

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus laevade ringlussevõtu kohta”

COM(2012) 118 final – 2012/0055 (COD)

(2012/C 299/29)

Raportöör: **Martin SIECKER**

10. aprillil 2012 otsustas nõukogu ja 19. aprillil 2012 Euroopa Parlament vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus laevade ringlussevõtu kohta”

COM (2012) 118 final – 2012/0055 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav põllumajanduse, maaelu arengu ja keskkonna sektiioon võttis arvamuse vastu 26. juunil 2012.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 482. istungjärgul 11.–12. juulil (12. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 122, vastu hääletas 31, erapooletuks jäi 6.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Laevu lammutatakse vastutustundetult. Enamik laevu lammutatakse meetodiga, mida nimetatakse randumismeetodiks, mille puhul laevad lihtsalt randuvad India, Bangladeshis või Pakistani rannikul. Seejärel lammutavad laeva kvalifitseerimata töötajad, kellest paljud on lapsed, kellel ei ole asjakohaseid tööriistu ja keda ei kaitsta kuidagi ringlussevõtul vabanevate ohtlike ainete kokkupuute eest.

1.2 Kasutuselt kõrvaldatud laevu käsitletakse ohtlike jäätmetena ja nad kuuluvad Baseli konventsiooni reguleerimisalasse. Konventsioon reguleerib ohtlike jäätmete vedu. Kuna selle konventsiooni eeskirju on juba aastaid pidevalt ja massiliselt rikutud, siis võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon 2009. aastal vastu Hongkongi konventsiooni laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta. Kuna osapooltel on Baseli konventsiooni suhtes eriarvamusi, siis on EL ja selle liikmesriigid kokku leppinud, et mõlema konventsiooniga kehtestatav kontrolli ja jõustamise tase näib olevat samaväärne jäätmeteks peetavate laevade puhul. Kõik Aafrika riigid ja paljud Latiin-Ameerika riigid polnud selle järeldusega nõus. Hongkongi konventsioon peaks jõustuma 2020. aasta paiku, kui selle on piisavalt palju riike ratifitseerinud.

1.3 Euroopa Liidu vastutus selles valdkonnas on märkimisväärt, arvestades et suur osa maailma laevastikust kuulub ELi liikmesriikidest pärit laevaomanikele. Komisjon on juba aastaid selle sektori arengu pärast muret tundnud, mistõttu ta otsustas mitu aastat tagasi probleemiga tegelema hakata. Nii on komisjon viimasel viiel aastal avaldanud sellel teemal rohelise raamatu, seejärel strateegiadokumendi ja nüüd ettepaneku võtta vastu määrus. Kavandatava ELi määrusega nähakse ette mitme Hongkongi konventsiooni nõude varajane rakendamine.

1.4 Ettepanek võtta vastu määrus laevade ringlussevõtu kohta on pigem kahvatu võrreldes varem samal teemal avaldatud rohelise raamatu ja strateegiadokumendiga. Viimases kahes dokumendis analüüsiti põhjalikult laevade lammutamise probleeme eelkõige Bangladeshis, Indias ja Pakistanis, mis viis veendumuseni, et tuleb võtta ranged meetmed nendes riikides valitseva vastuvõetamatu olukorra muutmiseks. Määruse ettepanekus kavandatud meetmed ei võimalda siiski probleeme lahendada. Komitee on sunnitud nentima, et selleks puudub täielikult poliitiline tahe.

1.5 Ettepanekust puudub näiteks majandushoob, mis võimaldaks komisjonil olukorda soodsas suunas mõjutada. Eelmistes dokumentides oli sellest veel juttu. Komisjon on tellinud ka uuringu võimaluse kohta luua fond, millesse peaks sissemakse tegema iga laev, mis mõnes Euroopa sadamas maabub. Makse suurus sõltuks nii tonnaazist kui ka mürgisusest. Samuti rakendatakse sellise fondi loomisega suurepäraselt saastaja maksab põhimõtet. Ühte osa sellest rahast võib kasutada ka töötingimuste parandamiseks Kagu-Aasias, õpetades töötajaid turvaliselt ja tervisele ohutult töötama, tõstes kohapeal teadlikkust suurte merelaevade vastutustundetult lammutamise ohtudest ja parandades avalikku infrastruktuuri kohapeal.

