

## Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Rannikupiirkondade säästev areng”

(omaalgatuslik arvamus)

(2010/C 339/02)

Raportöör: **Stéphane BUFFETAUT**

26. veebruaril 2009 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada arvamuse järgmises küsimuses:

„Rannikupiirkondade säästev areng”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektsioon võttis arvamuse vastu 13. oktoobril 2009.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 459. istungjärgul 20.–21. jaanuaril 2010 (20. jaanuari istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 138 ja erapooletuks jäi 4.

### 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee rõhutab, et ELi hõlmatav 136 000 kilomeetri pikkune rannajoon kujutab endast märkimisväärset eelist, aga nende alade demograafiline, maapuudusest tulenev, põllumajanduslik, majanduslik ja turistlik surve võib kujuneda ohuks nende senisele atraktiivsusele ja tulevikule. Ainult nii majanduslikus, sotsiaalses kui keskkonna valdkonnas säästval arengul põhinev poliitika võib tagada rannikualadele helge tuleviku.

1.2 Sellega seoses sõnastab komitee oma järgmised soovitused:

#### 1.2.1 Keskkonnakaitse

- merekaitsealade haldajate võrgustiku ja nende alade jaoks Euroopa märgise loomine;
- rannapärandi kaitse hea õigusloome ja regulatiivtavade Euroopa andmepanga loomine liikmesriikide vahel;
- tähelepanu pööramine seni käsitlemata rannikupiirkondade planeerimisele (v.a. loodus-, ajaloolisi ja kultuuriväärtusi kaitsvad rajatised ning seal elavad inimesed) ja nende merelt võetud maismaale püstitatud rajatiste mõju jälgimise Euroopa võrgustiku loomine, mis toetub mereuuringute laboratooriumidele;
- merepiirkondade teadus- ja tehnilise komitee loomine; selle ülesanne oleks ennetada meretaseme tõusu ja polaaralade jää sulamise tagajärgi ning pakkuda selleks lahendusi;
- merekeskkonnaalase teabe ja teadlikkuse tõstmise arendamine.

#### 1.2.2 Transport

Komitee kinnitab taas oma toetust üleeuroopalise transpordivõrgu programmile, mille elluviimine toetaks Euroopa majandust. Rannikualade säästva arengu seisukohast rõhutab ta eelkõige järgmiste projektide olulisust: merekiirteed (Läänemeri, Atlandi kaar, Kagu-Euroopa ja Vahemere lääneosa), raudteeliin „Rail Baltica”, Joonia/Aadria ühendvedude koridori raudteeliin. Mere- ja raudtee-transporti osakaalu vajaliku suurendamisega peaks kaasnema sellest tuleneva reostuse korralik haldamine.

#### 1.2.3 Rannikupiirkondade raskustes majandustegevus

Komitee rõhutab vajadust suunata Euroopa Sotsiaalfondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Euroopa Kalandusfondi vahendid erilistes raskustes rannikupiirkondadele, et lihtsustada nende alade suundumist uute majandustegevuste poole.

Ta juhib tähelepanu liikmesriikide ja Euroopa Liidu kuludele nende investeringute ja töödega seoses, mis peaksid hõlmama meretaseme prognoositavat tõusu. Kõnealused kulud moodustavad märkimisväärse eelarvekoorma.

Komitee tõstab esile, et kliimamuutuste mõju rannikualadele toob tõenäoliselt kaasa rahvastiku liikumise, millel on sotsiaalsed tagajärjed ja mõju tööhõivele ning mida tuleks ennetada.

#### 1.2.4 Turism

Komitee toetab regulaarselt toimuva vastutustundliku mereturismi Euroopa konverentsi korraldamist, nt Regioonide Komitee ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ühisüritusena, mis pakuks võimaluse arutleda heade tavade üle kogu ELis.

Ta toetab samuti kogu ELis kehtivate keskkonna kvaliteedikriteeriumite välja töötamist kuurortide, sadamate ja jahisadamate jaoks.

