

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika””

KOM(2007) 575 lõplik

(2008/C 211/07)

10. oktoobril 2007 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsiooni arvamus võeti vastu 4. aprillil 2008. Raportöör oli dr Anna BREDIMA, kaasraportöör oli Eduardo Manuel CHAGAS.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 444. istungjärgul 22.–23. aprillil 2008 (22. aprilli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 152, erapooletuks jäi 4.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee hindab ainulaadset konsultatsiooniprotsessi valge raamatu „Euroopa Liidu tulevane merenduspoliitika: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses” üle ja on sellele aktiivselt kaasa aidanud asjakohase arvamusega ning osalemisega kahel konverentsil Saksamaa ja Portugali eesistumise ajal ⁽¹⁾.

1.2 Teatistes rõhutatakse inimteguri tähtsust merendusklasteri juures. Komitee tunneb heameelt, et sotsiaalpartnerid (ETF ja ECSA ⁽²⁾) jõudsid kokkuleppele võtta ILO ⁽³⁾ 2006. aasta merendusvaldkonna töökonventsiooni (MLC) teatud sätted üle ühenduse õigusesse. Komitee kordab soovi, et meretööstandardeid rakendatakse ülemaailmselt, mis tagaks võimalikult pea kõigile meremeestele võrdsed töötingimused kõnealuse konventsiooni raames. Sama tähtis on see, et liikmesriigid kohustuvad ratifitseerima asjaomased rahvusvahelised instrumendid seoses kalandussektoriga, sealhulgas ILO kalandussektori tööd käsitleva konventsiooni aastast 2007.

1.3 Komitee toetab sätete ülevaatamist, mis loovad meremeestele ja kaluritele erandeid Euroopa Liidu tööõigusest, tihedas koostöös sotsiaalpartneritega, ning soovib selgitusi seoses merendusala kvalifikatsiooni tunnistusega. Tuleks kaaluda, kas on teostatav võtta kasutusele merendusala konventsiooni tunnistus, mis oleks meremeestele Euroopa Liidu sisestel liinilaevadel kohustuslik ja mujal vabatahtlik.

1.4 „Ujuv ülikool” pakub reisil osalevatele tudengitele mere-sõidukogemust. Komisjon peaks kaaluma ookeanil seilava ülikooli ideed, mis haakuks hästi tema püüdlustega innustada võimekaid tudengeid meremehe elukutset valima ⁽⁴⁾. ELi sotsiaalpartnerid peaksid kindlasti käsitlema ja täiendavalt uurima laevameeskondade elustiiliga seotud teemasid.

1.5 Mis puutub laevaõnnetustesse, siis peaks Euroopa Liidu poliitika edaspidi juhinduma järgmistest kaalutlustest.

— Rannikuriigid peaksid kandma oma osa vastutusahelast meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse eest. See eeldab laevade registrisse kandmise eeskirjade karmistamist, samuti on vajalik reguleeritud ja toimiv järelevalve- ja abivõrgustik, mida toetab satelliitseire ning hästivarustatud õhu- ja merepatrullteenistus.

— Tõsiste õnnetuste ärahoidmist ei tohiks seada liigsesse sõltuvusse inimtegurist, pannes meremeestele ülemäära suure vastutuse. Õnnetuste vältimine peaks põhinema inimlike (kapteni ja meeskonna) eksimuste võimaluste vähendamise integreeritud süsteemil, mis toimib kaasaegsete elektrooniliste turvaseadmete abil ning mis püüdleks parema disaini ja pardavarustuse poole. Peale selle tuleks kehtestada merenduse õiguslik raamistik, et jagada õiglaselt ja selgelt vastutust erinevate merenduselukutsete, rannikuseire, laevaomanike, laevaregistrite ja merendusasutuste vahel.

1.6 EMSK kordab, et laevanduses kasutatakse laevamasuudina madalama kvaliteediga kütust, kuna rafineerimistehased ei tooda kõrgema kvaliteediga laevamasuuti. Komitee toetab ülemaailmseid algatusi, mis tegeleksid laevamasuudi kvaliteedi küsimusega, et saavutada läbimurret laevade heitmete alal.