1.6 Komitee soovib komisjonil uurida võimalusi kasutada seda raha Euroopa lammutussuutlikkuse arendamiseks ja ringlussevõtu tööstuse loomiseks. Euroopa Liidus on piisav dokimismõimsus, mida ei kasutata enam või kasutatakse vähe laevade ehitamiseks ja parandamiseks, kuid mis on sobiv laevade lammutamiseks ja ringlussevõtuks. See on täiesti kooskõlas ELi sooviga kujundada lõpuks välja säästev taaskasutusühiskond, kus suur osa jäätmetest töödeldakse keeruka ja hästi kavandatud

ringlussevõtu süsteemi abil ümber tooraineks. See pakuks suurt majanduslikku kasu väärtusliku materjalina, millega saaks suure osas vastata toorainenduselisele ja luua palju uusi töökohti. Arvestades toorainehinna pidevat tõusu ja kõrget tööpuudust mitmes ELi liikmesriigis, võib see kogu Euroopale väga kasulik olla. Lisaks pakuks kõrvaldatud laevade ringlussevõtule spetsialiseeruv tööstus võimaluse arendada merepiirkondi ning koolitada uuteks ametiteks noori ja töötuid.

1.7 Kui EL soovib, et tema laevu lammutataks vastutustundlikult, siis on põhjendatud, et ta osaleb ka vajaliku infrastruktuuri ehitamises, et see saaks toimuda korrektselt. Turumajanduses ei ole midagi tasuta, kõige eest tuleb maksta. Kui laevu lammutatakse vastutustundlikult, makstakse seda hinda rahas. Vastutustundetu lammutuse korral makstakse üks osa sellest hinnast muud moodi, näiteks kohaliku keskkonnasaaste ja inimelude kaotusega. Arvestades, et me ei soovi ELis sellise „vääringu” kui seadusliku maksevahendiga nõustuda, ei saa me ka lubada, et seda kasutatakse maksetehingutes kolmandate riikidega. Komisjon võiks seda punkti rohkem rõhutada. Seetõttu leiab komitee, et komisjon oleks pidanud esitama parema, loominguilisema, kõrgeleenusliku ja uuenduslikuma ettepaneku, mis vastaks paremini komisjoni varasemate dokumentide ja komitee nende kohta avaldatud arvamuste ambitsioonitasemele.

1.8 Komitee soovib – võttes arvesse seda, et eesmärk on lubada laevade ringlussevõtmist OECDst välja jäävate riikide rajatistes, tingimusel et need rajatised vastavad Euroopa nimekirja lisamise nõuetele –, et määrus tugineks eelkõige asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonide⁽¹⁾ kehtivatele suunistele, samuti konventsioonile endale ja selle tehnilistele suunistele.

2. Sissejuhatus

2.1 1980ndate aastate lõpus töid tööstusriikidest arengumaadesse saadetavate mürgiste jäätmete vood kaasa rahvusvahelise pahameele. Ajalehtedesse jõudsid uudised 8 000st Nigeerias Koko rannale jäetud keemiliste jäätmete vaadist ja laevadest nagu Karin B, mis sõitis sadamast sadamasse ja üritas oma ohtlike jäätmete lasti maha laadida, mis rõhutas vajadust võtta vastu karmimad rahvusvahelised eeskirjad. 1989. aastal võeti vastu ÜRO Baseli konventsioon, millega kehtestati raamistik ohtlike jäätmete rahvusvahelist piiriülest liikumise kontrollimiseks.

2.2 Baseli konventsioonis nähakse riikidevahelistele jäätmesaadetistele ette ülemaailmne kirjalik eelneva teavitamise ja loa

⁽¹⁾ Täielikult või osaliselt lammutatud laevade keskkonnohutu käitlemise tehnilised juhised. Baseli konventsioon ohtlike jäätmete üle piiri viimise ja kõrvaldamise kontrolli kohta, ÜRO Keskkonnaprogramm; Juhised „Ohutus ja tervishoid laevade lammutamisel: juhised Aasia riikidele ja Türgile”, Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO) Laevade ringlussevõtu juhised, Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO).

andmise süsteem. 1995. aastal võeti muudatusena vastu absoluutne keeld vedada ohtlike aineid Euroopa Liidu ja OECD riikidest OECD-välistes riikidesse. EL võttis Baseli konventsiooni ja muudatusena vastu võetud ekspordikeelu ELi õigusesse üle⁽²⁾.

2.3 Kuigi seadusandlus jäätmesaadetiste kohta kehtib ka laevadele ning Baseli konventsiooni järgi on juba sätestatud, et laeva võib alates teatud etapist käsitleda jäätmena, on see teiste rahvusvaheliste reeglite kohaselt jätkuvalt määratletud laevana. Kuna peaaegu kõigis laevades on arvestatav kogus ohtlike materjale, nt kütust ja vanaõli, asbesti, klaasvilla, polüklooritud bifenuüle, tributüülina, raskemetalle värvides jmt, tuleb lammutamisele minevaid laevu pidada ohtlikeks jäätmeteks. Seega tohib Baseli konventsiooni järgi selliseid ELi liikmesriigi lipu all sõitvaid laevu, kui need on eksporditud OECD riikidest, lammutada üksnes OECD riikides.

