

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Roheline raamat laevade parema lammutamise kohta”

KOM(2007) 269 lõplik

(2008/C 120/08)

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

„Roheline raamat laevade parema lammutamise kohta”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektiooni arvamus võeti vastu 31. oktoobril 2007. Raportöör oli Richard Adams.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 440. istungjärgul 12.–13. detsembril 2007 (13. detsembri 2007 istungil) ühehäälselt vastu järgmise arvamuse.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (EMSK) tervitab Euroopa Komisjoni ettepanekut võtta nii rahvusvahelisel kui piirkondlikul tasandil meetmeid, et muuta esimesel võimalusel praegu kasutusel olevaid vastuvõetamatuid laevade lammutamise meetodeid.

1.2 Hetkel on rahvusvaheline laevalammutustööstus väga varieeruv — alustades ohutust, hästi korraldatud kuivdokkrajatistest ja lõpetades randadega, kus ohutust ning tervise- ja keskkonnakaitset minimaalselt silmas pidades laevad käsitsi koost lahti võetakse. Täna sel päeval leiab enamik kaubalaevu oma lõpu mõnel sellistest randadest Lõuna-Aasias. Kogu maailmas on tõsiselt puudus lammutusrajatistest, mis vastaksid keskkonnanäostlikkuse ja sotsiaalse jätkusuutlikkuse põhimõtetele.

1.3 Komitee kardab, et olukord halveneb veelgi, sest paari järgneva aasta jooksul kasvab mahakantavate laevade arv plahvatuslikult seoses ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite kasutusest kõrvaldamisega; hetkel ootab lammutamist hinnanguliselt 15 miljoni tühimassi tonni (LDT) ⁽¹⁾ ulatuses laevu ning hiljuti puhkes laevaehitusbuum. Kuna osa vajadusest lammutada lähiaastatel ülemäärasteid laevu tuleneb Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meetmetest, mis võeti ELi algatusel oma keskkonna kaitseks, siis on ELil selge kohutus kõnealuse probleemiga tegeleda.

1.4 Tuleb märkida, et mõned laevaomanikud ei näe oma tegevuskuludes ette vajalikke summasid kasutuselt kõrvaldatud laevade ohutu ja reeglitepärase kõrvaldamise rahastamiseks, kuigi paljud ⁽²⁾ peavad seda vajalikuks ning on hakanud võtma omaalgatuslikke meetmeid.

1.5 Tuleb samuti märkida, et kuigi ELis eksisteerivad õigusnormid, mis peaksid takistama laevade viimist lammutamiseks vajalike seadmeteta lammutuskohtadesse, siis on neid kerge eirata. EMSK on alati olnud seisukohal — mille ta viimati avaldas oma 2007. aasta arvamuses roheline raamatu kohta

⁽¹⁾ Euroopa Komisjoni keskkonna peadirektoraadi 2007. aasta juuni lõpparuanne „Laevade lammutamine ja eelpuhastamine”.

⁽²⁾ ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO ja INTERCARGO liikmed, kes kokku moodustavad suure osa maailma laevastikust.

„Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas” ⁽³⁾, – et liikmesriigid peavad kiiresti ratifitseerima rahvusvahelised mereohutuse ja keskkonnakaitse alased konventsioonid ning tagama nende korraliku rakendamise.

1.6 Selge on see, et kasutuselt kõrvaldatud laevade lammutamine on keeruline teema. Näiteks annab see ühelt poolt olulise panuse odavalt lammutusteenust pakkuvate arengumaade tööhõivesse ja toorainetarvetele. Teisalt tunnistab komitee, et tööohutuse, töö- ja keskkonnakaitsestandardite puudumine või isegi minimaalsel tasemel rakendamata jätmine on tugevalt seotud mõnede Lõuna-Aasia piirkondade struktuurilise vaesuse ning muude sotsiaalsete ja õiguslike probleemidega.

