukaiseen kohteluun, ja tarpeen lieventää covid-19-pandemian vesiliikennealalle aiheuttamia kielteisiä sosioekonomisia vaikutuksia;

TOISTAA, että vesiliikenteellä on keskeinen rooli, sillä se tarjoaa työpaikkoja, vahvistaa Euroopan talouden kilpailukykyä ja antaa merkittävän panoksen Euroopan unionin BKT:hen;

VAHVISTAA, että Euroopan vesiliikenneala joutuu vastaamaan merkittäviin haasteisiin ja että tarvitaan lisätoimia, joilla säilytetään vesiliikenteen houkuttelevuus, kestävyys, älykkyys, turvallisuus ja sosiaalinen laadukkuus ja joilla kehitetään niitä edelleen;

TÄHDENTÄÄ, että komission, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien olisi otettava kaikilta osin huomioon Opatijan julkilausumassa vahvistetut poliittiset prioriteetit toteuttaessaan toimenpiteitä vesiliikenteen tueksi;

## SEN VUOKSI NEUVOSTO

HYVÄKSYY Opatijan julkilausuman "EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät: kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä EU:n vesiliikennealaa" sisällön sekä TOTEAA julkilausuman olevan keskeinen tekijä EU:n vesiliikennepolitiikassa vuoden 2020 jälkeen;

KEHOTTA komissiota ja jäsenvaltioita toimimaan yhdessä ja sitoutumaan tiiviissä yhteistyössä muiden EU:n elinten ja virastojen sekä vesiliikennealan ja työmarkkinaosapuolten kanssa asianmukaisiin aloitteisiin ja asettamaan välitavoitteita ottaen Opatijan julkilausuman pohjaksi EU:n vuoden 2020 jälkeisen vesiliikennepolitiikan jatkokehittämistä ja täytäntöönpanoa varten.

**EU:n vesiliikenneala – Tulevaisuudennäkymät:**

***Kohti hiilineutraalia, onnettomuusvapaata, automatisoitua ja kilpailukykyistä***

***EU:n vesiliikennealaa***

Me, meri- ja sisävesiliikenteen sisältävästä vesiliikennepolitiikasta vastaavat ministerit, kokoonnuttuamme Opatijassa 11 päivänä maaliskuuta 2020 pidetyssä epävirallisessa ministerikokouksessa Kroatian tasavallan meri-, liikenne- ja infrastruktuuriministerin Oleg Butkovićin toimiessa puheenjohtajana sekä liikenteestä ja liikkumisesta vastaavan Euroopan komission jäsenen Adina-Ioana Văleanin läsnä ollessa,

- **TÄHDENTÄEN** vesiliikenteen olennaista ja strategista roolia EU:n talouden, maailmanlaajuisen kaupan ja yhteyksien kannalta sekä sen merkitystä sisämarkkinoiden toiminnalle;
- **KOROSTAEN** EU:n johtavaa asemaa turvallisten, kestävien ja toimivien vesiliikennealan palvelujen ja toimintojen tarjoamisessa korkeatasoisin työnormein;
- **MUISTUTTAEN**, että puhtaat, kestävät ja turvalliset meret ja valtameret ovat ensisijaisessa asemassa vapaan maailmankaupan sekä EU:n talouden ja sen kansalaisten kannalta;
- **TODETEN**, että on ryhdyttävä kiireellisiin toimiin, joilla pyritään vastaamaan ilmastonmuutoksen ja ympäristöllisen kestävyysasetuksiin mittaviin haasteisiin, mukaan lukien satamainfrastruktuurin ja sisävesiväylien infrastruktuurin mukauttaminen sekä niiden integroiminen toimitusketjuun, ja tarkastelemaan keinoja alan kilpailukykyyn vahvistamiseksi;
- **PAINOTTAEN** vesiliikennealan digitalisaation tärkeyttä ja sen merkitystä maailmanlaajuisen kaupan ja Euroopan unionin kilpailukykyyn kehittämiseksi edelleen maailmassa sekä sisämarkkinoiden lujittamiseksi, ja tunnustaen tarpeen määritellä avoimuutta, vastuuta ja vastuuvollisuutta koskevat vaatimukset automatisoitujen järjestelmien toimintaa ja käsittelyä varten.
- **PANNEN MERKILLE** vesiliikennealan kohtaamat haasteet, jotka liittyvät uusien energiatehokkaiden teknologioiden välttämättömään käyttöönottoon;