2.4 Siiski hoiduvad laevad alailma eeskirjade täitmisest kõrvale, mistõttu on nii rahvusvahelised eeskirjad kui ka liidu õigusaktid oma eesmärgi kaotanud. Olukorra parandamiseks kutsusid Baseli konventsiooni osalised Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) üles töötama välja kohustuslikud laevade ringlussevõtu nõuded. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon koostas 2006. aastal konventsiooni eelnõu, mis võeti 2009. aastal vastu Hongkongi konventsioonina laevade ohutu ja keskkonnohoidliku ringlussevõtu kohta (edaspidi „Hongkongi konventsioon”). Selleks, et see jõustuks ja selle mõju hakkaks avalduma, peab selle ratifitseerima piisav arv suuri lipu- ja ringlussevõtu-riike.

2.5 Baseli konventsiooni osalised väljendasid 2006. aastal heameelt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooni eelnõu üle ning hakkasid läbi viima hindamist selle kohta, kas Hongkongi konventsiooniga kehtestatud kontrolli ja jõustamise tase on samaväärne Baseli konventsiooniga kehtestatud tasemega. Euroopa Liit ja selle liikmesriigid viisid hindamise lõpule 2010. aastal ning selles jõuti järeldusele, et kahe konventsiooniga kehtestatud kontrolli ja jõustamise tase näib olevat samaväärne selliste laevade puhul, mida peetakse jäätmeteks. 2011. aasta oktoobris kutsusid Baseli konventsiooni osalised üles ratifitseerima Hongkongi konventsiooni, et see saaks jõustuda. Konventsioon jõustub kõige varem 2020. aastal. Kui konventsioon jõustub, saavad selle osalised oma suuri kaubalaevu lammutada üksnes riikides, kes on konventsiooni osalised.

2.6 Keskkonnakahjulikud ja ohtlikud laevade lammutamise tavad tekitavad endiselt suurt muret Euroopa Komisjonile, kes jälgib pingsalt olukorda. Komisjon avaldas 2007. aastal rohelise

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1013/2006, 14. juuni 2006, jäätmesaadetiste kohta.

raamatu laevade parema lammutamise kohta⁽³⁾ ning 2008. aastal teatise, millega tehakse ettepanek laevade lammutamist käsitleva ELi strateegia vastuvõtmiseks⁽⁴⁾. Nende põhjal koostas komitee varasemad arvamused⁽⁵⁾. Käesoleva arvamusega vastab komitee komisjoni esitatud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus laevade ringlussevõtu kohta⁽⁶⁾.

3. Taust

3.1 Laevade lammutamist mõjutavad turutegurid. Selle, millisel ajahetkel laev lammutatakse, määravad kindlaks vanaeva laevastiku ülalpidamiskulud, prahihinnad ja terasejäätmete hind. Lammutamiskoha valikut mõjutab eelkõige hind, mida lammutusrajatis saab kõnealuse laeva eest pakkuda. Kõnealune hind sõltub jällegi asjakohase piirkonna ringlussevõetud terase vajadusest ning töötajate kaitse ja keskkonnavalasest infrastruktuurist. Need tegurid on aja jooksul suurte merelaevade ringlussevõtu suunanud ümber Kagu-Aasiasse.

3.2 Kõigist lammutatud ja kasutuselt kõrvaldatud laevadest maailmas on alates 2004. aastast rohkem kui 80 % lammutatud Indias, Pakistanis ja Bangladeshis, kasutades nn randumismetodit. Laevad randuvad liivarandadel, kus nad lammutatakse ilma raskeid masinaid kasutamata. Lisaks ei ole nendel riikidel vajalikku infrastruktuuri rängalt saastunud ja mürgiste jäätmete vastutustundlikuks käitlemiseks. Kagu-Aasia riikide valitsused keelduvad nende tavade vastu võitlemast, sest nad peavad laevade ringlussevõttu oluliseks majandustegevuseks, mida tuleb võimalikult vähe takistada. See loob ka palju töökohti, kuid selle sotsiaalsed ja keskkonnavalased tagajärjed on katastroofilised.

3.3 Aasiasse lammutamisele saadetud suured laevad moodustavad peamise ohtlike jäätmete voo tööstusriikidest arengumaadesse. Nimelt on neis nii asbesti, kütust, vanaõli, polüklooritud bifeniüle kui ka raskemetalle. Komisjoni (transpordi ja energeetika peadirektoraadi) 2004. aasta uuringu järgi käideldakse igal aastal (kuni 2015. aastani) niimoodi hinnanguliselt 1 000–3 000 tonni asbesti, 170–540 tonni polüklooritud bifeniüle, 6 000–20 000 tonni mürgist värvi ja 400 000–1,3 miljonit tonni vanaõli. Selle keskkonnamõju on väga vähe põhjalikult uuritud, kättesaadavad andmed viitavad sellele, et laevade lammutamine mõjutab oluliselt merevett, ranna pinnast ja setteid. Lammutusrajatiste põhjustatud merereostust Indias ja Bangladeshis on aerofotodel selgelt näha. Valitsusvälised organisatsioonid on teatanud, et taimed ja kalad on nendest piirkondadest kadunud.