### 1.2.5 Kliimamuutused

Komitee toetab Euroopa koostööprogrammi käivitamist selleks, et uurida viise rannikualade kohandamiseks meretaseme tõusuga, ja vastastikuse teabevõrgustiku loomist teadusuuringute keskuste vahel. Samuti soovib komitee luua Euroopa teadus- ja tehnilise komitee, mis tegeleks veetaseme tõusu ennetamise ja sellele konkreetsete lahenduste pakkumisega.

### 1.2.6 Teadlikkuse tõstmine merekeskkonna valdkonnas

Komitee soovib tõsta teadlikkust merekeskkonnast ja sellega seotud väljakutsetest, mis mõjutavad praeguste ja tulevaste põlvkondade heaolu. Need meetmed tuleks eelkõige suunata koolidele ja laiale üldsusele ning neid võiks rannikualadel läbi viia puhkuseperioodidel.

## 2. Sissejuhatus

2.1 XXI sajandi inimesed pöörduvad mere poole. See on üldine suundumus ja mõned hiigelsuured metropolid nagu Shanghai, Tokyo, Osaka ja Hongkong laiuvad ookeani rannikutel, eelkõige madalvetes. Prognooside kohaselt jätkub see suundumus kõigil kontinentidel.

2.2 EL ei jää sellest nähtusest kõrvale ega või endale lubada sellest mitte huvitumist, eriti arvestades tema 136 000 kilomeetri pikkust rannajoont ja asjaolu, et ELi mereäärased piirkonnad moodustavad ligi 40 % sisemajanduse kogutoodangust ja hõlmavad 40 % rahvastikust.

2.3 Rannikualad on seega majandusõitsengu allikad ning samuti hea elukvaliteedi ja sotsiaalse heaoluga alad. Rannikualad on atraktiivsed ja koondavad samas piiratud alal suure hulga valdkondi: turism, kalandus, põllumajandus, sadama- ja lennusadamategevus, hea majanduskasvuga linnad, majandustegevus, transpordinfrastruktuurid jne. Kõigil sellel on tihti suur mõju ökosüsteemidele. Rannikualade inimtegevusega seotud eri kasutusviisid on konfliktide allikaks. Lisaks on rannikualade madalvetes pesitsevad ökosüsteemid bioloogilise mitmekesisuse poolest kõige rikkalikumad mereökosüsteemide seas.

2.4 Inimtegevus koondub rannikualadele, mis on loomult piiratud ja lisaks ohustab neid meretaseme tõus ja erosioon. Sellega seoses on ohus elukvaliteet, looduslikud alad, maismaa- ja mereökosüsteemid.

EL ei saa jääda ükskõikseks selles olukorras ja nende majanduslike, sotsiaalsete ja keskkondlike väljakutsete ees.

2.5 2000. aastal avaldas komisjon teatise Euroopa rannikualade integreeritud majandamise kohta, millele järgnes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2002. aasta soovitus Euroopa rannikualade integreeritud haldamise strateegia elluviimiseks. 2007. aasta juunis tutvustas komisjon rannikualade integreeritud haldamise hindamist, millest järeldus, et ELi soovitusel oli kasulik mõju, aga strateegiale tuleb anda sisse uus hoog.

2.6 ELi tegevus ei piirdu aga üksnes selle aspektiga ja komisjon avaldas 2007. aasta oktoobris teatise „Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitika“.

2.7 2008. aasta juunis võeti vastu merestrategia raamdirektiiv, mis kohustab igat liikmesriiki koostöös teiste liikmesriikide ja ELi mitte kuuluvate piiriäärsete riikidega arendama välja merevee strateegiad. Eesmärk on tagada merekeskkonna järjepidev kaitsmine ja säilitamine ning hoida ära selle seisundi halvenemine, et saavutada mereakvatooriumis hea keskkonnaseisund hiljemalt 2021. aastaks.

2.8 Euroopa Parlament võttis omakorda 2008. aasta novembris vastu eraldi resolutsiooni turismi mõju kohta rannikualade piirkondlikule arengule.

2.9 Võime tõdeda, et mitmetele rannikualade kohta esitatud küsimustele on vastused antud mitmetes Euroopa dokumentides ja algatustes, mille elluviimine lasub liikmesriikidel ning asjaomastel kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel.

