

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses”

KOM(2006) 275 lõplik

(2007/C 168/11)

7. juunil 2006 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses „Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses”

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektori arvamus võeti vastu 22. märtsil 2007. Raportöör oli **pr BREDIMA SAVOPOULOU** ning kaasraportöörid **hr CHAGAS** ja **hr NILSSON**.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 435. istungjärgul 25.-26. aprillil 2007 (26. aprilli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 157, erapooletuks jäi 2.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Roheline raamat loob Euroopa Liidu merendusest hoopis uue arusaama, mis on tervitatav. Tegemist on esimese korraga, mil öeldakse lahti Euroopa Liidu poliitikale omasest maismaapõhisest lähenemisest. Rohelise raamatu sümboolne sõnum, et eurooplased on ja on olnud eelkõige mereäärne rahvas, pöörab uue lehekülje Euroopa Liidu merenduses.

1.2 Roheline raamat propageerib terviklikku, valdkonnaülest ja strateegilist merenduspoliitilist lähenemist. Killustumise tervikliku nägemusega asendamise põhiidee väärib laialdast toetust.

1.3 Rohelise raamatu positiivsed elemendid kaaluvad potentsiaalsed negatiivsed momendid selgelt üles. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab enamikku rohelises raamatus sisalduvatest ettepanekutest (seoses kalatööstuse, sadamate, laevaehituse, meretranspordi, rannikualade, avamere energiasektori, uurimise ja arendustegevuse, keskkonna, turismi ja merebiotehnoloogiaga) ning lisab omalt poolt konkreetseid märkused.

1.4 EMSK toetab seisukohta, et Euroopa Liidu merendusteenustel ja sadamatel on globaliseerunud majanduses keskne roll. Komitee tervitab samuti rohelises raamatus sedastatud, et laevandus on rahvusvaheline ja vajab seetõttu ülemaailmsete eeskirjadega reguleerimist. Euroopa Liit peab rakendama positiivseid meetmeid, et muuta laevanduse negatiivset avalikku mainet ja asjaolu, et laevade ja meremeeste panust ühiskonda ei hinnata piisavalt. EMSK jagab seisukohta, et liikmesriigid peavad kiiresti ratifitseerima põhilised rahvusvahelised merekonventsioonid (IMO/ILO) ja tagama nende korraliku rakendamise.

1.5 Merendusklaster tuleks asetada Euroopa Liidu tulevases merenduspoliitikas kesksele kohale. Komitee on seisukohal, et Euroopa Liit peaks laskma läbi viia uurimuse nende määratlemiseks ja võrdlemiseks teiste piirkondade merendusklasteritega. Sellised klasterid on merendusosalase oskusteabe säilitamisel Euroopa Liidus praktilise tähtsusega.

1.6 Integreeritud merenduspoliitika keskmesse tuleb seada investeeringud mereharidusse ja -koolitusse eesmärgiga toetada ohutute, tõhusate ja kõrge kvaliteediga teenuste pakkumist. Kogemustega meremeeste võimalik nappus võib põhjustada murettekitavaid tagajärgi Euroopa Liidu mereohutuse infrastruktuurides ning ilma ELi ja valitsuste ühiste jõupingutusteta see probleem üha süveneb. Sellise personali puudumisel tekib Euroopas üha suurem puudus merendustegevuste ohutuse tagamiseks vajalikest teadmistest ja kogemustest (laevade ülevaatus, järelevalve, õigus, kindlustus, laevaliiklusteenistus, päästmine, rannavalve, lootsiteenused). Peale selle võivad merendusklasterid killustuda või viiakse need üle mõnda teise piirkonda.

1.7 EMSK märgib kalurite ja meremeeste väljaarvamist Euroopa Liidu sotsiaalõigusnormidest terves reas valdkondades (nt kollektiivsete koondamiste direktiiv (¹), ettevõtete ülemineku direktiiv (²), teavitamise ja nõustamise direktiiv (³) ja direktiiv töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (⁴)). Sõltumata nende väljaarvamiste põhjustest on oluline lõpetada see diskrimineerimine, kus vähegi võimalik. Komitee kutsub seetõttu komisjoni üles neid väljaarvamisi tihedas koostöös sotsiaalpartneritega uuesti läbi vaatama.

1.8 Globaalne soojenemine ja pidevad kliimamuutused toovad päevakorda stsenaariume, mille kohaselt saared võivad kaduda, rannikualad võivad sattuda üleujutuste alla, kalavarud võivad kahaneda, meres elavad mikroorganismid võivad toiduahela mõjul hävida ja mereveetase võib tõusta 7 meetri võrra aastaks 2050. EMSK soovib komisjonil käsitleda kõnealust üldteemat rahvusvaheliste organisatsioonide kontekstis ning arvestada nüüdsest tervikliku keskkonnaalase lähenemisviisiga kõigis oma tegevustes — mitte üksnes merenduspoliitikas, vaid ka kõigis ettepanekutes, mida komisjon esitab parlamendile ja nõukogule

(¹) 20. juuli 1998. aasta nõukogu direktiiv 98/59EC, mis käsitleb kollektiivsete koondamisi (EÜT L 225, 12.8.1998 lk 16-21).

(²) Direktiiv 2001/23/EC, mis käsitleb töötajate õiguste kaitsmist ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul.

(³) Direktiiv 2002/14/EC, millega kehtestatakse töötajate teavitamise ja nõustamise üldraamistik Euroopa Ühenduses (EÜT L 80, 23.3.2002).