EMSK teeb seega järgmised ettepanekud:

1.7 Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu tuleks kehtestada tugev rahvusvaheline eeskiri kasutuselt kõrvaldatud laevade tuvastamiseks, kontrollimiseks ja kõrvaldamiseks. Kõnealuse eeskirja täitmise peab tagama Baseli konventsioonis sätestatud kontrolliga samaväärse tasemega kontroll: arvestada tuleb kõiki asjaomaseid Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) standardeid, mitte lubada erandeid ning takistada kasutuselt kõrvaldatud ohtlike jäätmetega laevade liikumist konventsiooniga mitteliitunud ning nõuetele vastavate rajatisteta maadesse.

1.8 Samas kulub sellise Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni kokkuleppe rakendamiseks mitmeid aastaid. Seega:

— tuleb soodustada ja toetada laevaomanike omaalgatuslikke tõhusaid programme laevade kõrvaldamisega seotud probleemide vähendamiseks;

— peab EL jõustama jäätmeveo määruse, et oma olemasolevaid õigusakte üheselt kohaldada. Tuleb võtta viivitamatult meetmeid, et tagada sadamariikide õigus määrata laev kasutuselt kõrvaldamisele ja toetada juhenddokumendi koostamist, milles selgitatakse termineid „kavatsus kõrvaldada” ja „eksportiv riik”. EMSK palub Euroopa Komisjonil luua ja

⁽³⁾ ELT C 168, 20.7.2007, lk 50.

rakendada kiiresti täiendavaid meetmeid ka õigusaktidest kõrvalehiilimise vältimiseks, kehtestades näiteks rahalised tagatised üle 25-aastastele või kõrge riskiteguriga laevadele ning sidudes jätkuvad toetused laevatööstusele kohutusega laevu keskkonnasõbralikul teel lammutada ja/või eelpuhastada;

- EL peab ohutute ja keskkonnasõbralike lammutusrajatiste eesmärgil välja arendama kolmanda osapoole sertifitseermise ning auditeerimise skeemi. Seda on nõudnud laevaomanike tööstus ja see aitab kaasa läbipaistvate ja võrdsete võimaluste loomisele.

1.9 EMSK toetab tugevalt laevade ringlussevõtu heade tavade soodustamist ja laevade eelpuhastamist ELi territooriumil gaasist ja toksilistest jäätmetest. Kõnealuse lähenemise esimeseks kõige olulisemaks sammuks on liikmesriikide kohustus hoolitseda riigi omandis olevate laevade eest nimetatud viisil ning kõnealuste laevade kolmandatele osapooltele müümisel siduvate kasutuselt kõrvaldamise klauslite lisamine lepingutesse. Laevade eelpuhastamine enne eksporti võimaldab saata puhast teisest terast Lõuna-Aasiasse, kus selle järele on suur nõudlus. Selleks otstarbeks tuleb koostada eelpuhastamise juhenddokument.

1.10 Mõningaid tõsisemaid probleeme aitaks leevendada rahalise ja tehnilise abi pakkumine Lõuna-Aasiase rajatiste parandamiseks, et viia vähemalt randades teostatavad operatsioonid sadamakaidel või kuivdokkidesse ning tagada suurem ohutus ja allavoolu jäätmete käitlemise seadmete olemasolu.

1.11 EMSK tunnustab, et kõnealuse teemaga tõhus tegelemine nõuaks täiendavaid kulutusi. Ta toetab Euroopa Komisjoni ülevaatlikke ettepanekuid selliste mehhanismide kohta, mis tagaksid, et nimetatud kulud muutuksid laevade tegevuskulude loomulikuks osaks. Sellega seoses peaksid Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja laevaomanikud võtma kiiresti meetmeid selleks, et igal laeval oleks ringlussevõtu fond, mis on tekkinud selle eluea jooksul, või kehtestatud tagatisena laeva vette laskmisel. Kõnealuseid meetmeid võiks edukalt struktureerida ja korraldada erinevad rahandusasutused. Nimetatud fondi puudumisel peaks EL kasutama piirkondlikke mehhanisme nagu sadamamaksud või muud sarnast.