2.10 Siinkohal tuleb mainida ühise kalanduspoliitika mõju rannikualade majandus- ja sotsiaalelule.

2.11 Rannikualade säästva arengu mis tahes poliitika peab ühendama valdkondlikult kooskõlastatud ja omavahel sobivaid poliitikaid (nt ühine põllumajanduspoliitika) ja lähenemisi. Tegemist ei ole kerge ülesandega, kuna rannikualade maismaa- ja merepiirkondade huvid ning prioriteedid võivad olla vastuolus.

2.12 ELi rannikualade poliitika põhineb seega viiel vahendil:

1) Euroopa rannikualade integreeritud majandamine on ühenduse vahend, mis põhineb nõukogu ja Euroopa Parlamendi soovitusel (2002) ja millega edendatakse säästvat arengut ning kutsutakse liikmesriike üles koostama riiklikke strateegiaid. See annab raamistiku ning soodustab heade tavade ja projektide vahetust;

2) ELi integreeritud merepoliitika, mis on täpsem ja määratleb eriti olulised tegevusvaldkonnad järgmiselt:

— Euroopa piirideta meretranspordiruum;

— Euroopa merendusuringute strateegia;

- liikmesriikide integreeritud merenduspoliitika;
  - mereseire Euroopa võrgustik;
  - mereala ruumilise planeerimise suunised;
  - strateegia, mille eesmärk on leevendada kliimamuutuste mõju rannikualadele;
  - meretranspordist põhjustatud reostuse vähendamine;
  - võitlus ebaseadusliku kalapüügi ja kalavarude hävitamise vastu;
  - merendusklustrite Euroopa võrgustik;
  - tööd igust käsitlevad Euroopa õigusaktid kalanduse ja meretranspordi valdkonnas;
- 3) Euroopa kalanduspoliitika, mis mõjutab silmnähtavalt mõnede rannikualade majandus- ja sotsiaalelu;
- 4) elupaikade direktiiv (Natura 2000), mida kohaldatakse merendusvaldkonnas;
- 5) merendusstrateegia raamdirektiiv.

2.13 Igal juhul tuleb meeles pidada, et iga rannik on erijuht ning et erineva poliitika kasutamise tingivad geograafilised ja füüsilised omadused: sügavad või madalad mered, tõusude ja mõõnade ning ilma nendeta mered, pehme või polaarse kliimaga rannikualad, järsk, tasane, kaljune või liivane rand jne. Sellest tulenevalt saab määratleda ühised eesmärgid, aga mitte ühtset poliitikat kõigi rannikute kohta ega poliitika rakendamise asjaolusid.

### 3. Looduslike maismaa- ja merekeskkondade säilitamine

3.1 Kõnealuste alade säästva arengu väljakutsed on seotud teatud hulga eriti tundlike teemadega.

3.2 Maapuuduse tõttu on mõned liikmesriigid toetanud või käivitanud algatusi rannikualade kaitseks, nagu *National trust* Ühendkuningriigis või *Conservatoire du littoral* Prantsusmaal või rannikuala hõlmavate loodusparkide rajamine. Tuleks kaaluda sellist tüüpi algatuste laiendamist, mille eesmärk on kõige õrnemate ja kõige ohustatumate või kõige erilisemate loodusala haldamise tagamine, võimaldades riigil selline ala eraomanikult ära osta, kui avalik huvi seda nõuab. Teatud mõttes oleks tegemist riikliku pärandi uue kategooria loomisega ajalooliste mälestusmärkide või muuseumi kunstiteoste eeskujul.

3.3 Direktiiv 92/43 EMÜ (mida kutsutakse üldiselt elupaikade, loomastiku ja taimestiku või lihtsalt elupaikade direktiiviks) käsitleb looduslike elupaikade, metsikute looma- (bioloogia) ja taime liikide säilitamist. Selle direktiivi alusel on mõned liikmesriigid laiendanud Natura 2000 alasid merepiirkondadele. Tuleks kaaluda, kas seda säilitamise vahendit on asjakohaselt kasutatud (eelkõige põhjenduseks laiendada seda suurtele merealadele sügavetes, mille bioloogilise mitmekesisuse ja riskitegurite kohta on tihti vähe teada.).