(⁴) Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 96/71/EC, 16. detsember 1996. (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1-6).

1.9 EMSK kinnitab, et õhusaaste vähendamise meetmed võivad anda ettenägematuid tulemusi ja sattuda vastuollu teiste poliitikatega. Õhu saastatus on keeruline teema ning ühe saastefaktori vähendamine võib avaldada negatiivset mõju teistele saastefaktoritele nagu kasvuhoonegaasid. Eelistatav lahendus on terviklik rahvusvaheline lähenemine, et saavutada üldist kasu keskkonnale pikas perspektiivis.

1.10 EMSK märgib, et laevanduses kasutatakse laevamasuudina madalama kvaliteediga kütust, kuna rafineerimistehased ei tooda kõrgema kvaliteediga laevamasuuti. Komitee kutsub komisjoni üles tegelema laevamasuudi kvaliteedi küsimusega, et saavutada läbimurret laevade heitmete alal.

1.11 Komitee arusaama järgi osutab „Euroopa ühise mere-ruumi” kontseptsioon vaid virtuaalsele mereruumile, mille raames lihtsustatakse halduse ja tolliga seonduvaid formaalsusi ühendusesisestele meretransporditeenustele sarnaselt eeskirjadele, mis kehtivad siseturul maantee- ja raudteetranspordile. Kui seda komisjoni teatises selgelt väljendatakse, toetab komitee kõnealust kontseptsiooni, juhul kui rahvusvahelistes vetes peetakse kinni UNCLOS-i ja IMO konventsioonide sätetest, sh „laevajuhtimise vabadus” ja „rahumeelse läbisõidu õigus” majandusvööndi sees.

1.12 Komitee toetab täielikult ideed luua kvaliteetseid teenuseid osutavad rannikuriigid, mis moodustavad kvaliteediahela puuduva lüli. Kvaliteetseid teenuseid osutavad rannikuriigid peaksid osutama laevadele järgmisi teenuseid: adekvaatsed jäätmete kõrvaldamise võimalused, ohutud paigad merehätta sattunud laevadele, meresõitjatele rahumeelse läbisõidu ja õiglase kohtlemise võimaldamine ja navigatsioonabi. Euroopa Liit peaks tõstatama selle küsimuse IMO raames, et arendada välja sobivad kriteeriumid rannikuriikide tegevuse jaoks.

1.13 EMSK tervitab asjaolu, et rohelises raamatus on tunnustatud tema võimalikku rolli merenduspoliitikate rakendamise ja sealhulgas ka ruumilise planeerimise juures. Komitee võib samuti aidata kaasa Euroopa Liidu mereidentiteedi ja merega seonduva kultuuripärandi edendamisele ning globaalse soojenemise probleemi avalikkusele teadvustamisele.

1.14 Roheline raamat on Euroopa Liidu poliitikakujunduses esimene katse tuua rõhuasetus maalt merele. EMSK tahab komisjoni õnnitleda selle tasakaalu taasloomise puhul ja vastata, parafraseerides Themistoklese ütlust: „Euroopal on tulevikku senikaua, kuni tal on laevad ja mered” („Meil on kodu ja kodumaa senikaua, kuni meil on laevad ja mered”).

1.15 EMSK soovib komisjonil endaga konsulteerida rohelise raamatu edasise tegevuskava osas.

2. Sissejuhatus

2.1 Euroopa Liit on oma 50-aastase eksisteerimise ajal välja töötanud mitmeid merega seonduvaid poliitika: meretransport, sadamad, laevandus, kalandus, merekeskkond, rannikualad, avamereenergia. Nimetatud poliitikad on paraku arenenud eri suundades ilma omavahelist koostoimet ära kasutamata. On aeg

kõik nimetatud elemendid koondada ja luua tuleviku jaoks uus laiaulatuslik nägemus.

2.2 7. juunil 2006. aastal avaldas Euroopa Komisjon rohelise raamatu teemal „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses”. Komisjoni president Barroso algatust tuleb käsitleda ühe osana komisjoni 2005.-2009. aasta strateegilistest eesmärkidest, milles rõhutatakse, et on vaja üldist merenduspoliitikat, mille eesmärk on arendada hästi edenevat merendust ning merega seonduvat tegevust keskkonda säästval viisil. Nimetatud eesmärgi täitmiseks loodi komisjoni liikmetest koosnev merepoliitikat käsitlev rakkerühm, mille juhiks nimetati volinik Joe Borg.

2.3 Rohelises raamatus tõstatati rida olulisi küsimusi mitmes valdkonnades, kasutades integreeritud tervikulikku lähenemist, mis võimaldab sektorite vahelisi seoseid. Roheline raamat ise on sündinud sidusrühmade konsulteerimise tulemusena, käivitades ELi ajaloo kõige ulatuslikuma konsulteerimisprotsessi, et küsida kodanikelt, kuidas ookeanide ja merede valdkonda käsitleda.

2.4 80-ndate aastate algusest alates on EMSK hoolikalt jälginud ELi tegevust eelnimetatud valdkondade poliitikas ja andnud oma asjakohaste arvamustega panuse poliitikate kujundamisse. Komitee jagab praegu komisjoni arvamust, et tuleviku jaoks on vaja uut strateegilist nägemust.