1.12 Pikas perspektiivis mõjub positiivselt, kui juba laevade ehitamise ajal mõeldakse ringlussevõttu arvestavale disainile, olemasolevate ohtude määratlemisele ja võimalikult paljude toksiliste ainete asendamisele. EMSK toetab sellega seoses nii ELi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kui laevaomanike ja -ehitajate pingutusi.

2. Sissejuhatus

2.1 Arvamuse taustaks on rahvusvaheline laevandus ja rahvusvaheline jäätmevedu. Igal aastal lammutatakse 200–600

suurt laeva, mis võetakse nende terase ja muu tooraine pärast uuesti ringlusse. Enamasti toimub see Lõuna-Aasia riikide mõõnaranandades, kus hoolitakse vähe töötajate ohutusest või keskkonnakaitsest. Kõnealustesse lammutustehastesse saabub järgmise kaheksa aasta jooksul hinnanguliselt umbes 5,5 miljonit tonni kasutuselt kõrvaldatud laevu, mis sisaldavad ohtlikke aineid nagu õlisete, õli, värv, polüvinüülkloriid ja asbest.

2.2 Mitte üheski India alakontinendi laevade lammutamise kohas ei ole püütud ennetada pinnase ja vee reostamist ning jäätmekäitlus vastab harva isegi minimaalsetele keskkonnastandarditele. Madalatasemeliste ohutusmeetmete tõttu juhtub õnnetusi ülimalt sageli ning töötajatel, kes käitlevad toksilisi materjale ilma asjakohase kaitseta, tekivad pikaajalised terviseprobleemid ⁽⁴⁾.

2.3 Jäätmeveoalane rahvusvaheline õigus reguleerib kasutuselt kõrvaldatud laevade toomist tööstusmaadest arenenud maadesse ning ELi jäätmeveo määrus keelab ohtlikke materjale sisaldavate laevade ekspordi Euroopa Liidust. Kuna lammutajatele viimine ja laeva lipu muutmine hägustavad omanikustaatus ja vastutuse küsimust, siis on olemasolevate õigusaktide rakendamine keeruline, mis võimaldab vastutustundetutel omanikel oma kohustustest kõrvale hiilida.

2.4 Üheks lahenduseks oleks tagada ELi suurem lammutusvõimsus. Kuigi see oleks positiivne samm ning sobiks mereväelaevade ja riigi omandis olevate laevade jaoks, ei suudetaks tõenäoliselt tegeleda rohkem kui pisikese protsendiga hinnangulisest 105 miljonist tühmassi tonnist, mis 2020. aastaks lammutamisele läheb ⁽⁵⁾.

2.5 Roheline raamat otsib seega kiireid viise, kuidas parandada kulutõhusalt ja kõikehõlmavalt kehtivaid standardeid kooskõlas ülalmainitud olemasolevate Euroopa ja rahvusvaheliste õigusaktidega.

3. Rohelise raamatu kokkuvõte

3.1 2006. aasta novembris toimunud Euroopa Ülemkogu järelduste kohaselt on laevalammutuse keskkonnasõbralik juhtimine Euroopa Liidu jaoks prioriteet. Komisjon on oma seisukoha esitanud 2006. aasta juunis avaldatud merenduspoliitikat käsitlevas rohelises raamatus ⁽⁶⁾, kus tehti ettepanek, et ELi tulevane merenduspoliitika peaks toetama rahvusvahelisi algatusi, mille eesmärk on kehtestada laevade ringlussevõtu siduvad miinimumnõuded ning edendada keskkonnasõbralike ringlussevõtu rajatiste loomist.

⁽⁴⁾ 2005. aasta Young Power in Social Action'i (YPSA) aruanne laevalammutustööstuse töötajate kohta.

⁽⁵⁾ Euroopa Komisjoni keskkonna peadirektoraadi 2007. aasta juuni lõpparuanne „Laevade lammutamine ja eelpuhastamine“.