3.4 Rannikualade mere bioloogilise mitmekesisuse kaitse ja rikkalike kalavarude säilitamine on ärgitanud mõnesid liikmesriike arendama merekaitsealade võrgustikke (MPA: *Marine Protected Areas*) Need algatused oleksid veelgi tulutoovamad, kui nendega liituksid kõik rannikuäärsed riigid. Seega tuleks neid merekaitsealasid ühendada, ühtlustada ja edendada. Kasulik oleks ka nende kaitsealade haldajate Euroopa võrgustik ja Euroopa märgis.

3.5 Rannikualade üha kiirenevale linnastumisele, rannikualadel paiknevate põllumajandusmaade ülekasutamisele ja soolase vee tungimisele rannikualade põhjavette tuleb osutada erilist tähelepanu, et tagada rannikualade elanikele jätkuv juurdepääs hea kvaliteediga mageveele.

### 4. Reostuse vältimine ja sellega tegelemine

4.1 Ammune probleem seisneb mõistagi otse merre visatud jäätmetes ning jõgedest ja vooluveekogudest pärinevas reostuses, rääkimata sadamavetest ja meretranspordist tulenevast spetsiifilisest reostusest.

4.2 Euroopa õigusaktid puudutavad üht osa sellest probleemist vee raamdirektiivis ja selle tütaraktiivides. 2007. aastal väljendas komisjon rahulolematust selle keskpärase ülevõtmise ja eba piisava rahvusvahelise koostöö üle. Kõnealuse direktiivi elluviimises oli täheldatud palju hilinemisi. 2010. aastal peavad liikmesriigid koostama vesikondade majandamiskavad, mis peaksid sisaldama veekogude kaitsmise ja vajadusel ka taastamise meetmeid. ELi mitte kuuluvate riikidega jagatavate veekogude osas tuleb pingutused kooskõlastada. Välja tuleb selgitada erinevat tüüpi veereostuse kahjustuste mõju, eristades mõju sihtrühma (inimene ja tema tervis, tema majandus, tema heaolu või mereliigid) ja aega, mis kulub elupaikadelt ja liikidelt ohu kõrvaldamisele või kahju pöördumatusse mõistmiseks.

4.3 Merestrategie raamdirektiiv annab konkreetse vastuse vajadusele säilitada ja parandada merevett, määratledes merepiirkonnad ja alapiirkonnad ning paludes liikmesriikidel töötada koos välja merestrategie ja määratleda keskkonnamärgid.

4.4 Laevade tekitatud merereostusega on tegeletud erinevates Erika programmides.

4.5 Tihti ei olda kursis ühe teatud keskkonnoaohu vormiga. Nimitelt on randade liialdatud planeerimise käigus madalveed (elupaigad ja ökosüsteemid) pöördumatult hävitatud põhjustel, mis ei ole seotud ei elanike julgeoleku ega pärandi kaitsega. Euroopa rannikualade planeerimine merele ehitamise mitmekordistamise kaudu – jahisadamad, sadamad, eri ehitised ja keskpikas perspektiivis mitmed ehitised randade kaitsmiseks meretaseme tõusu vastu – vajab ühenduse tasandil kaalumist (nt seireüksus MEDAM, kes tegeleb kõigi Prantsusmaa Vahemere rannikule ehitatud rajatistega<sup>(1)</sup>). Oma ulatuse tõttu vastandub randade planeerimine säästvale arengule. Randade loodusliku aspekti ja madalvete säilitamine peab muutuma peamiseks mureküsimuseks. ELis on probleemi teatud määral juba teadvustama hakatud. Nii on Camargue's veetõusuga kohanemine võimaluse korral teostatud selliselt, et merel lastakse üle võtta alasid, kust ta eelnevalt tagasi on tõmbunud. Itaalias Meremmas (Toskaana kallastel) arutletakse lõbusõidusadamate laienemise piiramise üle, eesmärgiga arendada välja paatide talviseid hoiukohti maal ja hallata täpselt sadamakohtade hõivamist.