3.4 Ohutuse ja tervise seisukohalt on Kagu-Aasia lammutustehastes töötajate kriitilised. Raskete masinate ja töötajate

ohutusvarustuse puudumine suurendab oluliselt töiste õnnetuste ohtu. India valitsuse aruande kohaselt toimus Alangi tehastes 1996.–2003. aastal 434 õnnetust, milles hukkus 209 töötajat. Pakistani edastatud aruannete kohaselt hukkus selles riigis 1986.–2006. aastal rohkem kui 400 töölisi ja 6 000 sai tõsiseid vigastusi. Lisaks arvatakse, et tuhanded töölised saavad mürgiste ainete käsitlemisest ilma ettevaatusabinõude ja kaitsevahenditeta ja nende ainete sissehingamisest pöördumatuid kahjustusi. Enamik töölisi on pärit kõige vaesematest piirkondadest, nad on hariduseta, töötavad ilma töölepingu, tervise- või õnnetusjuhtumikindlustuseta ega tohi moodustada ametiühinguid. Ühest Indias tehtud uuringust tuli välja ka laste tööjõu kasutamise suur osakaal. Neljandik kõigist töötajatest on alla 18-aastased. 10 % on isegi alla 12-aastased.

4. Määruse põhisisu

4.1 Laevade ringlussevõtu määruse eesmärk on vähendada oluliselt ELi lipu all sõitvate laevade ringlussevõtuga eelkõige Kagu-Aasias põhjustatavat negatiivset mõju, tekitamata tarbetut majanduslikku koormust. Kavandatava määrusega nähakse ette Hongkongi konventsiooni mitme nõude varajane rakendamine, kiirendades sellega konventsiooni jõustumist kogu maailmas.

4.2 Varem rakendatakse järgmised Hongkongi konventsiooni nõudeid.

4.2.1 ELi liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel tuleb koostada pardal olevate ohtlike materjalide loendi ja ajakohastada seda kogu laeva tööea jooksul. Uutel laevadel tuleb see loend kohe koostada, samas kui olemasolevatele laevadele antakse selleks aega viis aastat. Loendit peab enne laeva ringlussevõttu saatmist ajakohastama ja täiendama, et loaga laevalammutuskoht oleks võimeline kõiki pardal olevaid ohtlikke materjale ja jäätmeid käitlema.

4.2.2 Hongkongi konventsiooni nõuete alusel on välja töötatud loetelu nõuetest, millele laevalammutuskoht peab vastama. Lisatud on täiendavad nõuded, et kaitsta paremini keskkonda ja inimeste tervist. Nõuetele vastavad laevalammutuskohad võidakse kanda laevalammutuskohtade Euroopa loetellu. ELi liikmesriigi lipu all sõitvaid laevu lubatakse ringlusse võtta üksnes Euroopa loetelus esinevates laevalammutuskohtades.

4.2.3 Liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel tuleb enne nende laevalammutuskohale üleandmist vähendada nii palju kui võimalik pardal olevate ohtlike materjalide kogust. Tankerite puhul peab laevaomanik tagama, et laeva seisund lammutuskohta saabumisel on selline, mis võimaldab selle sertifitseerida kui sisenemiseks ohutu ja tuletõdeks ohutu, et vältida lammutuskohas plahvatusi ja (surmaga lõppevaid) tööõnnetusi.

⁽³⁾ COM(2007) 269 final.

⁽⁴⁾ COM(2008) 767 final.

⁽⁵⁾ CESE 1701/2007, ELT C 120, 16.5.2008, lk 33; CESE 877/2009, ELT C 277, 17.11.2009, lk 67.

⁽⁶⁾ COM(2012) 118 final.

4.3 Vastupidiselt kehtivatele õigusaktidele põhineb kavandatud määrus Hongkongi konventsiooni kontrolli- ja jõustamisüsteemil, mis on välja töötatud spetsiaalselt laevade ja rahvusvahelise laevanduse jaoks. See peaks aitama parandada ELi õigusaktidest kinnipidamist. Kehtivate õigusaktide peamine probleem on see, et raske on kindlaks määrata, millal muutub laev jäätmeks. Uues süsteemis teatatakse liikmesriikidele ringlussevõtu kavandatud algusest ja laeva ringlussevõtmisest. Kui liikmesriigid võrdlevad loetelu sellistest laevadest, millele nad on välja andnud ohtlike materjalide sertifikaadi, loeteluga nendest laevadest, mis on ringlusse võetud loaga lammutuskohtades, on neil ebaseaduslikku ringlussevõttu lihtsam avastada.