⁽⁶⁾ KOM(2006) 275 (lõplik), Brüssel, 7. juuni 2006.

3.2 Kõnealusel rohelises raamatus esitatakse värskeid ideid dialoogi jätkamiseks ja võimendamiseks liikmesriikide ja huvirühmade vahel, valmistatakse tulevasteks meetmeteks ning kutsutakse üles leidma vastuseid peamisi probleeme esile tõstvatele põhiküsimustele.

3.3 Peamine eesmärk on tagada keskkonna- ja inimeste tervise kaitse. Taotluseks ei ole laevade lammutamise äri kunstlikult tagasi toomine ELi piiridesse ega Lõuna-Aasia riikidelt peamise sissetulekuallika ja vajalike materjalide röövimine. Lõplik eesmärk on jõuda globaalselt jätkusuutlike lahendusteni.

3.4 Hetkel võimaldab laevade keskkonna- ja ohutusstandarditele vastav ringlussevõtu võimsus kogu maailmas tegeleda kõige rohkem 2 miljoni tonniga aastas, mis on 30 % prognoositavast lammutamisvajadusest tavalise aasta kohta. Enamik Hiinas, aga ka mõningates ELi liikmesriikides paiknevatest lammutuskäitistest ei ole võimelised pakkuma Lõuna-Aasiaga võrreldavaid lammutushindu ja neil on oluliselt suuremad kulud, kui Lõuna-Aasia konkurentidel. Nii keskkonnasõbralikud kui ka kõik teised lammutuskohad on peatselt üle koormatud, sest 2015. aastaks tuleb Erika ja Prestige'i katastroofide (?) järgselt võetud meetmete tulemusena kasutusest kõrvaldada kuni 1 300 ühekorde põhja ja parrastega tankerit. Peamine probleem on, et oluliselt suuremate mahtudega tegelemiseks vähem pädevate tööliste palkamine vähendab veelgi ohutus- ja keskkonnastandarditele vastamist. Meetmete võtmisega on kiire, sest olukord kulmineerub 2010. aastal, kui lammutada tuleb hinnanguliselt umbes 800 ühekorde põhja ja parrastega tankerit.

3.5 Õiguslik olukord

Baseli konventsiooniga sätestatakse raamistik ohtlike jäätmepiiriülese ekspordi kontrollimiseks. 1997. aastal lisati ELi õigusaktidesse täielik keeld („Baseli keeld“) ekspordida ohtlikke jäätmepiiriülese ekspordi keeldu kohaldada. Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis praegu arutlusel olevas konventsiooni eelnõus pakutakse välja edasised laevade lammutamise siduvad eeskirjad, aga ühtne seisukoht on, et lammutamise tippaeg on konventsiooni jõustumise hetkeks juba ammu möödunud.

3.6 Laevade lammutamise majanduslikud aspektid

Suur enamus laevadest lammutatakse paljudest majanduslikest teguritest tulenevate eeliste tõttu praegu Lõuna-Aasias. Neist tähtsaimad on:

(?) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 417/2002, 18. veebruar 2002, toepõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekorde põhja ja -parrastega naftatankerite puhul, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 2978/94.

(8) Nõukogu 1. veebruari 1993 määrus (EMÜ) nr 259/93 jäätmesaadete järelevalve ja kontrolli kohta Euroopa Ühenduses, ühendusse sisseveo ning ühendusest väljaveo korral (EÜT L 30, 6.2.1993, lk 1), muudetud.

— Jäätmeid, tervishoidu ja ohutust käsitlevate regulatiivsete nõuete puudumine või mitte rakendamine.

— Oluliselt madalamad palgakulud. Randadel lammutamine ei võimalda kasutada raskemasinaid ja seega moodustab ülisuure osa nimetatud kulust käsitöö.

— Laevade saabumine lammutuskäitistesse on ebaregulaarne ja varieeruv. Laevad kõrvaldatakse kasutusest harilikult siis, kui veohinnad on madalad, ning laevad erinevad palju disaini ja ehituse poolest.