- **TIEDOSTAEN** merenkulkijoille ja sisävesiliikenteen työntekijöille tarjottavan riittävän koulutuksen ja elinikäisen oppimisen merkityksen nopeasti muuttuvassa vesiliikenneympäristössä;
- **VAHVISTAEN**, että lisääntyvien protektionististen suuntausten ja rajoittavien toimenpiteiden vuoksi tavoitteena on tukea Euroopan laivaliikennealan pitkän aikavälin kilpailukykyä maailmanlaajuisilla meriliikennemarkkinoilla;
- **TODETEN**, että ympäristöystävällistä ja turvallista laivaliikennettä koskevat poliittiset tavoitteet voidaan saavuttaa sääntelyviranomaisten ja toimialan välisen toimivan yhteistyön avulla ja siten, että alan toimijoilla on mahdollisuus saada rahoitusmarkkinoilta riittävästi varoja ja asianmukaista rahoitusta;
- **OTTAEN HUOMIOON** Opatijassa 10. maaliskuuta 2020 pidetyn merenkulkua käsitelleen korkean tason ministerikonferenssin yhteydessä käydyt keskustelut;
- **PALAUTTAEN MIELEEN** neuvoston päätelmät EU:n meriliikennepolitiikan painopisteistä vuoteen 2020 asti: Kilpailukyky, hiilestä irtautuminen ja digitalisointi maailmanlaajuisen yhteyksien sekä toimivien sisämarkkinoiden ja maailmanluokan merenkulkuklusterin varmistamiseksi sekä neuvoston päätelmät sisävesiliikenteen mahdollisuuksista ja edistämisestä;

## **OLEMME SOPINEET PYRKIVÄMME SEURAAVAAN:**

### **Hiilineutraali ja saastuttamaton vesiliikenneala**

- 1.1 **OLEMME TYYTYVÄISIÄ** Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa käsittelevään komission tiedonantoon, jonka tavoitteena on vauhdittaa etenemistä kohti täysin kestävää EU:n vesiliikennealaa oikeudenmukaisessa ja vauraassa yhteiskunnassa, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen 2050 mennessä, ja kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä; **PANEMME TYYTYVÄISINÄ MERKILLE** kaikki olemassa olevat kansalliset strategiat ja aloitteet, joilla pyritään vesiliikennealan irrottamiseen hiilestä; **KANNUSTAMME** kansainvälisten, EU:n tason ja kansallisten aloitteiden väliseen synergiaan ja toimiin, joilla vauhditetaan siirtymistä hiilineutraaliin vesiliikennealaan.

- 1.2 **TOTEAMME**, että Euroopan vihreän kehityksen ohjelman johdosta toteutettavia politiikkatoimia olisi hyödynnettävä tilaisuutena vahvistaa Euroopan vesiliikennealan kilpailukykyä ja edistää EU:n kasvua ja vaurautta; **KOROSTAMME**, että kaikkien hiilineutraaliuteen tähtäävien toimenpiteiden on oltava lippuneutraaleja ja varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset hiilivuotoa välttämällä.
- 1.3 **TÄHDENNÄMME**, että maailmanlaajuiset ilmastomuutoksen hillintätoimet ovat kansainvälisen laivaliikenteen kannalta erittäin tärkeitä, ja ne olisi asetettava etusijalle, mukaan lukien niiden tinkimätön ja tehokas maailmanlaajuinen täytäntöönpano tasapuolisten toimintaedellytysten säilyttämiseksi; **TOTEAMME**, että on tärkeää jatkaa IMO:ssa tehtävää, vuoden 2050 päästövähennystavoitteen saavuttamiseen liittyvää työtä yhdistettynä visioon, joka koskee täydellistä hiilestä irtautumista; **KANNATAMME** alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan IMO:n ensimmäisen strategian oikea-aikaista ja tehokasta toteuttamista sekä sen tulevaa uudelleentarkastelua.
- 1.4 **KOROSTAMME** meriliikennealan sitoutumista rikkipitoisuuden maailmanlaajuisen ylärajan tehokkaaseen täytäntöönpanoon.
- 1.5 **KANNUSTAMME** lähimerenkulussa ja sisävesiliikenteessä lähitulevaisuudessa käytettäviä nollapäästöisiä aluksia koskevaan tutkimukseen, kehitykseen, rahoittamiseen ja näiden alusten käyttöönottoon.
- 1.6 **TOTEAMME**, että on tarpeen tukea erilaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämistä käyttöön vesiliikenteen kaikissa segmenteissä ja varmistaa riittävä rahoitus tutkimuksen ja kehityksen tukemiseksi julkisten, yksityisten ja EU:n rahoitusvälineiden ja avustusten kautta, jotta voidaan asettaa saataville puhtaita vaihtoehtoisia polttoaineita, mukaan lukien nesteytetty maakaasu siirtymävaiheen polttoaineena, sekä niihin liittyvää infrastruktuuria, innovatiivista teknologiaa ja alusten kestäväää suunnittelua; **KANNATAMME** Horisontti Eurooppa - ohjelman puitteissa suunniteltua päästöttömän vesiliikenteen kumppanuutta, jolla varmistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimajärjestelmien ja vaihtoehtoisten polttoainejärjestelmien kehittäminen ja käyttöönotto vesiliikennettä varten ja jolla laivaliikenneala irrotetaan hiilestä.