1.7 Teatistes ja tegevuskavas on tähelepanuta jäetud lõbusõidulaevade poolt tekitatud naftareostuse oluline osakaal merede reostuses, vaatamata nende mereäärsete riikide tundlikele ökosüsteemidele, kus nimetatud laevad sageli liiguvad ⁽⁵⁾. Lisaks sellele suurendab merereostuse probleeme selliste sõjaväelaevade tegevus, millele ELi sätted ei kehti ning mis avaldavad üha negatiivsemat mõju keskkonnale ja turismile.

⁽¹⁾ ELT C 168, 20.7.2007, lk 50–56.

⁽²⁾ ETF: Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon, ECSA: Euroopa Ühenduse Reederite Ühing.

⁽³⁾ ILO: Rahvusvaheline Tööorganisatsioon.

⁽⁴⁾ The Economist, 1.9.2007.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP merekeskkonna kaitse teaduslike aspektide alaste ekspertide ühisrühm — GESAMP.

1.8 Jõgede ja merede saastatus maismaalt lähtuvatest allikatest (eelkõige Läänemere ja Musta mere puhul) on küsimus, milles Euroopa Liidu jõupingutusi tuleks tugevdada. Poliitilise otstarbekuse tõttu tuleks probleemidele läheneda pigem mitmepoolsel kui kahepoolsel tasandil.

1.9 Komitee leiab, et Euroopa Liit peaks etendama rahvusvahelisel tasandil juhtivat osa keskkonnaprobleemide lahendamises. Praegusel hetkel näib kõige mõistlikum olevat ELi liikmesriikide tugevdatud koostöö ja kooskõlastamine rahvusvaheliste organisatsioonidega, mis ei sea ohtu nende individuaalset osalust. ELi liikmesriikide asjatundlik panus rahvusvahelistesse organisatsioonidesse on laialt tunnustatud ja seda ei tuleks öönestada, vaid hoopis tugevdada.

1.10 Mis puutub „piirideta Euroopa meretranspordiruumi” kontseptsiooni, siis tunnistab komitee selle eelist virtuaalse mereruumina. Kooskõlas komitee seisukohtadega rõhutatakse teatise, et kõnealune kontseptsioon puudutab ainult haldus- ja tolliformaalsuste lihtsustamist ja kaubanduse hõlbustamist ELi ühtse turu raames.

1.11 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab kõnealuse teatise sümboolset sõnumit, et eurooplased olid ja on eelkõige mereäärne rahvas. Siiski ootab komitee veel konkreetseid meetmeid selle praktikas rakendamiseks.

1.12 Komitee kordab, et võib osaleda merenduspoliitika rakendamises, sealhulgas ka ruumilise planeerimise osas. Komitee võib samuti aidata kaasa Euroopa Liidu mereidentiteedi ja merega seonduva kultuuripärandi edendamisele ning globaalse soojenemise probleemi teadvustamisele avalikkusele.

1.13 Komitee toetab ettepanekuid seoses Euroopa mereseire võrgustikuga ja tihedama koostööga liikmesriikide rannapiirivalveasutuste vahel. Sedalaadi meetmed tugevdavad ohutust ja turvalisust merel, kalanduse kontrolli ja välispiiride kontrolli ning kaitsevad merekeskkonda.

EMSK kordab, et kooskõlastatud lähenemine laevade vastuvõtmist käsitlevatele kahepoolsetele kokkulepetele kolmandate riikidega on soovitatav julgeolekukaalutluste tõttu. Samuti leiab ta, et vajalik on ELi tegevus seoses kaubalaevade vastu toime pandud relvastatud röövi ja piraatluse sagenenud juhtumitega Kagu-Aasias ja Aafrikas.

2. Sissejuhatus

2.1 Kõnealuses teatises Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika teemal ja sellele lisatud tegevuskavas, milles on ära

toodud 29 konkreetse tegevuse täpsem kirjeldus, on arvesse võetud Euroopa Liidu asjaomaste institutsioonide ja sidusrühmade arvamusi.

2.2 Rohelise raamatu raames algatatud pretsedenditu konsultatsioonide ring lõppes laiaulatusliku konsensusega selles suhtes, et on vaja terviklikku, integreeritud, valdkonnaülest ja strateegilist lähenemist ookeanidele. Vahel soovimatute tagajärgedeni viiva killustumise tervikliku nägemusega asendamise põhiidee väärib toetust.