— OECD liikmesriikides on regulatiivsete nõuete tõttu kasutatud terase ja laevatehnika turg peaaegu olematu.

Euroopa Komisjon selgitab, et Lõuna-Aasia turg toimib põhimõtteliselt tänu kulude äärmuslikule hajutamisele, mis loob väga problemaatilised sotsiaalsed ja keskkondlikud tingimused.

3.7 Keskkondlikud ja sotsiaalsed mõjud

Enamik laevade lammutamisi toimub avatud randades, kus jäätmepiiriülese ekspordi keeldu kohaldamine ja jäätmepiiriülese ekspordi keeldu kohaldamine on olematud. Pinnasesse, liiva ja merre imub palju keskkonda kahjustavaid aineid ning värvi ja plastikkatete põletamine saastab atmosfääri. Tapvad plahvatused on tavapärased, õnnetuste sagedus kõrge ning ohutust tagavad meetmed täiesti ebaasjakohased. Töötajad saavad suure tõenäosusega pöördumatuid kroonilisi haigusi, umbes 16 % India Alangi lammutuskäitises asbestiga tegelevatest töolistest kannatas asbestoosi käes. Bangladeshis on viimase 20 aasta jooksul õnnetustes surma saanud enam kui 400 töölisi ja üle 6 000 on saanud tõsiselt vigastada (?).

3.8 Olukord rahvusvahelisel tasandil

2005. aastast alates on Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, Rahvusvaheline Tööorganisatsioon ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni keskkonnaprogramm teinud tööd selle nimel, et rahvusvahelist laevade lammutamistööstust keskkonnasõbralikumaks muuta. Läbirääkimisi on peetud konventsiooni eelnõu üle, mis võetaks vastu 2009. aastaks, aga jõustuks alles mitme aasta pärast. Hetkel ei käsitleta eelnõus sõjalaevu ja riigi omandis olevaid laevu. Lahendamata on aga siiani Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni standardite väliselt vastuvõetavate eeskirjade küsimused, nagu laevade ringlussevõtu seadmete võrdlusalus ja nõuetest teavitamine, sealhulgas riigilt riigile teatamine, ning vastavusmehhanismid. Euroopa Komisjon on seisukohal, pakutud konventsioon ei suuda tõenäoliselt tagada Baseli konventsiooniga samaväärse tasemega kontrolli, jõustamist ja kaitset.

(9) 2005. aasta aruanne Young Power in Social Action (YPSA) laevalammutustööstuse töötajate kohta.

3.9 Rahvusvahelised lahendused

Rohelises raamatus väidetakse, et parim keskmine ja pikaajaline lähenemine oleks toetada kõnealust Rahvusvahelise Mereorganiatsiooni konventsiooni. Siiski avaldatakse muret, et konventsioon ei ole piisavalt tugev ning jõustub liiga hilja, et lahendada ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite kasutusest kõrvaldamise probleemi — siin oleks vaja vahelahendust. Seega pakub Euroopa Komisjon Euroopa laevade lammutamise haldamise parandamiseks lahendusi, mis peaksid rahvusvahelise tasandi pingutusi vastastikku toetama. Probleem vajab kiiret lahendamist, sest lähima paari aasta jooksul on vaja lammutada väga suur kogus kasutuselt kõrvaldatud laevu.

3.10 ELi jäätmeeveo määruse parem jõustamine

Lisaks paremale koostööle liikmesriikide vahel, jäätmemääratluste täiendavatele juhenditele ja vastuvõetavatele ringlussevõtu seadmetele püütakse kõnealuse määrusega jõustada paremini ka jäätmeevedu ja Euroopa sadamate sadamavõimused, kes peavad jälgima teatavas eas laevu (nt 25-aastased) või laevu, mille puhul on kahtlus, et neid kavatakse lammutada. Lisaks tuleb parandada kasutuselt kõrvaldatud laevade jälgimist nende teekonnal lammutuskäitise ja tihendada koostööd kolmandate võtmeriikidega (nt Suessi kanali tõttu Egiptus). Euroopa Komisjon esitab ka poliitika, mis keskendub sõjalaevade ja riigi omandis olevate laevade lammutamisele.