- 1.7 **PANEMME TYYTYVÄISINÄ MERKILLE** komission ehdotuksen oikeudenmukaisen siirtymän mekanismin perustamisesta. Mekanismilla voitaisiin myös tukea muutoksia alueilla, jotka kohtaavat suurimpia sosiaalisia ja taloudellisia haasteita siirtymisessä hiilineutraaliin talouteen oikeudenmukaisella ja osallistavalla tavalla ketään unohtamatta;
- 1.8 **VAHVISTAMME TUKEMME** vihreitä ja hiilineutraaleja satamia koskevalle selkeälle visiolle, johon sisältyy nesteytetyn maakaasun käyttö siirtymävaiheen polttoaineena, maissa olevan sähköntuotannon tarjonta, vaihtoehtoiset polttoaineet, riittävät vastaanottolaitteet aluksista peräisin olevalle jätteelle sekä rautatie- ja sisävesiliikenneyhteydet sisämaahan, jolloin vähennetään ilman ja veden pilaantumista ja suojellaan luonnon monimuotoisuutta, turvallisuutta vaarantamatta.
- 1.9 **PAINOTAMME** tarvetta kehittää hiilineutraaleja satamatoimintoja edistämällä satamatoimintaan, aluksiin ja teolliseen energiantuotantoon liittyviä vihreitä aloitteita.
- 1.10 **TUEMME** Barcelonan yleissopimuksen sopimuspuolten meneillään olevia pyrkimyksiä esittää vuonna 2022 IMO:n tasolla ehdotus koko Välimeren alueen nimeämisestä rikkipäästöjen valvonta-alueeksi. EU:n jäsenvaltiot ja kolmannet rantavaltiot osallistuvat valvontaan laivaliikenteen päästöjen minimoimiseksi ja merkittävien terveys- ja ympäristöhyötyjen saavuttamiseksi; **TARKASTELEMME** tämän alueen luomista tukevien EU:n rahoitusmekanismien tarjoamia mahdollisuuksia. **PANEMME MERKILLE** Välimeren alueen meriliikenteen muita epäpuhtauksia käsittelevät olemassa olevat tutkimukset jatkotyöskentelyn pohjaksi.
- 1.11 **MUISTUTAMME**, että viimeistään vuoden 2020 lopussa on käynnistettävä NAIADES II -ohjelman jatko-ohjelma toimenpiteiden jatkuvuuden varmistamiseksi, ja **TUEMME** komissiota sen kehittäessä tällaista ohjelmaa, jolla on tarkoitus edelleen parantaa sisävesiliikenteen ja siihen liittyvän infrastruktuurin ympäristökestävyyttä ja kilpailukykyä liikennemuotosiirtymää koskevan tavoitteen edistämiseksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa esitetyllä tavalla.
- 1.12 **TOTEAMME**, että vesiliikennealaa ilmastonmuutokseen sopeutettaessa tärkeällä sijalla ovat ilmastokestävyyden varmistaminen, häiriönsietokyvyn kehittäminen, ennaltaehkäisy ja varautuminen.