2.3 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab kõnealuse teatise sümboolset sõnumit, et eurooplased olid ja on eelkõige mereäärne rahvas. Komitee toetab kõiki 29 meetet (konkreetsed märkused järgnevad), kuid need ei ole piisavad.

3. Üldmärkused

3.1 Keskkonnaaspektid

3.1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee omistab suurt tähtsust merekeskkonna terviklikkuse säilitamisele ja tagamisele, et inimeste kõikvõimalik tegevus ja sekkumine, mis seda mõjutab, ei tingi selle järkjärgulist halvenemist.

3.1.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni kavatsust muuta rahvusvaheline koostöö tõhusamaks, parandades poliitika integreerimist ja kehtivate õigusaktide rakendamist ning edendades keskkonnatehnoloogiad (kuues keskkonnaalane tegevusprogramm). Rõhku tuleks pöörata maismaalt lähtuva merereostuse vältimise konventsiooni⁽⁶⁾ rakendamisele.

3.1.3 Suurtest heitkogustest tingitud CO₂ ja teiste kasvuhoonegaaside kogunemine atmosfääri põhjustab juba CO₂ suuremat imbumist ookeanidesse ja see protsess arvatavasti jätkub. Sellest tulenev ookeanide happesus tekitab merekeskkonnale järjest suuremaid probleeme. Neid mõjusid merekeskkonnale tuleks põhjalikumalt uurida ning samuti tuleks uurida CO₂ taasimendumise keskkonnasõbralike meetodite arendamist. Peale selle on mereenergia ressursid olulised Euroopa energiavarustatuse mitmekesistamise jaoks.

3.1.4 Teatises on tähelepanuta jäetud lõbusõidulaevade tekitatud naftareostuse oluline osakaal merede ja jõgede reostuses, vaatamata mereäärsete riikide tundlikele ökosüsteemidele, kus nimetatud laevad sageli liiguvad⁽⁷⁾. Lisaks sellele suurendab merereostuse probleeme selliste sõjaväelaevade tegevus, millele ELi sätted ei kehti ning mis avaldavad üha negatiivsemat mõju keskkonnale ja turismile.

⁽⁶⁾ Pariis 4.6.1974, muudetud 26.3.1986 protokolliga. Nimetatud konventsioon on asendatud Kirde-Atlandi merekeskkonna kaitse konventsiooniga (OSPARi konventsiooniga), mis võeti vastu Pariisis 1992. aasta septembris ja jõustus 1998. aasta märtsis.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP merekeskkonna kaitse teaduslike aspektide alaste ekspertide ühisrühm — GESAMP.

3.1.5 EMSK kordab, et laevanduses kasutatakse laevamasuudina madalama kvaliteediga kütust, kuna rafineerimistehased ei tooda kõrgema kvaliteediga laevamasuuti. Komitee toetab ülemaailmseid algatusi, mis tegeleksid laevamasuudi kvaliteedi küsimusega ⁽⁸⁾, et saavutada läbimurre laevade heitmete alal.

3.1.6 Mere ja õhu reostus kõigist allikatest halvendab merekeskkonda ning sellel on negatiivne mõju nii inimeste tervisele, ühiskonnale kui ka majandusele. On kehtestatud piisavad meetmed laevade tekitatud reostuse kontrollimiseks ja leevendamiseks, sealhulgas ka trahvid reostuse tekitajatele, ning neid tuleks rangelt rakendada. Puudub aga samalaadne raamistik kontrollimaks merede ja jõgede reostust teiste allikate (tööstus-, linna-, põllumajandustegevus, pestitsiidid) poolt. Komitee tunneb muret, et kui põhjalikke ja tõhusaid meetmeid ei rakendata, siis on kaalul ranna- ja mereturismi kui Euroopa suurima merendusega seonduva majandusharu käekäik. Kõnealused meetmed aitaksid ka säilitada merekeskkonna eluvormide, sealhulgas kala-varude hulka ja mitmekesisust.

