

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 417/2002 topeletpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul ning tühistatakse nõukogu määrus (EÜ) nr 2978/94"

KOM(2006) 111 lõplik– 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

25. aprillil 2006 otsustas Euroopa Liidu Nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 80 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 417/2002 topeletpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul ning tühistatakse nõukogu määrus (EÜ) nr 2978/94".

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektori arvamus võeti vastu 4. september 2006. Raportöör oli hr **Simons**.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis 429. täiskogu istungjärgul 13.–14. septembril (13. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 187, vastu hääletas 4, erapooletuks jäi 8.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 EMSK on nõus, et Euroopa Liidu liikmesriigid peavad kinni pidama oma poliitilistest kokkulepetest. Käesoleva määruse ettepanekuga avaldatakse toetust neile ELi liikmesriikidele, kes täidavad kõnealust nõuet, ning näidatakse kogu maailmale, et EL suhtub tõsiselt ka nende kohustuste praktilisse täitmisesse, mis on sõlmitud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames. Nimetatud meetmed on palju olulisemad, kui ükskõik millised (teoreetilised ja väga piiratud) negatiivsed tagajärjed, mis võivad, kuid ei pruugi ilmneda.

2. Sissejuhatus

2.1 Eesmärgiga vähendada juhuslike laevareostuste ohtu Euroopa vetes on määrust (EÜ) nr 417/2002 muutvasse määrusesse (EÜ) nr 1726/2003 sisse viidud sätted, mis keelavad raskete õlide klassi liigitatud õli transportimise Euroopa Liidu liikmesriikide sadamatesse või sadamatest ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega.

2.2 Sarnane keeld, mis tugineb ELi poolt vastuvõetud meetmetel, on Rahvusvaheline Mereorganisatsioon kehtestanud kogu maailmas laevade põhjustatud merereostuse vältimise rahvusvahelise konventsiooni 73/78 (MARPOL) I lisa uute eeskirjadega 13G ja 13H. Nimetatud MARPOLi eeskirja 13G artikli 7 ja eeskirja 13H artiklite 5, 6 ja 7 alusel võivad mereorganisatsioonid siiski teatud tingimustel tankeritele erandit kohaldada. Kõnealuse kompromissiga tuli leppida, kuna see oli ülemaailmse sätte vastuvõtmise hind. Kohe pärast sel ajal tavapärase ja vastastikku siduva eelneva kooskõlastuskokkuleppe väljatöötamist avaldas ELi eesistujariik Itaalia kõigi ELi liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni nimel, et nad ei kasuta erandit võimaldavaid sätteid. Pärast Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni eeskirja jõustumist 5. aprillil 2005 teavitas üks liikmesriik juba 18. aprillil 2005 Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni oma soovist kohaldada erandit võimaldavat sätet, mis on arutlusaluse komisjoni ettepa-

neku teemaks. Vastavalt kooskõlastuskokkuleppele teavitasid mitmed liikmesriigid järgnevatel kuudel Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni, et nad ei kavatsenud erandit võimaldavat sätet kasutada. Neli liikmesriiki peavad veel ametlikult teatama oma sellekohasest otsusest, kuid nad on juba teavitanud COREPERi ning seega ka Euroopa Komisjoni ja teisi liikmesriike, oma kavatsusest järgida 19 liikmesriigi eeskjuu.

2.3 Euroopa Komisjon juhib tähelepanu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni keelu vastuvõtmisele eelnenud ja sellele vahetult järgnenud poliitilistele kokkulepetele ning ELi eesistujariigi Itaalia avaldusele Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis 2003. aasta detsembris, millega tollased 15, nüüd juba 25 liikmesriiki võtsid kohustuse hoiduda MARPOLi konventsiooni erandite kasutamisest.

2.4 Euroopa Komisjon teeb ettepaneku muuta määrust (EÜ) nr 417/2002, et kanda poliitiline lubadus üle õigusakti, mis laiendaks määruse rakendusala, keelates raskete õlide klassi liigitatud õli transpordi ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega, mis sõidavad liikmesriigi lipu all olenemata nende poolt opereeritavate sadamate, mereterminalide või meretsooni jurisdiktsioonist.

3. Üldised märkused

3.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tuletab meelde, et Erika II käsitavas arvamuses ⁽¹⁾ toetas ta raskete õlide klassi liigitatud õli transpordi keelustamist ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega.