4.4 Lisaks majanduslikele teguritele on vastutustundliku ringlussevõtu kehtestamisel probleemiks ka ringlussevõtu võimsus Euroopas. Nimelt on ringlussevõtu võimsus vaevalt piisav ELi liikmesriikide sõjalaevastiku ja muude avaliku sektori laevade ringlussevõtuks. Kavandatava määрусega lubatakse laevu ringlusse võtta väljaspool OECD riike asuvates lammutuskohtades, mis vastavad nõuetele ning mis on kantud Euroopa loetellu. Seega oleks määрусega võimalik lahendada ka probleeme seoses laevaomanikele seaduslikult kättesaadava ringlussevõtu võimsuse puudumisega. See on seda olulisem, et järgneval kümnel aastal võetakse prognooside kohaselt väga palju laevu ringlusse.

5. Üldised märkused

5.1 Laevu lammutatakse vastutustundetult. Enamik laevu lammutatakse meetodiga, mida nimetatakse randumismeetodiks, mille puhul laevad lihtsalt randuvad India, Bangladeshis või Pakistani rannikul. Seejärel lammutavad laeva seal kvalifitseerimata töötajad, kellest paljud on lapsed, kellel ei ole asjakohaseid tööriistu ja keda ei kaitsta kuidagi ringlussevõtul vabanevate ohtlike ainetega kokkupuute eest. Töötajaid ekspluateeritakse ja neil ei ole võimalik oma õiguseid maksmata panna, sest ametiühingud ei ole selles sektoris, eelkõige Bangladeshis ja Pakistanis, tavaliselt lubatud. Valitsused ei tee kuritarvituste vastu midagi. Tegemist on olulise majandustegevusega nende riikide jaoks, mida iseloomustab eelkõige nõrk ja korrumppeerunud valitsus ning tugevad ja vastutustundetud ettevõtjad, eelkõige kõnealusel sektoris.

5.2 Selle tegevuse puhul ei seisne majanduslik huvi üksnes loodud töökohtades, vaid ka ja eelkõige toorainega varustamises. Need riigid täidavad suure osa oma terasevajadusest laevade ringlussevõetuga. Lisaks seisneb selle sektori tähtsus nendes riikides tööhõives, kuid sotsiaalselt vaatenurgast on see kaheldav. Nimelt palgatakse selles sektoris peamiselt kvalifitseerimata töötajaid elanikkonna kõige vaesematest kihtidest. Neil on küll tööd, kuid mitte töökohta, sest neid palgatakse päeva kaupa. Euroopas ja mujal maailmas (ILO 2009. aasta ülemaailmne töökohtade pakt) näeb töökoha mõiste ette, et töötajal on võimalik sellest ära elada ja perekonda ülal pidada. Kuid Kagu-Aasia randade lammutusrajatistes pakutav töö ei võimalda töötajatel sellest ära elada, vaid kõige rohkem mingi aja jooksul lihtsalt ellu jääda. Tegelikult hukuvad selle töö tõttu paljud töötajad. Kas siis kiiresti, paljude tööõnnetuste tagajärjel, või aeglaselt, ohtlike ja ravimatute haiguste tagajärjel, mida nad võivad tööl saada.

5.3 Euroopa Liidu vastutus selles valdkonnas on märkimisväärne, arvestades et suur osa maailma laevastikust kuulub ELi

liikmesriikidest pärit laevaomanikele. Komisjon on juba aastaid selle sektori arengu pärast muret tundnud, eelkõige Baseli konventsiooni eeskirjade ulatusliku rikkumise pärast. See on põhjus, miks komisjon otsustas mitu aastat tagasi probleemiga tegelema hakata. Nii on komisjon viimasel viiel aastal avaldanud sellel teemal järjest rohelise raamatu, strateegiadokumendi ja nüüd ettepaneku võtta vastu määrus.

5.4 Ettepanek võtta vastu määrus laevade ringlussevõtu kohta on pigem kahvatu võrreldes varem samal teemal avaldatud rohelise raamatu ja strateegiadokumendiga. Kahe viimases dokumendis on laevade lammutamise probleeme eelkõige Bangladeshis, Indias ja Pakistanis põhjalikult analüüsitud, mis viis veendumuseni, et tuleb võtta ranged meetmed nendes riikides valitseva vastuvõetamatu olukorra muutmiseks. Määruse ettepanekus kavandatud meetmed ei võimalda siiski probleeme lahendada. Komitee on sunnitud nentima, et selleks puudub poliitiline tahe. Sellest ei ole mitte ainult kahju, vaid see on ka üllatav. Teistes paralleelsetes valdkondades on komisjon näidanud üles vajalikku poliitilist taht.