3.1.7 Komitee rõhutab vajadust kahepoolse kokkuleppe järele Euroopa Liidu ja Vahemere lõunapiirkonna riikide vahel vastavalt naabruspoliitika iga-aastastele tegevuskavadele. Kõnealuse kokkuleppega tagatakse, et asjaomased kolmandad riigid jagaksid Euroopa Liidu liikmesriikidega vastutust merede puhtuse eest, kontrollides õhusaastet ja jõgedesse (nt Niiluse deltas) juhitud jäätmeid. Peamine eesmärk oleks säilitada ühist Vahemere pärandit.

3.2 Sotsiaalsed aspektid

3.2.1 Teatistes rõhutatakse inimteguri tähtsust merendusklasteri juures. Kui otsida õiget tasakaalu jätkusuutliku merenduspoliitika majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnavalase mõõtme vahel tegevuskavas, siis tuleks täit tähelepanu pöörata sotsiaalsele mõõtmele.

3.2.2 Komitee tunneb heameelt, et sotsiaalpartnerid (ETF ja ECSA) jõudsid kokkuleppele võtta ILO 2006. aasta merendusvaldkonna töökonventsiooni (2006) teatud sätteid üle ühenduse õigusesse. Komitee soovib, et meretööstandardeid rakendataks ülemaailmselt, mis tagaks võimalikult pea kõigile meremeestele võrdsed töötingimused kõnealuse konventsiooni raames. Sama tähtis on see, et liikmesriigid ratifitseeriks asjaomased rahvusvahelised instrumendid seoses kalandussektoriga, sealhulgas ILO kalandussektori tööd käsitleva konventsiooni aastast 2007.

3.2.3 Seoses tegevuskava arenguga Euroopa Liidu meremeeste kvalifikatsiooni osas juhivad komitee tähelepanu ülevaatele IMO STCW ⁽⁹⁾ konventsioonist, mis reguleerib ülemaailmseid

koolitus- ja sertifitseerimisstandardeid. Kõik ELi ettepanekud peaksid olema kooskõlas IMO/ILO reeglitega.

3.2.4 Komitee toetab sätete ülevaatamist, mis loovad meremeestele ja kaluritele erandeid Euroopa Liidu tööõigusest, tihedas koostöös sotsiaalpartneritega, ja soovib selgitusi seoses merenduslase kvalifikatsiooni tunnistusega. Tuleks kaaluda, kas on teostatav viia sisse merenduslase konventsiooni tunnistus, mis oleks meremeestele Euroopa Liidu sisestel liinilaevadel kohustuslik ja mujal vabatahtlik.

3.2.5 Euroopa Liidu meremeeste karjääri edendamine saab olla tõhus vaid siis, kui ressursse paigutatakse kõrgematesse kvaliteedistandarditesse, parandades Euroopa Liidu meremeeste konkurentsivõimet kvaliteedi, mitte kulude alusel.

3.2.6 Kogemustega meremeeste üldine järjest suurem nappus võib põhjustada murettekitavaid tagajärgi Euroopa Liidu mereohutuse infrastruktuurides ning ilma ELi ja liikmesriikide ühiste jõupingutusteta see probleem üha süveneb. Sellise personali puudumisel tekib Euroopas puudus merendustegevuse ohutuse tagamiseks vajalikest teadmistest ja kogemustest (laevade ülevaatus, järelevalve, õigus, kindlustus, laevaliiklusteenistus, päästetööd, rannavalve, lootsiteenused). Peale selle võidakse merendusklastreid üle viia mõnda teise piirkonda. Käimasolevad meetmed ei ole osutunud piisavaks ning komitee väljendab kahetsust, et komisjonil pole kavas tõstatada seda teemat enne 2009. aasta lõppu.

3.2.7 Komitee tunneb tõsist muret merenduskolledžitest väljalangejate suure arvu üle mõningates liikmesriikides ja tööst loobujate suure arvu üle juba tööleasunute hulgas. Meremehe elukutse Euroopa Liidus võib sattuda tõsisesse ohtu, juhul kui tekkinud kriisilukorrale ei hakata kohe tähelepanu pöörama; tervikstrateegia raames tuleks kavandada lahendusi, et muuta meremehe elukutse atraktiivsemaks. Sotsiaalpartnerite (ECSA ja ETF) poolt juba läbiviidud karjäärikavandamise projekti tuleks täiustada. Meremehe elukutse atraktiivsemaks muutmise meetmete kõrval tuleks rakendada ka meetmeid töötajate kinnihoidmiseks nimetatud elualal.