## Digitalisaatio

- 2.1 **OLEMME TIETOISIA** vesiliikennealan digitalisaation tarjoamista mahdollisuuksista saumattomiin multimodaalikuljetuksiin; **TUEMME** EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla käynnissä olevaa työtä, joka liittyy merenkulun korkeatasoiseen automaatioon ja itseohjautuviin aluksiin, ja **TUEMME** IMO:n ja CESNIn työtä asianmukaisen tavoitteellisen ja teknologianeutraalin säädöskehityksen ja asiaankuuluvien teknisten standardien laatimiseksi, jotta mahdollistetaan itseohjautuvien alusten turvallinen toiminta, mukaan lukien aloitteet itseohjautuvien ja muiden kuin itseohjautuvien alusten rinnakkaisen toiminnan helpottamiseksi.
- 2.2 **TUEMME** sellaisen täysin digitaalisen hallintoympäristön kehittämistä vesiliikenteelle, joka alentaa toimijoille aiheutuvia kustannuksia ja lisää hallinnollista tehokkuutta varmistaen tietojen luottamuksellisuuden ja ottaen tapauksen mukaan huomioon TEN-T-käytäviin perustuvan lähestymistavan.
- 2.3 **EDISTÄMME** muun muassa mahdollisten asiaankuuluvien lainsäädäntömuutosten avulla digitaalisten palvelujen ja EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien merialusten sähköisten rekisteröintitodistusten käyttöönottoa sekä merialusten sertifiointien ja merenkulun pätevyyskirjojen sähköistä todentamista vaihtoehtona satamavaltioiden suorittaman valvonnan menettelyissä ja **KANNUSTAMME** ottamaan sisävesiliikenteessä käyttöön sähköiset miehistöä ja aluksia koskevat asiakirjat sekä digitaaliset palvelut.
- 2.4 **KOROSTAMME**, että eurooppalaista merenkulkualan yhdenmukaista palveluympäristöä koskevan asetuksen täysimääräinen ja oikea-aikainen täytäntöönpano mahdollistaa sen, että ilmoittajat voivat täyttää ilmoitusmuodollisuudet yhdenmukaisesti, nopeasti ja kattavasti, myös lastitietojen osalta, mikä avaa näkymät esteettömälle eurooppalaiselle meriliikennealueelle ja sille, että meriliikenteen tehokkuus ja houkuttelevuus paranee ja se voidaan integroida sujuvasti muihin liikennemuotoihin ja että tiedonvaihtojärjestelmien yhteentoimivuus lisääntyy koko logistiikkaketjussa; **KANNUSTAMME** vastaaviin aloitteisiin maailmanlaajuisesti.
- 2.5 **KANNATAMME** ilmoitusmuodollisuuksien digitalisointia satamissa, jotta eurooppalaisesta merenkulkualan yhdenmukaistamisesta palveluympäristöstä saataisiin täysi hyöty.

- 2.6 **KOROSTAMME** tarvetta pyrkiä kohti verkkoon liitettyä, vuorovaikutteista ja automatisoitua sisävesiliikennettä, joka on integroitu digitalisoituun liikenne-ekosysteemiin.
- 2.7 **TOTEAMME**, että edellä esitetyt toimet olisi toteutettava niiden toimintapolitiikkojen säilyttämiseksi ja laajentamiseksi, jotka koskevat avoimien lähteiden tietoa, tietojen yhteiskäyttöä, koontitietojen toimitusta, nopeutettuja innovointi- ja standardointiprosesseja, jotka ovat tarpeen yhteentoimivuuden kannalta, sekä datataloutta tietoturvallisuudesta huolehtien; **KANNUSTAMME** tietojen yhteiskäyttöön oikeudenmukaisin käyttöoikeuksin, jotta kaikille toimijoille voitaisiin tarjota entistä tasapuolisemmat toimintaedellytykset ja mahdollistaa uusia innovointeja ja uusia palveluja tietojen tehokkaan käytön pohjalta.
- 2.8 **PAINOTAMME**, että vesiliikennealalla on syytä varmistaa korkeatasoinen kyberturvallisuus; **TUEMME** EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla tehtyä työtä.
- 2.9 **KATSOMME**, että on äärimmäisen tärkeää laatia vuoteen 2021 mennessä vesiliikenteen digitalisaation etenemissuunnitelma, jonka avulla vesiliikenteen digitalisaatioon on helpompi soveltaa yhdenmukaista ja yhtenäistä toimintamallia; **KEHOTAMME** komissiota, jäsenvaltioita ja toimialaa ryhtymään johdonmukaisiin toimiin ja ponnisteluihin digitalisaation helpottamiseksi.