3.2 Liikmesriigid peaksid kinni pidama rahvusvahelisel tasandil antud poliitilistest lubadustest ja tagama ühenduse poliitika järjekindluse. Tegu on põhimõtte küsimusega. Ettepanekule eelneb siiski lühike seletuskiri, milles keskendutakse üksnes poliitilistele lubadustele, esmajoones ELi avaldusele, mis tehti MARPOLi uue eeskirja 13H vastuvõtmisel.

⁽¹⁾ EÜT C 221, 7.8.2001, lk 54.

3.3 Arvamuses Erika II kohta soovitas EMSK, et Euroopa Liit peaks tegema Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile ettepaneku määratleda MARPOLi konventsiooni alla jäävad äärmiselt tundliku keskkonnaga piirkonnad aladena, mida raskete õlide klassi liigitatud õli transportivad tankerid peaksid vältima, ning kehtestada SOLAS⁽²⁾ konventsiooni alusel kohustuslik liikluskorraldussüsteem. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon vastas asjast huvitatud riikide ettepanekutele ja sätestas mitmed eriti tundlikud merealad (Lääne-Euroopa veekogud, Läänemeri, Kanaari saared, Galapagose saared) ning liitis Suure Vallrahu piirkonna alla ka Torrese väina (Austraalia, Paapia Uus-Guinea). Kõnealuseid alasid, lisaks aastatel 1997–2003 loodud piirkondi, mis hõlmavad Sabana-Camagüey saared (Kuuba), Malpelo saare (Colombia), Florida Key saarestikku ümbritseva mere (USA) ja Paracase rahvuspargi (Peruu), kaitstakse seotud meetmetega: näiteks alad, mida tankerid ja muud laevad peaksid vältima, liikluskorraldusmeetmed, järelevalvesüsteemid ja lootsimine. Kõnealuste alade loomist tuleb vaadelda rannikuriikide poliitika peegeldusena, mille eesmärk on vähendada ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega seotud reostuse riski.

3.4 Tuginedes 2003. aasta aprillis⁽³⁾ liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni poolt Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile esitatud statistikale, oli 2002. aasta novembris käigus umbes 660 ühekordse põhja ja parrastega teise kategooria naftatankerit (kandevõime 20 000 tonni ja rohkem), millest 160 olid supertankerid (VLCC ja ULCC ehk tankerid kandevõimega üle 200 000 tonni), tegeledes peamiselt toornafta transpordiga Pärsia lahe piirkonnast USAsse ja Jaapanisse. Naftatankereid võib kasutusest kõrvaldada paljudel erinevatel põhjustel või dokki suunata mis tahes ajahetkel. 2006. aasta lõpuks on käigus

maksimaalselt alla 50 supertankeri, vähenedes igal aastal vastavalt järk-järgulise vähendamise kavale kuni lõpliku käigust kõrvaldamiseni aastal 2010. Asjaomased arvnäitajad ei kajasta mingeid majandus- ega sotsiaalküsimusi, mis võivad etendada osa selle liikmesriigi puhul, kes otsustas kasutada erandit. Praegu puudub võimalus saada täpseid andmeid asjaomaste laevade kohta kõnealuse liikmesriigi laevaregistriga konsulteerimise teel, mistõttu on igasugune teave jätkuvalt oletuslik ega oma EMSK jaoks väärtust. Isegi juhul, kui tegu on 23 laeva ja 300–400 meremehega, ei ole esimeseks võimaluseks mitte kolmandate riikide lipu all sõitmise oht; nupukad ettevõtjad/laevaomanikud leiavad transportimiseks teisi naftatooteid ja kõnealuste toodete turg on sama vilgas.

3.5 Käesoleva ettepaneku reguleerimisala aluseks on olemasolevad eeskirjad üle 5000-tonniste tankerite kohta. Siiski tuleks uuesti kaaluda, kas oleks vaja sätestada erimäärus alla 5000-tonnise kandevõimega tankerite kohta.

4. Konkreetsed märkused

4.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvates on vaja selgitada või määratleda, mida tähendab artikli 1 uue lõike 3a ettepanekus "*heavy grade oil products*" (eesti keeles: raskete õlide klassi liigitatud õli).

4.2 (Muudetud) määruse (EÜ) nr 417/2002 artikli 4 lõigetes 4 ja 5 viidatakse kõnealuse määruse artikli 4 lõikele 3. Vaatluse all olevas määruse ettepanekus teeb komisjon ettepaneku lisada artiklile 4 lõige 3a, millega muudetak스 ülalnimetatud viited kehtetuks. See aga ei ole määruse ettepaneku eesmärk.

Brüssel, 13. september 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie Sigmund

⁽²⁾ SOLAS: Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel.

⁽³⁾ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni dokument MEPC 49/16/1.