3.2.8 „Ujuv ülikool“ pakub reisil osalevatele tudengitele mere-sõidukogemust. Komisjon peaks kaaluma ookeanil seilava ülikooli ideed, et innustada võimekaid tudengeid meremehe elukutset valima. Samuti saaks suurtes Euroopa sadamates luua „sadamakoolide“ ⁽¹⁰⁾ tüüpi koole, et õpetada alg- ja võimalusel ka keskkooliõpilastele kõiki aineid, mis tutvustaksid merekeskkonda, laevu ja navigatsiooni aluseid; seda saaks teha maismaal, mis on kergem, kuid mere läheduses.

⁽⁸⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Energialiikide kombinatsioon transpordis“ (TEN 305), CESE 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ IMO: Rahvusvaheline Mereorganisatsioon STCW: meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon.

⁽¹⁰⁾ Vt „New York Harbor School“, <http://www.newyorkharborschool.org>

3.2.9 Komitee soovib komisjonil uurida liikmesriikide parimaid tavaid keskhariduse tasandil seoses õpilastes merenduskarjääri vastu huvi tekitamisega.

3.2.10 Mis puutub laevaõnnetustesse, siis peaks poliitika edaspidi juhinduma järgmistest kaalutlustest:

- rannikuriigid peaksid kandma oma osa vastutusahelast mere-sõiduohutuse ja keskkonnakaitse eest. See eeldab laevade registrisse kandmise eeskirjade karmistamist, samuti on vajalik toimiv järelevalve- ja abivõrgustik, mida toetab satelliitseire ning hästivarustatud õhu- ja merepatrullteenistus;
- õnnetuste vältimist ei tohiks seada liigsesse sõltuvusse inimegurist, pannes meremeestele ülemäära suure vastutuse. Õnnetuste vältimine peaks põhinema inimlike (kapteni ja meeskonna) eksimuste võimaluste vähendamise integreeritud süsteemil, mis toimib kaasaegsete elektrooniliste turvaseadmete abil ning mis püüdleks parema disaini ja pardavarustuse poole. Merenduse õiguslik raamistik peaks jagama õiglaselt ja selgelt vastutust erinevate merenduselukutsete, rannikuseire, laevaomanike, laevaregistrite ja merendusasutuste vahel.

3.2.11 Meremehed võivad eriti ohtlikes ilmaoludes sooritada tegusid, mis väljuvad suuresti igapäevatöö raamidest. Nagu ütles IMO peasekretär: „Looduse osa meremeeste töökeskkonnas seab nad aeg-ajalt olukordadesse, mille jaoks ei ole piisavat ettevalmistust või see puudub hoopiski. See, kuidas nad siis reageerivad, on julguseproov — ning seda julgust tuleb tunnustada ja teadvustada⁽¹¹⁾.” Komisjonil soovitatakse edaspidi mereõnnetuste vältimise meetmete kavandamisel üldnimetatut arvesse võtta.

3.3 Majanduslikud aspektid

3.3.1 Kavandatav teatis ELi meretranspordipoliitika kohta (2008–2018) peaks looma sobiva ja stabiilse raamistiku, mis tooks laevandusse veelgi enam investeringuid ning aitaks kaasa Euroopa laevanduse globaalse juhtpositsiooni edasisele tugevdamisele ja kinnitaks selle katalüsaatorirolli kogu merendusklattris.

3.3.2 Komitee tervitab asjaolu, et komisjon tunnustab ülemaailmsete reeglite vajalikkust ülemaailmses majandusharus, rahvusvaheliste merendusregulatsioonide tähtsust ja toetust regulatiivsetele väljakutsetele lahenduste leidmisel rahvusvahelistes organites (nagu IMO). Tõepoolest tuleks arvesse võtta laevanduse rahvusvahelist iseloomu, rahvusvahelist tööturgu, mida

laevandus kasutab, ja Euroopa laevanduse konkurentsipositsiooni ülemaailmsel turul.