3. Üldmärksused

3.1 Kontekst

3.1.1 Rohelises raamatus luuakse heakskiitu vääriv uus ettekujutus merest Euroopa Liidus. „Veider on nimetada seda planeeti Maaks, kui ilmselgelt on tegu ookeaniga” — see rohelise raamatu pealkiri on tähendusrikas ja viitab dokumendis esitatavatele komisjoni kavatsustele. Tegemist on esimese korraga, mil öeldakse lahti Euroopa Liidu poliitikale omasest maismaast lähtuvast lähenemisest. Kõige olulisem on rohelise raamatu sümbolne sõnum: Euroopa on eelkõige merepiirkond. Euroopa Liidul on rikkalik merekultuur, mida ei tohiks tähelepanuta jätta. Juba iidsetest aegadest alates on just Euroopa olnud hälliks mitmetele mererahvastele: kreeklased, itaallased, hispaanlased, inglased, portugallased, Skandinaavia rahvad (viikingid), sakslased (Hansa Liit) ja hollandlased. Tänapäevase seisuga kuuluvad Kreeka, Küpros ja Malta kümne kõige suurema laevaregistriga riigi hulka maailmas.

3.1.2 Roheline raamat esitatakse ajal, mil ülemaailmses merekaubanduses toimuvad ulatuslikud muutused: hiigelsuured laevad ja hiiglaslikud terminalid; kaasaegne logistika; paberiteta kaubavahetus ja konteinerlaevade jätkuv areng; kuid samuti meeskondadelt ühe rohkemad nõutavad sadamaformaalsused, millega tuleb toime tulla rekordkiirusel; aktiivsem kaasaegne piraatlus ja terrorism ning üha suurenev surve ettevõtete sotsiaalse vastutuse osas. Globaliseerumine kõigis oma positiivsetes ja negatiivsetes aspektides on merenduses selgesti täheldatav.

3.1.3 Rohelist raamatut vaadeldes tuleb kontekstina arvestada ka uute kaubandusjõudude (Brasillia, Venemaa, India ja Hiina) esilekerkimist, WTO läbirääkimiste ummikussejooksmist ning asjaolu, et 40 % kogu maailma laevastikust kuulub Vaikse ookeani piirkonna riikidele ning 40 % Euroopa riikidele. Kogu arutelu langeb ajale, mil nafta hind tõuseb hoogsalt ning aina räägitakse energiavarude jätkuvusest, alternatiivsetest energiaallikatest ja ülemaailmse soojenemise ohust.

3.1.4 Merega on seotud mitmed aspektid ja inimtegevused (kalandus, keskkond, teadus- ja arendustegevus, merepõhjauringud, energeetika, laevaehitus, sadamad, turism). Rohelises raamatus vaadeldakse mere ja merendustegevuste keerukat suhet ning väljendatakse toetust integreeritumale poliitikal kõnealuses valdkonnas.

3.2 Majanduslikud aspektid

3.2.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab rohelises raamatus merenduse mõõtmele omistatud suurt tähtsust, mis on kui uue lehekülje pööramine Euroopa Liidu merenduses. Teistes rõhutatakse merendusteenuste sageli tähelepanuta jäävat tähtsat rolli Euroopa majanduses ning Euroopa Liidu kodanike igapäevaelus ja heaolus. Komitee jagab seisukohta laevanduse ja sadamate rahvusvahelise konkurentsivõime kohta globaliseerunud keskkonnas ning toetab vajadust ühtsete rahvusvaheliste tingimuste järele globaalsel turul. Mereveondust ja sadamaid nimetatakse ühtset turgu maailmamajandusega ühendavate logistikaahelate kõige olulisemateks lülidiks ning tegemist on tõesti juhtivate sektoritega maailmas, mitte hääbuvate tegevusvaldkondadega. Mõlemaid nimetatakse ka Lissaboni strateegia poliitika võtmelementideks, mille abil saab Euroopast kõige konkurentsivõimelisem kaubandusjõud maailmas. Komitee märgib, et viimasel ajal on Euroopa Liidu laevaehitust teatavate erilaevatüüpide puhul saanud tõeline edu.

3.2.2 Rohelises raamatus nimetatakse ka laevanduse maine ja maailma suurimate merendusklustrite arengu positiivseid aspekte. Merendusklustrid tuleks asetada Euroopa Liidu tulevases merenduspoliitikas keskele kohale. Komitee on seisukohal, et Euroopa Liit peaks laskma läbi viia uurimuse nende määratlemiseks ja võrdlemiseks teiste piirkondade merendusklustritega. Sellised klustrid on merendusosalase oskusteabe säilitamisel Euroopa Liidus praktilise tähtsusega.

3.2.3 Euroopa Liit peaks innustama algatusi laevanduse ja sadamate positiivse maine kujundamiseks üldsuse silmis. Sadamates esinevate ummikute ja muude teenuste tõhusat pakkumist takistavate kitsaskohtade küsimused vajavad lahendamist. Tuleks investeerida sadamatesse ja ühendusteedesse sisemaaga, rajamaks Euroopas tõhusaid ja tõrgeteta logistikaahelaid. Viimasel aastakümnel toimunud lähimerevedude mahu suurenemist tuleks Euroopa integreeritud transpordisüsteemis veelgi ergutada.

3.2.4 Rohelises raamatus küll tunnistatakse, et meritsi toimub peaaegu 90 % Euroopa Liidu väliskaubandusest ja üle 40 % ühendusesisesest kaubandusest ning et Euroopa elanikud kontrollivad enam kui 40 % maailma kaubalaevadest, kuid siiski on rõhk üksnes lähimerevedudel ja niinimetatud merekiirteedel. Ometi ei tohiks alahinnata Euroopa Liidu merevedude suurenenud mahtu kolmandate riikide ja teiste mandrite kaubavahetuses.