5.5 Kõnealusel ettepanekus ei peegeldu eriti varasemates dokumentides esitatud kavand, näiteks kehtestada laevaomanikele, -ehitajatele ja lossimisettevõtjatele teatud kohustused tagamaks, et laevad lammutatakse ja võetakse kasutuselt kõrvaldamise etapis ringlusse vastutustundlikult. Kavandatud meetmed on nõrgad ja neil on mitmeid õiguslikke puudusi.

5.6 Pärast Hongkongi konventsiooni ettepaneku lõpuleviimist püüdsid Baseli konventsioonis osalevad riigid hinnata, kas kahe konventsiooni kontrolli ja jõustamise tase on sarnane. Nad ei jõudnud selles küsimuses kokkuleppele. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja Euroopa Liidu liikmesriikide arvates olid need sarnased. Üks eriarvamuse põhjustest võib olla see, et Hongkongi konventsioonis käsitletakse vaid laevade lammutamist. Baseli konventsioonis käsitletakse aga eelkõige ohtlike ainete vastutustundlikku käitlemist ja kehtestatakse ka nõuded järeltöötusele. Hongkongi konventsioonis räägitakse sellest vähe. Komitee märgib, et komisjoni ettepanekus käsitletakse seda küll, kuid üldiselt ja soovitab – võttes arvesse seda, et eesmärk on lubada laevade ringlussevõtmist OECDst välja jäävate riikide rajatistes, tingimusel et need rajatised vastavad Euroopa nimekirja lisamise nõuetele – et määrus tugineks eelkõige asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonide (?) kehtivatele suunistele, samuti konventsioonile endale ja selle tehnilistele suunistele.

5.7 On tõsi, et kõnealusel ettepanekus minnakse kaugemale Hongkongi konventsiooni sätetest, kuid mitte nii kaugemale kui Baseli konventsioonis. Komisjon märgib, et ei soovi latti liiga kõrgele asetada, et riigid, kus laevu lammutatakse inimestele ja

(?) Vt joonealune märkus 1.

keskkonnale kahjulike meetoditega, ei loobuks Hongkongi konventsiooniga liitumast, sest muidu kaotaks määrus oma mõtte. See väide on vaieldav: kui konkreetset õigusakti või eeskirja (Baseli konventsioon) rikutakse korduvalt, siis ei tundu selle asendamine uue õigusrežiimiga, mille rakendamise tase on nõrgem (Hongkongi konventsioon), kõige sobivam viis probleemi lahendamiseks. Komisjon oleks võinud rakendamise tasemele rohkem tähelepanu pöörata.

5.8 Kaks levinud meetodit Baseli konventsiooni kohustustest möödahiilimiseks on laeva lipu muutmine ELi liikmesriigi lipust kolmanda riigi lipuks ning laeva müümine edasimüüjale. Kui müük toimub Euroopa vetes, siis ei saa edasimüüja laeva ringlussevõtuks eksportida väljapoole OECD riike, sest sellele kehtivad Baseli konventsiooni eeskirjad. Edasimüüja annab siis kinnituse, et ta ei osta laeva lammutamiseks, vaid majanduslikul eesmärgil. Kuid niipea, kui laev on Euroopa Liidu vetest lahkunud, võetakse tihti peale suund otse mõnele Kagu-Aasia rannale ja kinnitus osutub valeks.

5.9 Komitee sedastab, et komisjoni ettepanekusse on üle võetud Hongkongi konventsiooni peamised osad, millega jagatakse vastutus ühelt poolt lipu-, ringlussevõtu- ja sadamariigi vahel ja teiselt poolt laeva omanike, ehitajate ja laevalammutuskoha vahel. Komitee kahtleb siiski, kas vastutus on õiglaselt jaotatud, ja oleks soovinud, et selles oleks reguleeritud ka eelmiste omanike ja tulusaavate omanike staatust.

5.10 Ettepanekust puudub näiteks majandushoob, mis võimaldaks komisjonil olukorda soodsas suunas mõjutada. Eelmistes dokumentides oli sellest veel juttu. Komisjon on tellinud ka uuringu võimaluse kohta luua fond, millesse peaks sissemakse tegema iga laev, mis mõnes Euroopa sadamas maabub. Makse suurus võiks sõltuda nii tonnažist kui ka mürgisusest. Pealegi sobituks sellise fondi loomine suurepäraselt saastaja maksab põhimõttega. Üht osa sellest rahast võib kasutada ka töötingimuste parandamiseks Kagu-Aasias, õpetades töötajaid turvaliselt ja tervisele ohutult töötama, tõstes kohapeal teadlikkust suurte merelaevade vastutustundetu lammutamise ohtudest ja parandades avalikku infrastruktuuri kohapeal.