3.3.3 Tuleb korrata vajadust olemasolevate sadamavõimsuste ja -teenuste tõhususe parandamise, sadamavõimsuste suurendamise ja paremate sisemaahenduste järele.

3.3.4 Komitee märgib, et tema soovitusi seoses IMO konventsioonide ratifitseerimise (nii liikmesriikide poolt kui rahvusvaheliselt) edendamise, sadamate arendamisega, laevadelt tuleva õhureostuse taseme vähendamisega, mitut valdkonda hõlmavate klattrite ja merendusklattrite Euroopa võrgustiku moodustamisega on arvesse võetud. On tunnustatud Euroopa laevanduse olulist rolli Euroopa ja rahvusvahelises kaubanduses ja Euroopa elanike igapäevaelus.

3.3.5 Mis puutub „piirideta Euroopa meretranspordiruumi” komitee käsitluses⁽¹²⁾, siis rõhutatakse teatistes, et kõnealune kontseptsioon puudutab ainult virtuaalset mereruumi, millele saab osaks haldus- ja tolliformaalsuste lihtsustamine ja kaubanduse hõlbustamine ELi ühtse turu raames. Komitee viitab komisjoni poolt algatatud konsultatsioonimenetlusele, et otsustada edasiste võimalike ettepanekute üle kontseptsiooni tõhusa rakendamise kohta.

3.3.6 Praegusel hetkel näib kõige mõistlikum olevat ELi liikmesriikide tugevdatud koostöö rahvusvaheliste organisatsioonidega, mis ei sea ohtu nende individuaalset osalust. ELi liikmesriikide asjatundlik panus rahvusvahelistesse organisatsioonidesse on laialt tunnustatud ja seda ei tuleks õnestada, vaid hoopis tugevdada.

3.3.7 Komitee toetab eesmärki suurendada ELi mõju kolmandate riikide suhtes, eesmärgiga julgustada neid jõustama ja ratifitseerima peamisi meretransporti käsitlevaid rahvusvahelisi konventsioone merenduse valdkonnas. Euroopa sadamariigi kontroll peaks hõlmama nii ELi kui ka kolmandate riikide laevu vastavalt rahvusvahelistele keskkonna- ja sotsiaalsetele standarditele.

4. Konkreetsete märkused

4.1 Rannikualad ja saared

4.1.1 On rõõmustav, et komitee ettepanekuid rannikuturismi arendamise kohta ja rannikupiirkondade jaoks ette nähtud ühenduse rahastamisvahendite andmebaasi kohta on arvesse võetud. Saared tuleks viia ELi prioriteetide hulka järgmiste meetmete abil:

- parandada saarte infrastruktuuri, et innustada mereturismi arengut;

⁽¹¹⁾ IMO auhind erakordse vapruste eest merel, 19.11.2007.

⁽¹²⁾ Arvamus teemal „Roheline raamat „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas”” KOM (2006) 275, ELT C 168, 20.7.2007, lk 50–56; arvamus teemal „ELi ühine meresadamapoliitika”, ELT C 168, 20.7.2007, lk 57–62; arvamus teemal „Merekiirteed ja logistika” (TEN 297), CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- pikendada saarte turismihooaegu (kultuurilise ja spordialase tegevuse abil);
- parandada teabevahetust saarte ja mandri vahel ELi rahastamisvahenditest finantseeritavate uute tehnoloogiate abil;
- looduskeskkonna tasakaaluga kooskõlas luua magestamisrajatisi, et olla valmis veenappuseks, millest saab üks peamisi väljakutseid Vahemere piirkonnas kliimamuutuste tagajärjel.

4.2 Põhja-Jäämeri ja suhted kolmandate riikidega

4.2.1 Komitee tervitab ettepanekuid seoses tugevdatud koostööga Vahemere ja Musta mere haldamisel, Euroopa naabrusspoliitika laiendamisega ja Põhjamõõtmega.