3.3 Sotsiaalsed aspektid

3.3.1 Globaliseerimine põhjustab erilisi väljakutseid merendussektori tööhõives. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee mõistab täielikult Euroopa merenduse oskusteabe säilitamise olulisust; see on tähtis nii tööstuse enda jaoks kui ka ühenduse majandus- ja sotsiaalhuvide seisukohast eluliste merendusklustrite säilitamiseks. Nii riiklikul, Euroopa Liidu kui ka rahvusvahelisel tasandil on käsil mitmed tegevused, mida saaks tulemuslikult edasi arendada, ning selles oleks oluline roll sotsiaalpartnerial. Üheskoos suudaksid nad anda märkimisväärse panuse Euroopa merendusosalase oskusteabe täiustamiseks ja Euroopa Liidu meremeeste töövõimaluste parandamiseks. Komitee kutsub komisjoni üles ühendama jõud liikmesriikidega, et tõsta teadlikkust ning parandada merendusvaldkonna ja selle töötajate mainet.

3.3.2 Integreeritud merenduspoliitika keskmesse tuleb seada investeeringud mereharidusse ja -koolitusse eesmärgiga toetada ohutute, tõhusate ja kõrge kvaliteediga teenuste pakkumist. Kogemustega meremeeste võimalik nappus võib põhjustada murettekitavaid tagajärgi Euroopa Liidu mereohutuse infrastruktuurides ning ilma ELi, valitsuste ja merendussektori ühiste jõupingutusteta see probleem üha süveneb. Sellise personali puudumisel tekib Euroopas üha suurem puudus merendustegevuste ohutuse tagamiseks vajalikest teadmistest ja kogemustest (laevade ülevaatus, järelevalve, õigus, kindlustus, laevaliiklusteenistus, päästetööd, rannavalve, lootsiteenused). Kui vajalikku personali ei leita, võivad merendusklustrid killustuda või viiakse need üle mõnda teise piirkonda.

3.3.3 Endistele meremeestele pakutav võimalus saada tööd mandril on tähtis asjaolu meremehekarjääri atraktiivsemaks muutmiseks. Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) karjäärikavandamise projekt aitaks näidata Euroopa meremeeste karjääri kujundamise võimalusi, et muuta laevanduse valdkond huvipakuvaks valikuks. Seda tuleks edendada ja kasutada kõigis riikides.

3.3.4 Sobiv ELi raamistik Euroopa merendusosalase oskusteabe ja väljaõppe edendamiseks mõjutab positiivselt kogu

merendusklasrit⁽⁵⁾. Tuleb pakkuda täiendavat tuge neile mere-meestele, kes soovivad saada ohvitseriks, ning investeerida merekõrgkoolidesse (mereharidus ja väljaõpe) kogu Euroopa Liidus, tagamaks, et väljaõppes antaks edasi parimaid tavasid ja tehnoloogilisele arengule vastavaid oskusi (nt elektrooniline navigatsioon).

3.3.5 Ühehäälselt vastu võetud ILO merenduse tööstandardite 2006. aasta konventsioon (MLC)⁽⁶⁾, millega asendatakse 30 peamist ILO konventsiooni, on kindel, kõikehõlmav ja üldine alus meremeeste tööstandarditele. Komitee toetab käimasolevaid Euroopa Liidu sotsiaalpartnerite vahelisi läbirääkimisi, mille eesmärk on võtta konventsioon sotsiaalpartnerite kokkuleppega üle Euroopa Liidu õigusesse, võttes arvesse ILO konventsiooni lisatud klauslit, mis keelab olukorra halvendamise. Euroopa Liidu tulevases merenduspoliitikas tuleks liikmesriikidelt nõuda kõnealuse konventsiooni — mis on kui meremeeste õiguste deklaratsioon — ratifitseerimist ja kohaldamist. Samuti julgustatakse komisjoni arendama kõikvõimalikke kontakte tagamaks, et 2007. aastal võetaks vastu ILO konventsioon töötingimuste kohta kalalaevade pardal, mis jäi 2005. aastal vastu võtmata.

3.3.6 Komitee on seisukohal, et laevanduse ja meremeeste elukutse maine üldiseks parandamiseks iga riigi tingimuste põhjal kavandatud kampaaniate kaudu on veel arenguruumi. Komiteel võiks Euroopa Liidu mereidentiteedi ja kultuuripärandi edendamisel olla praktiline roll. Seoses kultuuridevahelise dialoogi Euroopa aastaga⁽⁷⁾ võiks Euroopa merenduspäeva või Euroopa ookeanipäeva korraldamine aidata tõsta eurooplaste teadlikkust merendussektori tähtsusest.

3.3.7 Täiendavat analüüsimist väärrib mõte, et merendusklasrite eri osapooled rahastavad väljaõppeprogrammide loomist tagamaks selliste Euroopa merenduslaste oskusteadmiste jätkuvat rahuldavat pakkumist, mida saaks hiljem kasutada merenduslastes tegevustes maismaal.

3.3.8 Komitee väljendab kahetsust, et rohelises raamatus käsitletakse mitmesuguste merendustegevuste töötajate sotsiaalseid aspekte üksnes seoses meretranspordis ja kalanduses töötavate inimestega. Komitee kutsub komisjoni üles vaatlema ka teiste merendustegevuste (nt laevaehitus, lootsindus, sadamad, energeetika, merepõhjauringud) sotsiaalseid aspekte.