### **Tulevaisuuden merenkulkijoiden ja sisävesiliikenteen työntekijöiden osaaminen ja koulutus**

- 3.1 **KEHOTAMME** komissiota ja jäsenvaltioita tehostamaan IMO:n tasolla toimiaan, jotka tähtäävät STCW-yleissopimuksen kunnianhimoiseen uudelleentarkasteluun tämänhetkisten haasteiden sekä lisääntyneiden teknisten vaatimusten ja teknologian kehitysten johdosta ottaen samalla huomioon merenkulkijoilta edellytettävien taitojen kehittämisen.
- 3.2 **VAHVISTAMME** Euroopan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun merkityksen houkuttelevien työolojen ja riittävän sosiaalisen suojelun säilyttämisessä merenkulkijoille ja sisävesiliikenteen työntekijöille muun muassa merityösopimuksen ja työmarkkinaosapuolten kanssa tehdyn asiaankuuluvan sopimuksen tehokkaan soveltamisen myötä; **KANNUSTAMME** toimenpiteisiin, joilla säilytetään tasapuoliset sosiaaliset toimintaedellytykset.
- 3.3 **KANNATAMME** sitä, että CESNIn normeja kehitetään edelleen sisävesialusten miehistön jäseniltä edellytettävän osaamisen ylläpitämiseksi.

- 3.4 **KANNUSTAMME** komissiota ja jäsenvaltioita vahvistamaan toimialan ja koulutuksen järjestäjien välistä yhteistyötä, myös aluksella tapahtuvan koulutuksen osalta, sen varmistamiseksi, että EU:n merenkulkijoilla ja sisävesiliikenteen työntekijöillä on asianmukaiset taidot nopeasti muuttuvaa vesiliikenneympäristöä varten. **TUEMME** aloitteita, joilla pyritään edistämään ja parantamaan alan imagoa, lisäämään työllistymismahdollisuuksia aluksilla ja maissa, kehittämään koulutusta ja arviointia parantavia toimenpiteitä uusiin teknologioihin mukautumiseksi sekä lisäämään vesiliikennealan ammattien houkuttelevuutta nuorten naisten ja miesten keskuudessa.
- 3.5 **TUEMME** aloitteita naisten voimaannuttamiseksi vesiliikennealalla.
- 3.6 **OLEMME TIETOISIA** siitä, että merenkulkijoille myönnettyjen pätevyyskirjojen ja kelpoisuustodistusten todentaminen on olennaista, jotta voidaan estää tällaisten todistusten myöntämiseen liittyvät laittomat käytännöt ja tukea satamavaltion valvontatoimintaa.
- 3.7 **PAINOTAMME** turvallisen vesiliikennealan merkitystä korostaen sitä vakavaa uhkaa, joka merirosvouksesta ja merellä tehtävistä aseellisista ryöstöistä aiheutuu merenkulkijoiden turvallisuuteen ja hyvinvointiin, maailmankauppaan, meriliikenteeseen ja alueiden taloudelliseen kehitykseen ja tähdentäen kansainvälisen yhteistyön ratkaisevaa roolia tällaisen toiminnan torjumiseksi.

#### **Nollatasolle onnettomuuksissa**

- 4.1 **KOROSTAMME**, että on tärkeää vaalia ja edistää meriturvallisuuden kulttuuria, joka perustuu "oikeudenmukaiseen turvallisuuskulttuuriin" ja jossa pyritään saamaan onnettomuudet nollatasolle vuoteen 2050 mennessä, ja **KEHOTAMME** komissiota ja jäsenvaltioita hyödyntämään täysimääräisesti vesiliikennealan vihreästä ja digitaalisesta muutoksesta syntyvää synergiaa.
- 4.2 **OLEMME TYYTYVÄISIÄ** meriliikenteen toimivuustarkastuksen päätelmiin ja suosituksiin ja **KANNUSTAMME** komissiota harkitsemaan tarpeen mukaan jatkotoimia nykyisen turvallisuustason parantamiseksi.