5.11 Komitee soovib komisjonil uurida võimalusi kasutada seda raha Euroopa lammutussuutlikkuse arendamiseks ja ringlussevõtu tööstuse loomiseks. Euroopa Liidus on piisav dokkimisvõimsus, mida ei kasutata enam või kasutatakse vähe laevade ehitamiseks ja parandamiseks, kuid mis on sobiv laevade lammutamiseks ja ringlussevõtuks. See on täiesti kooskõlas ELi sooviga kujundada lõpuks välja säästev taaskasutusühiskond, kus suur osa jäätmetest töödeldakse keeruka ja hästi kavandatud ringlussevõtu süsteemi abil ümber tooraineks. See pakuks suurt majanduslikku kasu väärtusliku materjalina, millega saaks suures osas vastata toorainenõudlusele ja luua palju uusi töökohti.

Arvestades toorainehinna pidevat tõusu ja kõrget tööpuudust mitmes ELi liikmesriigis, võib see kogu Euroopale väga kasulik olla.

5.12 Kui EL soovib, et tema laevu lammutataks vastutustundlikult, siis on põhjendatud, et ta osaleb ka vajaliku infrastruktuuri ehitamises, et see saaks toimuda korrektselt. Turumajanduses ei ole midagi tasuta, kõige eest tuleb maksta. Kui laevu lammutatakse vastutustundlikult, makstakse seda hinda rahas. Vastutustundetu lammutuse korral makstakse üks osa sellest hinnast muud moodi, näiteks kohaliku keskkonnasaaste ja inimelude kaotusega. Arvestades, et me ei soovi ELis sellise „vääringu“ kui seadusliku maksevahendiga nõustuda, ei saa me ka lubada, et seda kasutatakse maksetehingutes kolmandate riikidega. Komisjon võiks seda punkti rohkem rõhutada. Seetõttu leiab komitee, et komisjon oleks pidanud esitama parema, loominguilisema, kõrgele nullisema ja uuenduslikuma ettepaneku, mis vastaks paremini komisjoni varasemate dokumentide ja komitee nende kohta avaldatud arvamuste ambitsioonile.

6. Konkreetsete märkused

6.1 Komitee toetab laevade ringlussevõtu ettepaneku eesmärgi ja komisjoni üldist käsitlusviisi, kuid on kahtleval seisukohal selle elluviimise tõhususes. Komitee kritiseerib eelkõige järgmised punkte.

6.2 Määruse artiklis 15 on sätestatud, et väljaspool liitu asuvad ringlussevõtu ettevõtjad võivad olla Euroopa loetelus, kui nad vastavad ELi kehtestatud vastutustundliku lammutamise nõuetele. Siiski peavad need samad ringlussevõtu ettevõtjad tõendid esitama. Määruse ettepanekusse on komisjoni või tema nimel tegutsevate agentide tehtavad kohapealsed kontrollid võetud ainult ühe võimalusena. Komitee kutsub komisjoni üles sätestama sõltumatu kolmanda poole teostatavate kontrollide ja järelevalve täpset ja tõhusat mehhanismi, et oleks tagatud vastavus artiklis 12 ettenähtud nõuetele.

6.3 Artiklis 12 nimetatakse, millistele nõuetele peavad vastama laevalammutuskohad, kes soovivad selles Euroopa loetelus olla. Komiteel ei nende nõuete endi kohta märkusi. Kuid ta sedastab siiski, et vastavalt artiklis 28 nimetatud üleminekusätetele võib liikmesriik enne Euroopa loetelu avaldamist lubada laevu ringlusse võtta väljaspool liitu asuvates lammutuskohades tingimusel, et laevaomanikult, laevalammutuskohalt või muul viisil saadud teabe põhjal kontrollitakse, kas kõnealune laevalammutuskohad vastab artikli 12 nõuetele. Ka siinkohal kutsub komitee komisjoni üles sätestama sõltumatu kolmanda poole teostatavate kontrollide ja järelevalve täpset ja tõhusat mehhanismi, et oleks tagatud vastavus artiklis 12 ettenähtud nõuetele.

6.4 Artiklis 23 tehakse ettepanek näha määruse rikkumise korral ette karistusi, mis võivad olla tsiviil- või haldusõiguslikud, kuid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Konkreetseid karistusi ei mainita üldse. Samas artiklis nähakse ette võimalus kehtestada karistusi ka eelviimasele laevaomanikule, kui laev müüakse ära ja saadetakse seejärel vähem kui kuue kuu jooksul ringlussevõtuks lammutuskohta, mis ei ole kantud Euroopa loetellu. Komitee rõhutab siiski, et kuus kuud on laeva keskmise tööeaga võrreldes väga lühike aeg. Samuti märgib komitee, et ette nähtud karistustest erandi saamiseks, nt juhul, kui laevaomanik suudab tõestada, et ei müünud laeva kavatsusega see ringlusse võtta, piisab kinnituse esitamisest, mida on korduvalt nähtud seoses praeguste probleemidega Baseli konventsiooni sätete jõustamisel.