3.11 Laevade lammutamise võimsuse tõstmine ELis

Kuna laevade lammutamise võimsus ELis ja teistes OECD liikmesriikides (eriti Türgis) on vaevu piisav järgmise 10 aasta jooksul kasutuselt kõrvaldatavate sõjalaevade ja riigi omandis olevate laevade lammutamiseks, siis ootab lammutustööstust lähimas tulevikus märkimisväärne vastuvõetava lammutusvõimsuse puudujääk. Mingil juhul ei suuda nimetatud keskkonnasõbralikud lammutuskäitised Lõuna-Aasia laevalammutajatega võistelda. Kuni ei ole rakendatud rahvusvahelisi meetmeid, mis looksid ühtsed tingimused, soovib Euroopa Komisjon keskendada riigi omandis olevatele laevadele. Liikmesriigid peaksid sõjalaevade kasutuselt kõrvaldamisel näitama laevaomanikele eeskujuna ning tagama nimetatud laevade lammutamise keskkonnasõbralikes lammutuskäitistes. Seda vastutust saab sobivalt laiendada, kui iga sõjalaeva müümisel ELi mittekuuluvale riigile lisatakse lepingusse kasutuselt kõrvaldamise klauslid.

3.11.1 Arvestades kaubalaevade hulga märkimisväärset suurenemist, on vaja algatusi praeguste laevandustööstuse tavade muutmiseks. Näiteks ülalmainitud rahastamissüsteem, mille kaudu saavad laevaomanikud ja teised osapooled anda oma panuse ohutusse ja keskkonnasõbralikkusse laevalammutusse kogu maailmas.

3.12 Tehniline tugi, tehnosiire ja ringlussevõetuga tegelevate riikide head tavad

Hoolimata tõsistest sotsiaalsetest ja keskkondlikest tagasilöökidest on laevalammutus mõnedes Lõuna-Aasia riikides peamiseks majandusarengu teguriks. Seega tuleks tehnilise toe ja parema reguleerimise kaudu soodustada kõnealuste riikide lammutuskäitiste kaasajastamist. Siiski on selge, et elementaarsete tööohutus- ja keskkonnakaitseeskirjade puudumine või mitte rakendamine on tugevalt seotud struktuurilise vaesuse ning muude sotsiaalsete ja õiguslike probleemidega. Et saavutada jätkusuutlik muutus, tuleb tehniline tugi haarata laiemasse raamistikku.

3.13 Omaalgatusliku tegevuse soodustamine

Laevaomanikel on kõige lihtsam tagada laevade ohutu kõrvaldamine. Sellega seoses on juba olemas positiivseid näiteid omaalgatuslikest kokkulepetest Euroopa laevaomanike ja lammutusettevõtete vahel, mille eesmärk on olnud lammutusseadmete kaasajastamise toetamine. Lühiajalises perspektiivis on kasulik edendada ka omaalgatuslikke tavasid ja kokkuleppeid, mis tulevad ettevõtete sotsiaalsest vastutusest ja millega kaasneb autasude ja sertifikaatide süsteem⁽¹⁰⁾. Sotsiaalselt vastutustundlikud raamatupidamistavad ja omaalgatuslikud kokkulepped võivad olla tõhusad, kui nad on hästi kavandatud, ja kiireim tee olukorra paranemiseni. Juhtudeks, kui kohustustest praktikas kinni ei peeta, võib siiski olla vaja ka õigusakte.

3.14 Laevalammutusfond

Arutluse all on olnud, et kas tuleks kaaluda otsest rahalist toetust laevade keskkonnasõbralikele lammutuskäitistele ELis või laevaomanikele, kes saavad oma laevad lammutamiseks või puhastamiseks keskkonnasõbralikesse lammutuskäitistesse. Oluliseks on peetud asjaolu, et kõnealune toetus toob kaasa kõrged kulutused ning võib minna vastuollu põhimõttega, et saastaja maksab. Seega esitatakse rohelises raamatus seisukoht, et kasutusest kõrvaldatud laevade säästliku kõrvaldamise kulude arvutamine laeva tegevuskulude sisse tuleks muuta standardtavaks.