4.2.2 Umbes 20–30 % maailma avastamata naftavarudest asuvad Põhja-Jäämere all. Kliimamuutuste tõttu võivad Arktika laevateed olla 2015. aastaks kasutuskõlblikud suurema osa aastast. Arktika laevatee avamine on atraktiivne nii distantse kui ohutuse tõttu: näiteks tee Shanghaist Rotterdami on Arktika tee kaudu 1000 miili lühem kui Suessi kanali kaudu. Lühemad laevateed vähendaksid oluliselt kütusetarbimist ja heitkoguseid. Komitee märgib, et arvestades mitmeid riike hõlmavaid arvukaid õiguslikke ja keskkonnavalaseid probleeme, on hädavajalik selguse toomine Põhja-Jäämerd käsitlevasse rahvusvahelisse õigusesse. Sellega seoses ootab komitee huviga väljakuulutatud aruannet Põhja-Jäämere kohta, milles käsitletakse kliimamuutuste geopoliitilisi mõjusid. On vaja eelnevalt uurida, millised keskkonnamõjud on läbi Arktika kulgevatel laevateedel.

4.3 Mereseire

4.3.1 Komitee toetab ettepanekuid seoses Euroopa mereseire võrgustikuga ja tihedama koostööga liikmesriikide rannapiirivalveasutuste vahel. Sedalaadi meetmed tugevdavad ohutust ja turvalisust merel, kalanduse kontrolli ja välispiiride kontrolli ning kaitsevad merekeskkonda.

4.4 Merede ja jõgede saastumine

4.4.1 Jõgede ja merede (Läänemere ja Musta mere) saastatus maismaalt lähtuvatest allikatest on küsimus, milles Euroopa Liidu jõupingutusi tuleks tegevuskava raames tugevdada. Poliitilise otstarbekuse tõttu tuleks probleemidele läheneda pigem mitmepoolsel kui kahepoolsel tasandil.

4.5 Kalandus

4.5.1 Arvestades merekalade liikide ehmatavat vähenemist ja kadumist, rõhutab komitee vajadust kalavarudega ratsionaalselt ümber käia. Kalanduse juhtimist käsitlevad ettepanekud on samm õiges suunas. Kuna kalandus on üks kõige ohtlikumaid elukutseid, siis tuleks rohkem ära teha elukutseliste kalurite ohutuse parandamiseks. Eelkõige on vaja rakendada turvameetmeid alla 24 meetri pikkuste kalalaevade suhtes (siin on lünk

kehtivates rahvusvahelistes konventsioonides ja ELi direktiivides). Komitee märgib, et liikide säilitamiseks vajalikul tegevusel on sotsiaalsed tagajärjed, mida peaks sellistena käsitlema. Kalurite püügiviisid tulenevad sageli ressursside vähesusest ning võivad osutada eluohtlikuks.

4.5.2 Kaluri elukutse on seotud tõsiste füüsiliste ohtude ja rahaliste riskidega, mis selgitab, miks paljud lahkuvad nimetatud elualalt. Kalalaevadel kasutatava tehnoloogia arendamiseks on hädasti vaja ELi projekte ja programme. Seoses parimate tavade vahetamisega kaluri elukutse populariseerimise alal levitab komitee laiaulatuslikult väljaannet „Mereõnnetuste vältimise ja kalurite ohutuse käsiraamat“, mille avaldasid hiljuti Euroopa sotsiaalpartnerid Europêche ja ETF. Sama tähtis on see, et liikmesriigid kiirendaksid kalandussektori tööd käsitleva ILO konventsiooni (juuni 2007) ratifitseerimisprotsessi. Lõplik eesmärk oleks kalanduse muutmine jätkusuutlikumaks ja atraktiivsemaks.

4.6 Laevade ringlussevõtt

4.6.1 Hiljutises arvamuses teemal „Roheline raamat laevade parema lammutamise kohta“, KOM(2007) 269 lõplik, väljendas komitee juba muret „suure puuduse üle lammutusrajatistest, mis vastaksid keskkonnasäästlikkuse ja sotsiaalse jätkusuutlikkuse põhimõtetele“. „Olukord halveneb veelgi, sest paari järgneva aasta jooksul kasvab mahakantavate laevade arv plahvatuslikult seoses ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite kasutusest kõrvaldamisega“⁽¹³⁾. Rajatiste ja töötingimuste parandamine Lõuna-Aasias (kus laevade ringlussevõtt suures osas toimub) tuleb viia rahvusvaheliselt vastuvõetava tasemeni.