## 5. Transport rannikualadel

5.1 Rannikualade maanteevõrgustikud on tihti ülekoormatud. See olukord vähendab liiklusohutust, suurendab CO<sub>2</sub> heitkoguseid ja reostust ning majanduskadu. EL on juba ammu tahtnud suunata ühe osa sellest maismaa liiklusest raudteele või merekiirteele, aga ometi ei ole saavutatud käegakatsutavaid tulemusi. Siinkohal tasub teha mõned märkused:

- loodus- ja keskkonnakaitse liikumine ei ole alati järjepidev ning on tihti vastu selliste infrastruktuuride rajamisele, mis võimaldaksid maismaatransporti vähendada alternatiivsete transpordiliikide arendamise kaudu (nt Lyoni ja Torino vahelise ühendveoga tegeleva raudteeliini blokeerimine, harilikult ollakse igasuguse sadamalaienduse vastu, nt Le Havre'is 2000. aastal või Rotterdamis, vastuseis Reini-Rhône'i kanali elluviimisele);
- hoolimata komisjoni hiljutistest algatustest (teatis „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas” 2007. aastal, määrus „Konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatav Euroopa raudteevõrgustik” 2009. aastal) on ELi raudteekaubavedu arendatud vähesel määral. See tuleneb nii kultuurilistest põhjustest, eelkõige reisirongile antavast traditsioonilisest prioriteedist, kui ka kahtlemata ärikultuuri puudumisest.

5.2 Hoolimata neist raskustest saab rannikualade maismaa kiirteede võrgustike koormust leevendada ainult liikluse ühe osa suunamisega raudteele või merele. Peamiseks väljakutseks on majandusliku ja sotsiaalse arengu kokkusobitamine keskkonnakaitsega.

## 6. Säästva mereäärse turismi suunas

6.1 Turismi esitletakse liiga tihti kui lahendust raskustes rannikualadele. Ometi on turismihooaja kestvus sageli liiga piiratud selleks, et pakkuda kahanevale majandustegevusele tõelist alternatiivi. Turism kui imelahendus võib tõugata rannikualade ülekasutamisele, mis võib kaasa tuua pöördumatud keskkonnoahjud, andmata jätkusuutlikku lahendust majandusprobleemidele. Lisaks võib turismi ülekasutamine lõppeda nii-öelda kuldmine muneva kana tapmisega, sest keskkond laastatakse. Kindlasti tuleks arendada säästvat turismi ning riigivõimud ja valitsusvälistes organisatsioonid on juba mõningaid algatusi käivitanud.

6.2 Prantsusmaal 1986. aastal koostatud seadus rannikualade maaplaneerimise, kaitse ja väärtustamise kohta kiideti heaks vastureaktsioonina niinimetatud rannikute betoneerimisele. Seaduse eesmärk on kaitsta bioloogilist ja ökoloogilist tasakaalu, säilitada keskkond ja maastikud, ent samuti säilitada ja arendada ka veega seotud majandustegevust (kalandus, merekultuurid, sadamategevus jne). Kõnealune tekst on suunatud rannikupiirkondadele ja selle peamised sätted kehtestavad linnastumise osapooltele kohustuse kaitsta erilisi loodusalasid ja keelavad igasuguse ehitamise lähemal kui 100 meetrit kaldast väljaspool linnapiirkondi. Pärast kahekümneaastast kohaldamist tehtud kokkuvõtte on pigem positiivne. ELil ei ole pädevusi rannikualade linna- ja maaplaneerimise valdkonnas, aga vähemalt võib ta ärgitada heade õigusloome ja regulatiivtavade vahetamist liikmesriikide vahel.

6.3 Keskkonnahariduse Fond lõi 1985. aastal sinilipu ökomärgise. Nüüd on olemas Euroopa sinilipp. See ökomärgis puudutab rannikualade ja sadamate piirkondi ning selle saamise tingimus on keskkonnahariduse, ohutuse, puhtuse ja kohalike teenuste olemasolu randades ning jäätmekäitluse, veemajandamise, suplusvee kvaliteedi ja puhastusrajatistega seotud kriteeriumite saavutamine. Lõbusõidusadamate jaoks kehtivad eraldi kriteeriumid. Kuigi kõnealuse algatuse eesmärk on arendada turismi, ei saa märkimata jätta ka selle teisi eeliseid.