3.14.1 Positiivne samm võiks olla ka säästliku laevalammutusfondi loomine Rahvusvahelise Mereorganiatsiooni rahvusvahelise korra kohustusliku osana. Pretsedent on juba olemas MARPOLi konventsiooniga loodud naftareostusega võitlemise fondide näol.

3.15 Muud võimalused

Lühikeses ja pikas perspektiivis võivad laevalammutustööstuse kaasajastamise protsessi toetamisel olla kasulikud mitmed teisedki meetmed, mis on lühidalt järgmised:

a) ELi õigusaktid, eelkõige need, mis käsitlevad ühekordse põhja ja parrastega naftatankereid;

⁽¹⁰⁾ Nt Marisec'i (www.marisec.org/recycling) ja Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu loodud süsteem.

- b) laevandustööstuse toetuste ratsionaliseerimine keskkonnasõbralikku lammutamist silmas pidades;
- c) laevade keskkonnasõbraliku lammutamise sertifitseerimise süsteemi ja keskkonnasõbraliku ringlussevõtu heade näidete autasustamise süsteemi sisseseadmine Euroopas;
- d) rahvusvaheliste laevade lammutamise teadusuuringute süvendamine.

4. Üldised märkused

4.1 Paljud laevad võetakse ringlusse viisil, mis on vastuolus töötajate tervist, ohutust ja keskkonnakaitset puudutavate rahvusvaheliselt aktsepteeritud standarditega.

4.2 EL peab kindlalt tagama, et tema kehtestatud merekaitse ja ohutusetagamise sätted — näiteks ühekordse põhja ja parras-tega tankerite puhul — ei taanduks pelgale probleemide kandmisele arengumaadesse, vaid oleks ka tegelikkuses suunatud jäätmeveo määruse täielikule rakendamisele, sealhulgas Baseli konventsiooni ja Baseli keelu muudatuse ning selle põhimõtete kohaldamisele.

4.3 Lisaks arengumaade laevalammutuskäitiste tingimuste parandamisele tehnilise ja rahalise toetuse kaudu, peaksid fondid kaasa aitama ka saastatud pinnase, vee ja muude kontrollimatust laevalammutustegevusest tingitud kahjude korvamisele. Siiski

tuleb jätkuvalt rõhutada, et ainuüksi tehnoloogia arengusaavutuste pakkumisega ei ole võimalik arengumaade kõiki kohapealseid probleeme lahendada.

4.4 EMSK toetab Euroopa Komisjoni muret seoses kõnealuse teemaga ning ka laiaulatuslikke ja mitmekesiseid meetmeid pakkuvat lähenemist. Kuna rajatise ja tingimusi on vaja kiiresti parandada, eelkõige Bangladeshis, tuleks esikohale seada kiirete kõige tõhusamate abivormide määramine, reguleerimine ja stiimulid. See võimaldaks avaldada kõnealused ettepanekud valges raamatus ning alustada asjakohaseid mõjuhinnanguid. Ka laevandustööstus tunnistab vajadust parandada laevalammutusettevõtete tervishoiu- ja ohutusstandardeid kogu maailmas⁽¹⁾ ja on positiivselt meeletatud rolli osas, mida EL võiks selles ning Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni mõjutamisel mängida.

5. Konkreetsed märkused

5.1 Selguse ja lühiduse huvides on komitee tööst tulenevad konkreetsed märkused esitatud lühikeste praktiliste tegevuspunktidenä arvamuse eessõnas järelduste ja soovitude osas (punktid 1.1 kuni 1.12).

Brüssel, 13. detsember 2007.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Ship Recycling — The Way Forward (Laevade ringlussevõtt — samm edasi), BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.