3.4 Keskkonnaaspektid

3.4.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee jagab rohelises raamatus esitatud seisukohta, et mereressursside säilitamine on

Euroopa konkurentsivõime ja tööhõive parandamisel elulise tähtsusega. Komitee väljendab muret, et merekeskkonnale on üha suuremaks ohuks inimtegevus ja loodusõnnetused. Merekeskkonna kaitse on seega meie planeedi pikaajalise säästva püsimise vältimatu eeltingimus. Komitee usub, et integreeritud valdkonnaülene lähenemine võiks olla kõigile sidusrühmadele kasulik vahend säästva keskkonnajuhtimise korraldamiseks ja allsektorite vahelise sünergia maksimeerimiseks.

3.4.2 Merekeskkonna bioloogilist mitmekesisust tuleb kaitsta sidusate Euroopa Liidu poliitikatega, millega nähakse ette kõigi sidusrühmade kohustused vastutusahelas. Komisjoni kutsutakse üles algatama uurimus, et saada teaduslikku ülevaadet selle kohta, kuidas merekeskkond ja bioloogiline mitmekesisus saaksid olla inimeste elus kasulikud. Eelistatav lahendus on terviklik rahvusvaheline lähenemine, et saavutada üldist kasu keskkonnale pikas perspektiivis.

3.4.3 Seoses tervikliku lähenemisega kutsub komitee komisjoni üles käsitlema maismaalt (tööstusest, linnadest, maapiirkondadest) lähtuvat merereostust, mis moodustab 80 % kogu mere-reostusest. Rohelises raamatus ei pöörata tähelepanu ka asjaolule, et märkimisväärne osa merereostusest pärineb lõbusõidu-laevadelt. See probleem vajab pakilist käsitlemist. Komitee on seisukohal, et vaja on luua ELi poliitika, võitlemaks toksiliste jäätmetega meritsi kauplemise vastu (jäätmete eksport kolmandatesse riikidesse). Kõnealusele suunale viitavad ohtlike ja kahjulike ainete konventsiooni ning laevade seire direktiivi rakendamine, samuti direktiivi ettepanek keskkonna kaitsmise kohta kriminaalõiguse kaudu.

3.4.4 Üks soovimatute tagajärgede ja ebakõlade allikas poliitikates on õhusaaste küsimus. 2006. aasta juulis nimetas G8 transpordist lähtuva õhusaaste prioriteetseks valdkonnaks, mis vajab kiiret käsitlemist ülemaailmse kliima soojenemise probleemi lahendamiseks. Komisjoni hiljutine teatis ülemaailmse kliimamuutuse piiramise kohta⁽⁸⁾ keskendub eriti transpordist lähtuvate heitmete ja muude heitgaaside piiramisele. Õhu saastatus on keeruline teema ning ühe saastefaktori vähendamine võib avaldada negatiivset mõju teistele saastefaktoritele nagu kasvuhoonegaasid. Komitee toetab laevade CO₂-heitmete vähendamist. Selle mõju on tulemuslik aga üksnes siis, kui samavõrd vähendatakse heitmeid ka mandrilt lähtuvatest allikatest, mis on mõjukaimad kliima soojenemisele kaasa aitajad. Hiljutise Ühendkuningriigis avaldatud Sterni raporti⁽⁹⁾ kohaselt lähtub vaid 14 % kasvuhoonegaasidest transpordist, seejuures mere- ja raudteetranspordi osa on üksnes 1,75 % kogu maailma heitmetest.

⁽⁵⁾ BIMCO/ISF (Baltic and International Maritime Conference/International Shipping Federation) uuringu kohaselt tõuseb traditsioonilistes mereriikides ohvitseride keskmine vanus jätkuvalt, kuigi miski ei näita, et vajadus nende pakutavate teenuste järele väheneks.

⁽⁶⁾ <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

⁽⁷⁾ Ühendkuningriigi eesistujariigi dokument (detsember 2005). Kogu Euroopa Liidus on tehtud arvukalt uuenduslike algatusi ning suuremat tähelepanu tasuks pöörata parimate tavade vahetamisele.

⁽⁸⁾ KOM(2007) 2 lõplik (10. jaanuar 2007). NAT/310: „Kliimamuutustest tingitud probleemide lahendamine — kodanikuühiskonna roll” (27. september 2006). NAT/276: „Põllumajandus-, metsandus- ja kalandussektori säästev areng ning kliimamuutustega seotud väljakutsed” (27. jaanuar 2006).

⁽⁹⁾ http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm. Sterni ülevaate hinnangul moodustavad tegevusetuse kulud 5-20 % kogu maailma SKTst.

3.4.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on oma eelmistest arvamustes rõhutanud, et liikmesriigid peavad kiiresti ratifitseerima põhilised rahvusvahelised mereohutus- ja keskkonkaitsesealased konventsioonid ja tagama nende korraliku rakendamise. Kuigi meretransport on transpordiliikidest kõige energiatõhusam ja keskkonnasõbralikum, toetab komitee rahvusvaheliselt mõjulepääsenud seisukohta, et õhusaaste määrad peaksid olema madalamad kui hiljuti vastu võetud MARPOLi konventsiooni⁽¹⁰⁾ VI lisa järgi lubatud. Meretranspordist lähtuvate heitmete vähendamise meetmed peavad olema tasuvad ega tohi tingida seda, et Euroopas võetakse suundumuseks asendada meretransport vähem keskkonnasõbralike transpordiliikidega. Pärast konsultatsioone sotsiaalpartneritega peaks Euroopa Liit edendama meetmeid oma tegevuse lõpetanud laevade (nii kauba- kui sõjalaevade) utiliseerimistehaste loomiseks.