6.5 Artiklis 30 ütleb komisjon, et vaatab määruse läbi hiljemalt kaks aastat pärast Hongkongi konventsiooni jõustumise kuupäeva. See peaks jõustuma 2020. aastal, mistõttu peaks määruse läbivaatamine toimuma 2022. aastal. Komisjon kaalub muu hulgas võimalust kanda Hongkongi konventsiooni osaliste

poolt lubatud lammutuskohad laevalammutuskohtade Euroopa loetellu, et vältida töö ja halduskoormuse dubleerimist. Kuid on täiesti võimalik, et need lammutuskohad ja eelkõige pärast lammutust ohtlike ainete vastutustundliku käitlemise eest vastutav järeltöötuse ahel ei vasta Euroopa loetelu nõuetele. See võib ka praegust tava nõrgendada.

6.6 Komitee juhib tähelepanu sellele, et laevade ringlussevõtu riikides, kus kasutatakse randumismeetodit, kaasneb täiesti puudulik tööohutus, töötajate ekspluateerimine ja katastroofilised tagajärjed keskkonnale. Laevu lammutatakse käsitsi rannal. Kõik kahjulikud ained, mida need sisaldavad (kütus, vanaõli, polüklooritud bifenuülid jne) voolavad vabalt merre või imuvad liiva sisse. Kohapealsete kontrollidega on kindlaks tehtud, et nende randade läheduses, kus laevu lammutatakse, on floora ja fauna täiesti kadunud. Arvestades ELi säästva arengu programmi, oleks võinud oodata, et komisjon välistab selgelt Euroopa loetelust seda meetodit kasutavad laevalammutuskohad. Kuid see selgus puudub praegu.

Brüssel, 12. juuli 2012

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Staffan NILSSON

LISA

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse

Arutelu käigus lükati tagasi järgmised muudatusettepanekud, mis kogusid hääletamisel vähemalt veerandi antud häälest.

Punkt 5.5

Muuta järgmiselt:

„Kõnealuses ettepanekus ei peegeldu eriti varasemates dokumentides esitatud kavad, näiteks kehtestada laevaomanikele, -ehitajatele ja lossimisettevõtjatele teatud kohustused tagamaks, et laevad lammutatakse ja võetak kasutuselt kõrvaldamise etapis ringlusse vastutustundlikult. Kavandatud meetmed on nõrgad võiksid olla tugevamad ja neil on mitmeid õiguslikke ebakindluset puudusi.”

Hääletuse tulemus

Poolt: 70
Vastu: 72
Erapooletuid: 0

Punkt 5.7

Muuta järgmiselt:

„On tõsi, et kõnealuses ettepanekus minnakse kaugemale Hongkongi konventsiooni sätetest, kuid mitte nii kaugele kui Baseli konventsioonis. Komisjon märgib, et ei soovi latti liiga kõrgele asetada, et riigid, kus laevu lammutatakse inimestele ja keskkonnale kahjulike meetoditega, ei loobuks Hongkongi konventsiooniga liitumast, sest muidu kaotaks määrus oma mõtte. See väide on vaieldav: kui konkreetset õigusakti või eeskirja (Baseli konventsioon) rikutakse korduvalt, siis ei tundu selle asendamine uue õigusreežiimiga, mille rakendamise tase on nõrgem (Hongkongi konventsioon), kõige sobivam viis probleemi lahendamiseks. Komisjon oleks võinud rakendamise tasemele rohkem tähelepanu pöörata.”

Hääletuse tulemus

Poolt: 65
Vastu: 86
Erapooletuid: 0

Punktid 5.10 ja 1.5 (hääletati koos)

Välja jätta:

„Ettepanekust puudub näiteks majandushoob, mis võimaldaks komisjonil olukorda soodsas suunas mõjutada. Eelmistes dokumentides oli sellest veel juttu. Komisjon on tellinud ka uuringu võimaluse kohta luua fond, millesse peaks sisse makse tegema iga laev, mis mõnes Euroopa sadamas maabub. Makse suurus võiks sõltuda nii tonnaazist kui ka mürgisusest. Pealegi sobitaks sellise fondi loomine suurepäraselt saastaja maksab põhimõttega. Üht osa sellest rahast võib kasutada ka töötingimuste parandamiseks Kagu Aasias, õpetades töötajaid turvaliselt ja tervisele ohutult töötama, töstes kohapeal teadlikkust suurte merelaevade vastutus- tundetu lammutamise ohtudest ja parandades avalikku infrastruktuuri kohapeal.”

Hääletuse tulemus

Poolt: 69
Vastu: 80
Erapooletuid: 2