6.4 Ökoturismi ja vastutustundlikku turismi arendatakse kõikjal Euroopas, tihti soodustavad seda omavalitsused. Põllumajandusturism võimaldab rannikualade põllumajandusettevõtjatele täiendavat sissetulekut.

<sup>(1)</sup> <http://www.medaorg>.

## 7. Euroopa kalanduspoliitika

7.1 Kalandusvaldkonna haldamine kuulub komisjoni pädevusse. Euroopa säästva kalanduspoliitikaga seatakse kahtluse alla mõned selle valdkonna majandusmudelid, millel on majanduslikus ja sotsiaalses plaanis tõsised tagajärjed. Säästva kalanduse küsimust tuleb käsitleda hea teadusliku teadmuse kaudu, sest vaid nii on võimalik tagada varude pikaajaline haldamine. Siinkohal tuleb vahet teha rahvusvahelistes vetes ja territoriaalvetes kalastamise vahel iga merenduspiirkonna puhul, kasutades samas asjakohaselt toetusi, pidades eelkõige kinni varude parimast haldamisest.

7.2 Eristada tuleb väikese- ja suuremahulist kalapüüki. Väikese-mahulise kalapüügi puhul võimaldaks merekaitsealade Euroopa võrgustiku loomine hallata paremini rannikualade kalaliike, tagades nende alade mittekalastussektorites looduslikult kõrge kontsentratsiooni ja kalade normaalse jaotumise sugude kaupa, et toota piisavalt kulleseid ja noori kalu. Samas oleks kasulik soodustada kalurite seas kalandusühingute loomist (mõnedes riikides on need olemas: kooperatiivid, liidud, kalurite vahekohtud, piirkondlikud nõuandeorganid jne). Vajalik oleks teadusnõustajate aktiivne osalemine, et praegu kasutuses olevate rannikupiirkondade (sadama ümbrus, ühe piirkonna rannik või muu haldus- või ajalooline jaotus) haldamist oleks võimalik parandada ja katta ökoloogiliselt sarnaseid piirkondi. Need kalandusühingud võiks ühendada võrgustikuks, et ergutada kogemuste ja heade tavade vahetamist.

7.3 Käsitleda tuleb ka harrastuskalapüüki, sest kui sellel ei ole piire (harrastuskalapüük meres on enamikes riikides vähereguleeritud) ega majanduslikke piiranguid (mõne kaluri varustuse väärutus ületab kaugelt saagi oma), võib sellel tema ulatust arvestades olla märkimisväärne mõju mõnedele liikidele.

## 8. Rannikualade majandustegevus

8.1 Kõikjal Euroopas on sajandeid tegeldud rannikualade majandustegevusega: sadamad, laevaehitus, kalapüük. Kuigi ELis asuvad mõned maailma suurimatest sadamatest, on laevaehitus ja kalandus suurtes struktuurilistes raskustes.

8.2 Teisest maailmasõjast alates on Euroopa laevaehitus pidanud konkureerima Aasia laevatööstusega, mis on viinud Euroopa laevaehituse restruktureerimise ja spetsialiseerumiseni. Mõned laevatööstused on siiski silmitsi tõsiste raskustega, nt Poola Gdanski, Gdynia ja Szczecini laevatehased. Selles olukorras on vaja teha märkimisväärsed pingutusi töötajate ümberkoolitamiseks ja taas tööle suunamiseks ning seda mitte üksnes Poolas.

8.3 Euroopa on loonud ka ühe maailma esimestest meelelahutustööstusest. Enne kriisi oli selles sektoris üle 37 000 ettevõtte, mis pakkusid tööd üle 270 000 töötajale. See sektor on väga tõsiselt kannatada saanud. Ka siin ollakse vastamisi töötajate jaoks väga raske olukorraga. Kõnealusel sektoris on väga oluline töötajate ümberkoolitamine ja taas tööle suunamine ning sektori säilitamine Euroopa tööstuse alustalana.

8.4 Nagu selgus ülalpool, on kalavarude otsalõppemine ja teatud kalapüügiviiside keeld ELis (aga mitte tingimata ELi välistes riikides) ning liigne kalastamine tinginud sellise Euroopa kalanduspoliitika, mis mõjutab tõsiselt kõnealust sektorit, mis seisab silmitsi vajadusega inimeste ümberkoolitamise ja taas tööle suunamise poliitika järele.