3.4.6 Komitee toetab merekeskkonna kaitse ja säilitamise temaatilise strateegia eesmärki. Keskkonna seisukohalt oleks mõistlik jagada kogu Euroopa Liidu mereala piirkondadeks, et kehtestada igas piirkonnas asjaomaseid (mereruumi planeerimise alaseid) nõudeid, võttes arvesse, et see, mis ühes piirkonnas on parim ja vajalik lahendus, ei pruugi seda olla teises. Komitee tervitab asjaolu, et rohelises raamatus on tunnustatud tema rolli arvamustevahetuse foorumina merenduspoliitikate üldpõhimõtete rakendamise ja sealhulgas ka ruumilise planeerimise alal.

4. Konkreetsed märkused

4.1 Parem õiguslik reguleerimine

4.1.1 Tervitatavad on arusaam vajadusest paremate õigusaktide järele, vältimaks vastuolulisusi ühistes poliitikavaldkondades (nt transport/keskkond, transport/konkurents), ning kavatsus töötada kogu maailmas võrdsete lähtetingimuste nimel õigusaktide koostamisel ja jõustamisel. Lisaks sellele tuleks edendada iseregulatsiooni ideed kui seadusandluse täiendavat komponenti.

4.1.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab täielikult rohelise raamatu lähenemisi, vastavalt millele tuleks ELi tasandil võtta meetmeid vaid juhul, kui nendega kaasneb lisaväärtus. ELi on kritiseeritud suundumuse pärast tuua ühenduse tasandile mõningad teemad, millega oleks riiklikul või rahvusvahelisel tasandil võimalik sobivamalt tegeleda. Sellist kriitikat tuleks tõsiselt arvesse võtta kaalutlustes tulevaste meetmete üle parema õigusliku reguleerimise kontekstis.

4.2 Välissuhted

4.2.1 Mis puudutab ettepanekut, et EL peaks tulevikus rahvusvahelistes mereorganisatsioonides oma liikmesriikide

kõrval esinema ühtse tervikuna, tuleb viidata asjaolule, et rahvusvahelistes organisatsioonides (nt IMO, ILO) hinnatakse kõrgelt liikmesriikide ekspertteadmisi, ning seda ei tohiks õnestada, vaid peaks hoopis toetama. Praegusel hetkel näib kõige mõistlikum olevat ELi liikmesriikide tugevdatud koostöö rahvusvaheliste organisatsioonidega. Komitee toetab eesmärki suurendada ELi mõju kolmandate riikide suhtes, eesmärgiga julgustada neid jõustama ja ratifitseerima peamisi meretransporti käsitlevaid rahvusvahelisi konventsioone (nt kütuseõli konventsioon, ohtlike ja kahjulike ainete konventsioon, merinõuete korral vastutuse piiramise 1996. aasta konventsioon).

4.2.2 Euroopa Liidu tõhus ja tulemuslik välispoliitika meretranspordi valdkonnas kindlustaks toimiva rahvusvahelise raamistiku laevandusteenuste jaoks. WTO läbirääkimised teenuste kohta (GATS) on olulise tähtsusega turule juurdepääsu tagamisel. Kuigi Doha vooru läbirääkimised on seiskunud, peaks jääma jõusse merenduse vaikeperioodi kokkulepe (hoida ära uute kaitsemeetmete rakendamine WTO liikmesriikides). Hiinaga sõlmitud kahepoolne merenduskokkulepe pakub hästi toimivat raamistikku konstruktiivseteks suheteks Hiinaga, ning sarnane kokkulepe tuleks sõlmida ka Indiaga.

4.2.3 Rohelises raamatus rõhutatakse, et tarvis on edasi arenada ÜRO mereõiguse konventsioonil (UNCLOS)⁽¹¹⁾ põhinevat õigussüsteemi, et tulla toime uute väljakutsetega. Komitee leiab, et UNCLOSi konventsioonis väljendub huvide habras tasakaal, mida ei tohiks ohtu seada, seda eelkõige selliste kontseptsioonide puhul nagu „laevajuhtimise vabadus” ja „rahumeelse läbisõidu õigus” majandusvööndi sisest. Seepeale võivad teised rannikuriigid samamoodi toimida ja „laevajuhtimise vabadust” vähemolulistel põhjustel piirata. Sellega võivad kaasneda tõsised tagajärjed mõnedel olulistel strateegilistel veeteedel toimivale merekaubandusele.

4.3 Euroopa ühine mereruum

4.3.1 Idee vaadelda Euroopa Liitu tolli- ja haldusmenetluste osas ühtse ruumina on väga tervitatav, juhul kui rahvusvahelistes vetes peetakse kinni UNCLOSi ja IMO konventsioonide sätetest, sh „laevajuhtimise vabadus” ja „rahumeelse läbisõidu õigus” majandusvööndi sees. Komitee arusaama järgi osutab „Euroopa ühise mereruumi” kontseptsioon vaid virtuaalsele mereruumile, mille raames lihtsustatakse halduse ja tolliga seonduvaid formaalsusi ühendusesisestele meretransporditeenustele sarnaselt eeskirjadele, mis kehtivad siseturul maantee-, raudtee- ja siseveetranspordile. Pärast komisjoni esitatud vastavaid selgitusi, mida väljendatakse selgesõnaliselt ka teatistes, kiidab komitee kõnealuse idee heaks⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimise kohta laevadelt, muudetud 1978. aasta protokolliga (MARPOL 73/78); http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258.