- 4.3 **TIEDOSTAMME** EMSAn keskeisen roolin komission avustamisessa ja jäsenvaltioiden tukemisessa, jotta ne täyttäsivät tehokkaasti velvoitteensa lippu-, satama- ja rannikkovaltioina, ja **KANNUSTAMME** komissiota harkitsemaan vaihtoehtoja, joilla parannetaan entisestään EMSAn valmiutta hoitaa EU:n laivaliikenteen turvallisuuteen ja kestävyyyteen liittyvät tekniset ja operatiiviset tehtävänsä.
- 4.4 **KOROSTAMME**, että olisi hyödyllistä kerätä Euroopan tasolla tietoja sisävesiliikenteen onnettomuuksista, jotta sääntöjä ja normeja voitaisiin tarvittaessa parantaa.
- 4.5 **TUNNUSTAMME**, että CESNI:llä on keskeinen rooli EU:n ja sen jäsenvaltioiden auttamisessa laatimaan normeja, jotka liittyvät sisävesialusten teknisiin vaatimuksiin, ammattipätevyyksiin ja tietotekniikkaan, ja **NEUVOMME** hyödyntämään CESNI:n asiantuntemusta tietojen keräämiseksi sisävesiliikenteen onnettomuuksista EU:n tasolla, jotta sääntöjä ja normeja voidaan tarvittaessa parantaa.
- 4.6 **PAINOTAMME**, että turvallisuuden sekä ihmishenkien ja ympäristön suojelemisen vuoksi on tärkeää ratifioida kansainväliset meriyleissopimukset, kuten vuoden 2012 Kapkaupungin sopimus Torremolinoksessa 1977 tehtyyn kalastusalusten turvallisuutta koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuonna 1993 tehdyn Torremolinoksen pöytäkirjan määräysten täytäntöönpanosta, vuoden 2010 pöytäkirja vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä tehdyn vuoden 1996 kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta (vuoden 2010 HNS-yleissopimus), turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskeva kansainvälinen Hongkongin yleissopimus ja kalastusaluksen laivaväen koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW-F-yleissopimus).

## **Maailman kärkeä oleva EU:n vesiliikenneala**

- 5.1 **TIEDOSTAMME**, että EU kohtaa epäterveitä kauppatapoja ja markkinoille pääsyn rajoituksia tietyissä kolmansissa maissa, ja **PAINOTAMME** tarvetta koordinoituun toimintaan, jolla pyritään turvaamaan EU:n meriliikennealan edut ja edistämään kollektiivisesti kansainvälisten meriliikennepalvelujen vapaata ja vastavuoroista saatavuutta; **KEHOTAMME** komissiota ja jäsenvaltioita tehostamaan pyrkimyksiään säilyttää globaalit tasapuoliset toimintaedellytykset, jotka perustuvat korkeisiin kansainvälisiin turvallisuutta,

ympäristöä, osaamista ja työoloja koskeviin standardeihin. Näin luodaan edellytykset EU:n elinvoimaiselle vesiliikennealalle yhä kilpaillummassa kansainvälisessä ympäristössä; **KOROSTAMME** tässä yhteydessä EU:n ja kolmansien maiden välisten kunnianhimoisten vapaakauppa- ja meriliikennesopimusten merkitystä globaalien tasapuolisten toimintaedellytysten edistämiseksi kansainvälisten meriliikennepalvelujen alalla.

- 5.2 **OLEMME TIETOISIA** meriliikenteen valtiontukea koskevien EU:n suuntaviivojen tarjoamasta lisäarvosta ja niiden roolista EU:n laivaliikennealan kansainvälisen kilpailukyvyn säilyttämisessä pitäen mielessä maailmanlaajuiset kehityskulut, suuntauksat ja haasteet, pyrkien **ENTISESTÄÄN PARANTAMAAN** EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten laatua ja houkuttelevuutta sekä luomaan edellytykset, joissa laivaliikenne voi tehokkaasti edistää EU:n taloutta;
- 5.3 **TIEDOSTAMME**, että EU:n vesiliikenneala, sen infrastruktuuri ja sen taloudellinen riippumattomuus on EU:n strategisen edun mukaista; **KOROSTAMME**, että EU:n kestävän vesiliikennealan kannalta on tärkeää varmistaa rahoituksen saatavuus.
- 5.4 **PAINOTAMME**, että tehokas lähimerenkulku on keskeisessä asemassa eri alueiden välisten yhteyksien luomisessa unionin sisämarkkinoilla ja liikenteen viherryttämisen tukemisessa.
- 5.5 **MUISTUTAMME**, että on tärkeää pyrkiä laajalla kansainvälisellä tasolla monenväliseen vuoropuheluun tasapuolisten toimintaedellytysten edistämiseksi, ja **KEHOTAMME** sen vuoksi komissiota toteuttamaan jatkossakin kaikki asianmukaiset toimenpiteet, joilla varmistetaan, että kansainväliset meriliikennepalvelut sisältyvät asiaankuuluviin globaaleihin monenvälisiin välineisiin, kuten Maailman kauppajärjestön (WTO) puitteissa tehtäviin sopimuksiin.