8.5 Vesiviljelus on uus tegevusliik, mis peaks vastama kalaliikide tarbimise kasvavale nõudlusele. Ei tohi unustada, et tegemist on kalapüügist sootuks erineva ametiga, mis sarnaneb rohkem põllumajandusettevõtlusega. Lisaks nõuab see tegevus ettevaatusabinõusid sanitaar- ja keskkonnavaldkonnas.

8.6 Rannikualade säästev areng nõuab selliste tegevuste säilitamist, mis on seotud nende geograafilise asendiga. Rannikualade keskkonnasõbraliku põllumajandustegevuse jätkamine aitab omalt poolt kaasa nende säilimisele. Samas ei paku turism lahendusi kõigile probleemidele seoses taas tööle suunamisega, seda enam võivad mõned turismiga seotud infrastruktuuriprojektid ohustada rannikualadel veel säilinud rohelist alasid. EL peaks osutama erilist tähelepanu selles spetsiifilises ja tundlikus majanduskeskkonnas teostatavate poliitikate majanduslikele ja sotsiaalsetele tagajärgedele.

## 9. Teadlikkuse tõstmine merekeskkonna valdkonnas

9.1 40 % Euroopa rahvastikust on koondunud sellele 136 000 kilomeetri pikkusele rannajoonele, mis tõmbab ligi ka kõige suurema osa turistidest. Paremini tuleb tundma õppida rikkalikku merekeskkonda, mis on nõrgestatud inimasustuse suure tiheduse tõttu. Vaja on merekeskkonna-alase teadlikkuse tõstmise programmi, kus võetakse arvesse kõiki eri asjaolusid merepiirkondades, nt viidates piirkondadele ja alapiirkondadele, mis määratletakse merendusstrateegia kohaldamisega, ja vähemalt ELi ümbrisevas viies meres ja ookeanis (Läänemeri, Põhjameri, Atlandi ookean, Vahemeri ja Must meri), mis võimaldaks teha paremini arusaadavaks ja põhjendada paremini merekaitsemeetmeid, et võidelda reostuse, ülemäärse kalastamise või kallaste seisundi kunstlikest ehitustest tingitud halvenemisega vastu. Seega on väga oluline anda paremat teavet, mis oleks suunatud koolidele ja rannikualade haldamise eest vastutavatele omavalitsustele.

## 10. Ülemaailmsed kliimamuutused ja veetaseme tõus

10.1 Kliimasoojenemine toob ühelt poolt kaasa merede taseme üldise tõusu ja teiselt poolt erakordsete tõsiste kliimanähtuste (tormid, orkaanid, tornaadod jne) esinemissageduse kasvu. Sellega kaasneb rannikute erosioon, randade kadumine ja rannikute kaitsestruktuuride tugevdamine, nagu mõnedes riikides seda juba näha on. See probleem mõjutab Euroopa riike ja piirkondi erineval moel, puudutades üldiselt esmajärjekorras linnapiirkondade rannikuid koos kõigi sadama- ja turismiinfrastruktuuridega. Mõned liikmesriigid on juba algatanud ulatuslikke operatsioone, nt Delta kava Hollandis pärast 1953. aasta üleujutuskatastroofi või

operatsioon Moise Itaalias Veneetsia päästmiseks. Tuleb kavandada ühenduse suundumused nende eelnevalt teadaolevate ja pöördumatute muutustega tegelemiseks, pidades samas silmas majanduslikke ja keskkonnahuve.

10.2 Kliimamuutuste ja nende tagajärgedega tegelemisel ei tohi EL piirduda ennetusmeetmetega, vaid peab käivitama koos liikmesriikidega suure teadus- ja arendusprogrammi, mis põhineks koostööl teadus- ja uurimiskeskuste vahel ning tulemuste ühendamisel. Selline algatus näitaks tiheda Euroopa koostöö kasulikkust ja isegi vajalikkust selles valdkonnas.

Brüssel, 20. jaanuar 2010

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Mario SEPI

---