⁽¹¹⁾ http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

⁽¹²⁾ Vt EMSK arvamus „ELi ühine meresadamapoliitika” (TEN/258, ELT C 325, 30.12.2006).

4.4 Merekeskkond

4.4.1 Piirkondlikku ja kohalikku õhukvaliteeti tuleks parandada, kasutades MARPOLi konventsiooniga loodud mehhanisme täiendavate SECA (*Sulphur Emission Control Areas*) alade võimaliku rajamise kaudu. Madala väävlisisaldusega kütuste tootmiseks on tarvis täiendavaid investeeringuid rafineerimistehastesse ning energiat väävlit eraldamiseks, mis omakorda võib suurendada süsinikdioksiidi heitmeid ja aidata kaasa globaalsele soojenemisele. Lisaks sellele ei ole jätkusuutlik kehtestada heitmete maailma eri piirkondades ja sadamates hulk erinevaid piirväärtusi.

4.4.2 Mis puudutab õhu reostamist laevade poolt, on küsitav väide, nagu ületaks prognooside kohaselt laevade NOx heitmed 2020. aastaks kõigi maismaa allikate heitmete taseme. Komitee kutsub komisjoni üles arvestama kliimamuutuste tagajärgedega meresõidule ning kontrollima Arktika laevateid.

4.4.3 Merekeskkonna ja bioloogilise mitmekesisuse kaitse riikliku jurisdiktsiooni alla mitte kuuluvates vetes on saanud oluliseks prioriteediks rahvusvahelisel tasandil. Kõnealus kontekstis on tarvis selgitada UNLCOSi ja bioloogilise mitmekesisuse konventsiooni vahelist seost. Euroopa Liit ja liikmesriigid peaksid aktiivselt osalema ÜRO ülemaailmse merekeskkonna hindamise arendamisel.

4.4.4 Euroopa Komisjon on pakkunud välja pikaajalise keskkonnastrateegia Vahemere puhastamiseks ja kaitsmiseks. Kõnealus ainulaadse ökosüsteemi olukord halveneb pidevalt, kuna suurenevad keskkonnamõjud ähvardavad üha tugevamini rannikuelanike tervist ja merest sõltuvat majandustegevust. Ka Läänemeri ja Must meri, mis mõlemad on praktiliselt sisemered, väärivad erilist tähelepanu seoses nende vetes transporditavate suurte koguste Venemaa nafta, liikluse üldise suurenemise ning jõgedest ja allikatest lähtuva eutrofeerumisega. Hetkel on käimas tundeküllane arutelu Läänemerre (Venemaa/Saksamaa) kavandatud torujuhtme keskkonnamõtjude üle. Eelnimetatud probleeme tegevdamiseks on vaja sõjaväelaevade tegevust, millele ELi sätted ei kehti ning mis avaldavad üha negatiivsemat mõju keskkonnale ja turismile.

4.5 Kalandus

4.5.1 Kalandussektor⁽¹³⁾ sõltub suurel määral jätkusuutlikust merekeskkonnast ning kõnealus sektori tuleviku kindlustamiseks on tarvis bioloogilises, majanduslikus ja sotsiaalses mõttes optimaalselt toimivat mere ökosüsteemi.

4.5.2 FAO vastutustundliku kalapüügi juhend võiks pakkuda tugipunkti kõigile kalandusega tegelevatele ametiasutustele. Kalandussektor peab välja arendama paremaid vahendid (nt varustus, püügiseadmed), et suurendada selektiivsust ja vähendada merepõhja kahjustusi. Integreeritud lähenemisviisi raames tuleb rajada merekaitsealad, et kaitsta reguleerimata ja ebaseadusliku kalapüügi tõttu ohustatud elustikku, ning töötada

⁽¹³⁾ Vt komitee arvamused „Säästva lähenemisviisi rakendamine ELi kalanduses maksimaalse jätkusuutliku saagikuse kaudu” (NAT/333); „Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile kalapüügisektori majandusliku olukorra parandamise kohta” (NAT/316, vastu võetud 25.9.2006); „Ettepanek nõukogu määruse kohta, millega kehtestatakse ühenduse finantsmeetmed ühise kalanduspoliitika rakendamiseks ja mereõiguse valdkonnas” (NAT/280, vastu võetud 16.12.2005). ELT C 318, 23.12.2006 ja ELT C 65, 17.3.2005.

välja paremad püügistatistikad. Parema ruumiline planeerimine võib kaasa aidata mereturismi edendamisele, kalavarude kindlustamisele, piirkondliku arengu tugevdamisele ning merendussektori tööhõivemäära suurendamisele maapiirkondades.

4.6 Euroopa rannavalve

4.6.1 Komitee on kahtleval seisukohal lisaväärtuse suhtes, mis on seotud praegusel hetkel Euroopa rannavalve rajamise idee propageerimisega. Lähitulevikus esitatav teostatavusuuring pakub väärtuslikku teavet komisjoni vastavasisulistest ettekujutustest. Arvestades olemasolevaid erinevusi liikmesriikide erinevate riiklike asutuste struktuuri, ülesannete ja vastutuse osas, leiab komitee, et soovitud eesmärged on võimalik saavutada ka tihedas koostöös liikmesriikide vastavate ametiasutustega eelkõige turvalisuse, ebaseadusliku sissetuleku, inimkaubanduse ja õnnetusjuhtumite ühise uurimise valdkonnas.