4.6.2 Komitee toetab edusamme rahvusvahelisel tasandil seoses vanade laevade tõhusa, ohutu ja keskkonnasäästliku lammutamisega. Prioriteet on siduva konventsiooni vastuvõtmine 2008./2009. aastaks ja vahepealsel ajal IMO suuniste toetamine. See rahvusvaheliselt kooskõlastatud võrdlusalus paneks laevaomanikele selge kohustuse edastada teavet potentsiaalselt ohtlike ainete kohta oma laevadel ning kehtestaks miinimumstandardid laevalammutusettevõtetele tervishoiu- ja ohutus- sätete ning ohtlike materjalide käitlemise osas.

4.7 Laevade vastuvõtmist käsitlevad kokkulepped ja turvalisus

4.7.1 Seoses tugevnenud julgeolekukaalutlustega on mitmed ELi liikmesriigid sõlminud laevade vastuvõtmist käsitlevad kahepoolsed kokkulepped kolmandate riikidega. Komitee kordab, et ELi liikmesriikide kooskõlastatud lähenemisviis seoses selliste algatustega on tervitatav, nagu ka kooskõlastatud tööjaotus liikmesriikide, sh nende laevastike vahel kõnealuste eeskirjade rakendamisel. Alternatiivina tuleks kõne alla see, kui ELi liikmesriigid ratifitseeriks kiiresti ebaseadusliku tegevuse tõkestamise (*Suppression of Unlawful Acts — SUA*) protokollid, mis sisaldavad ka klausleid laevandusoperaatorite õigustatud ärihuvide ja meremeeste inimõiguste kaitsmiseks.

⁽¹³⁾ Arvamus teemal „Roheline raamat laevade parema lammutamise kohta“ KOM(2007) 269 lõplik, CESE 1701/2007 fin, 13.12.2007.

4.7.2 Komitee väljendab muret sagenevate rünnakute pärast kaubalaevadele ning arvukate merel (eriti Kagu-Aasias ja Aafrikas) aset leidvate relvastatud röövide ja piraatluse pärast. Komitee soovib Euroopa Liidul tungivalt astuda samme, et kaubalaevu saadaksid ohtlikes vetes mereväealused.

4.8 Kaldalt tulev elekter

4.8.1 Kai ääres seisvatelt laevadelt lähtuvate kasvuhoonegaaside vähendamise meetmena teeb komisjon ettepaneku kasutada kaldalt tulevat elektrit (tegevuskava). Kaldalt tulevat elektrit kasu-

tades ei põleta laevad kütust ja seega ei eralda heitmeid (SO_x, NO_x ja tahked osad) ega CO₂.

4.8.2 Komitee toetab kõnealust ettepanekut, kuid juhib siiski tähelepanu järgmistele probleemidele: kõigile laevatuüpidele ei pruugi sobida üks lahendus; kaldalt tulev elektrienergia võib olla toodetud elektrijaamades, kus põletatakse kütust ja sütt ja toodetakse seega juurde CO₂, nii et kokkuvõttes kasutegurit ei ole. Seetõttu soovib komitee komisjonil arvesse võtta ülaltoodud kaalutlusi, et kavandada globaalsel alusel mõistlik poliitika.

Brüssel, 22. aprill 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Kohandamine kontrolliga regulatiivmenetlusega. Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1172/98 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) komisjoni rakendusvolituste osas”

KOM(2007) 778 lõplik — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

27. veebruaril 2008 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 285 lõikele 1 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1172/98 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) komisjoni rakendusvolituste osas”.

Kuna komitee nõustub täielikult ettepaneku sisuga ning ei soovi teha selle kohta ühtegi märkust, otsustas komitee täiskogu 444. istungjärgul 22.–23. aprillil 2008 (22. aprilli istungil) esitada kõnealuse ettepaneku kohta pooldava arvamuse ⁽¹⁾. Poolt hääletas 145, erapooletuks jäi 2.

Brüssel, 22. aprill 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Komitee arvamus kontrolliga regulatiivmenetluse kohta on praegu koostamisel (KOM(2007) 741 lõplik, KOM(2007) 822 lõplik, KOM(2007) 824 lõplik ja KOM(2008) 71 lõplik).