4.7 Euroopa register

4.7.1 Ettepanek täiendada ja vabatahtliku Euroopa registri (nt EUROS) loomiseks on murettekitav. ELi lipp on Euroopa ühtsuse ja kvaliteedi sümbolina küll atraktiivne, kuid selle kehtestamine on enne liikmesriikide majandus-, maksu- ja sotsiaalpoliitikate kooskõlastamist liiga ennatlik samm. Sellist ettepanekut võiks kauges tulevikus vaadelda kui ELi üldise kooskõlastamise viimistlust, mida praegu veel silmapiiril ei ole. Lisaks sellele valmistab mõiste „täiendav Euroopa register” segadust ning sellega seoses tekib küsimus, millised täiendavad eelised kaasnevad sellise registri võrreldes riiklike registritega, mis on koostatud vastavalt laevandust käsitlevatele ELi suunistele. Positiivseid meetmeid ja muid stiimuleid tuleks suuniste abil ühtlustada ja teha need kättesaadavaks kõigile riiklikele registritele. Ühenduse eriregistri loomisega peaks kindlasti kaasnema kõnealus uuele registrele rakendatava Euroopa sotsiaalõiguse tunnustamine ja tugevdamine.

4.8 Kvaliteetseid teenuseid osutavad rannikuriigid

4.8.1 Komitee toetab täielikult ideed rajada kvaliteetseid teenuseid osutavad rannikuriigid, mis moodustavad kvaliteediahela puuduva lüli. Sellised riigid peaksid laevadele pakkuma peamisi teenuseid, näiteks rahvusvaheliste konventsioonide ratiitseerimise ja rakendamisega täitma oma rahvusvahelisi kohustusi; järgima IMO ja ILO suuniseid meremeeste õiglase kohtlemise kohta; pakkuma sobivaid jätmete kõrvaldamise võimalusi, navigatsiooniabi ja merekaarte; pakkuma varjupaiku merehätta sattunud laevadele (selle asemel, et neid tagasi saates keskkonnakatastroofiga riskida); tagama, et on võetud kõik meetmed laevade rahumeelse läbisõidu lihtsustamiseks oma territoriaalvetes; ning looma stiimuleid kvaliteetsete laevade meelitamiseks oma sadamatesse või nende läbisõiduks oma territoriaalvetest. Kahjuks tundub, et mõningad rannikuriigid ei ole üldiselt huvitatud kõnealus olulise rolli võtmisest.

4.8.2 Rohelises raamatus tuuakse esile võimalus arendada välja mõõdetavad kriteeriumid ja parimad tavad rannikuriikide jaoks. Liikmesriigid peaksid IMO raames kõnealuse kontseptsiooni käsitlema seoses rannikuriikide tegevuse hindamiseks sobivate kriteeriumide väljatöötamisega.

4.8.3 Komitee toetab Regioonide Komitee ettepanekut⁽¹⁴⁾ luua Euroopa rannikualade ja saarte fond erinevate merendustegevuste rahastamiseks.

4.9 Rannikuturism

4.9.1 Komitee märgib, et Euroopa on maailma kõige populaarsem turismisihtkoht, ning toetab ideed arendada välja alternatiivne kvaliteetne turism rannikualadel. Rohelises raamatus kinnitatakse, et jätkusuutlik turism erineb turismiteenustest oma eesmärgi poolest säästa randasid, pakkuda kaluritele alternatiivseid sissetulekuallikaid ning arendada tegevusi, mis toetavad kultuuripärandi säilitamist. Komitee toetab selliseid algatusi täiel määral.

4.10 Sotsiaalküsimused

4.10.1 Komitee märgib, et Euroopa sotsiaalõigusnormid ei kehti kaluritele ja meremeestele järgmiste direktiivide puhul:

kollektiivseid koondamisi käsitlev direktiiv, ettevõtete ülevõtmise direktiiv, direktiiv töötajate teavitamise ja konsulteerimise kohta seoses lähetustega. Sellised erandid olid alguses põhjendatud, kuna sotsiaalõigusnormide koostamisel oli mõeldud eelkõige maismaa ettevõtetele ning mitte merel töötajate eriolukorrale. Komitee kutsub komisjoni üles neid erandeid tihedas koostöös sotsiaalpartneritega uuesti läbi vaatama.

4.11 Laevade vastuvõtmist käsitlevad kokkulepped

4.11.1 Seoses tugevnenud julgeolekukaalutlustega on mitmed ELi liikmesriigid sõlminud laevade vastuvõtmist käsitlevad kahepoolsed kokkulepped kolmandate riikidega. Komitee leiab, et ELi liikmesriikide kooskõlastatud lähenemisviis seoses selliste algatustega on tervitatav, samuti nagu ka kooskõlastatud tööjaotus liikmesriikide, sh nende laevastike vahel kõnealuste eeskirjade rakendamisel. Alternatiivina tuleb kõne alla see, kui ELi liikmesriigid ratifitseeriksid kiiresti ebaseadusliku tegevuse tõkestamise (*Suppression of Unlawful Acts — SUA*) protokollid. SUA protokollidel on sarnane eesmärk nagu massihävitusrelvade leviku vastasel julgeolekualgatusel (*Proliferation Security Initiative*), kuid kõnealused protokollid sisaldavad ka olulisi klausleid laevandusoperaatorite õigustatud ärihuvide ja meremeeste inimõiguste kaitsmiseks.

Brüssel, 26. aprill 2007

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁴⁾ RK arvamus 258/2006 (vastu võetud 13.-14.2.2007).