

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „ELi meresõidu turvalisuse strateegia”

(2014/C 458/11)

Raportöör: **Anna Bredima**

20. novembril 2013 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus-ja Sotsiaalkomiteega järgmise ühisteatise osas:

„Avatud ja turvaline ülemaailmne merendusvaldkond: Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegia elemendid”

JOIN(2014)9 final.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav välissuhete sektsioon võttis arvamuse vastu 17. juulil 2014.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 501. istungjärgul 10.–11. septembril 2014 (11. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 142, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 3.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee tunneb heameelt selle üle, et EL näitas üles poliitilist tahet asetada meresõidu turvalisus oma poliitilises päevakorras tähtsale kohale. Komitee toetab Euroopa meresõidu turvalisuse strateegia elemente käsitlevat ühisteatist ja selle terviklikku lähenemisviisi merel valitsevate mitmetahuliste ohtudega toimetulemisele. Strateegia puudutab otseselt Euroopa kodanikuühiskonda. Komitee toetab strateegilist, valdkonnaülest lähenemisviisi meresõidu turvalisusele, mis tugineks saavutatud tulemustele, loomata uusi struktuure. Selline lähenemisviis loob kooskõlas majanduskasvu strateegiaga „Euroopa 2020” töökohti ja muudab merenduselukutsed meremeeste jaoks atraktiivsemaks.

1.2 Komitee kiidab heaks kavandatud sünergia Euroopa Komisjoni, Euroopa välisteenistuse, Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA), Europol, Frontexi, Euroopa Kaitseagentuuri (EDA), Euroopa Liidu sõjalise staabi ning kriisiohjamise ja planeerimise direktoraadi vahel. Ta toetab püüet leida merega seotud tegevuste vahel riigiülene sünergia, järgides samas subsidiaarsuse põhimõtet. Kõikehõlmav ELi lähenemisviis, sh ühine arusaam praegusest olukorrast, kindlustab tänu seiretegevuse paremale koordineerimisele ressursside tõhusama kasutuse.

1.3 Komitee kutsub ELi üles tegema rohkemat, et tegutseda NATO olemasolevate ressursside abil. Komitee tervitab positiivseid tulemusi, mis saadi mitme operatsiooni ühispaiknemisega peakorteris Northwoodis, ja teeb ettepaneku tihedamaks koostööks Euroopa mereväeülemate foorumiga (CHENS), riikide rannikuvalvega ja Euroopa rannikuvalve ülesandeid käsitleva foorumiga, mis põhineks Frontexi ja Euroopa patrullvõrgustiku kogemustel.

1.4 Komitee tervitab ühiskasutuse algatust varustusvõimaluste ühiseks kasutamiseks ja ühiseks sõjaliseks/tsiviiltegevuseks. Selleks peavad merendusala võimekuse ja merejõudude suutlikkuse standardid ühilduma. Liikmesriikide koostöö ja solidaarsus aitab optimeerida olemasoleva taristu kasutamist ja tagada kulutõhususe.

1.5 1982. aasta UNCLOS-i konventsiooni ja 1988. aasta ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni (SUA) ratifitseerimine ja kohaldamine ELi liikmesriikide ning teiste maailma riikide poolt annab õigusliku aluse kriminaalvastutusele võtmiseks. Komitee kordab uuesti vajadust teha tihedamat koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO) selle meresõidu turvalisuse alaste konventsioonide rakendamisel.

1.6 ELi sadamates ja kolmandate riikide sadamates (nt Lääne-Aafrikas) tuleks tõhustada laevade ja sadamarajatiste rahvusvahelise turvalisuse koodeksi (ISPS-koodeksi) rakendamist kui võimalust ennetada piraatlust, relvastatud röövimisi ja veosevarguse juhtumeid. ISPS-koodeksi täitmine on nõutav konteinerite läbivalgustamise puhul, mis võivad sadamates toimida Trooja hobustena.

1.7 Komitee kordab vajadust jälgida koostöös ÜRO, NATO ja USAga süstemaatilisemalt piraatlusest ja muust merel toimuvast ebaseaduslikust tegevusest tulenevaid rahavooge.

1.8 Muret valmistab küsimus, kas alates 1. jaanuarist 2014 nõutavad heakskiidetud julgeolekukoolituse kursused meremeestele jõutakse õigeaegselt kasutusele võtta ja ülemaailmselt kättesaadavaks teha. Teretulnud on asjaolu, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon pikendas 1. jaanuarist 2014 kuni 1. juulini 2015 tähtaega, mille jooksul tuleb riigisadamal hakata kontrollima kvalifikatsioonitunnistuste vastavust STCW konventsiooni reeglile VI/6. USA piraatlusevastase valmisoleku hindamise meeskonnad (*Anti-Piracy Assessment Teams*) on näide heast tavast, mida ELil tuleks järgida seoses vabatahtliku kontrollimisega, kas laeval on valmisolek piraatide rünnakuks.

1.9 Komitee märgib, et karistuste märkimisväärse varieeruvuse tõttu puudub piraatluse kohtuasjadel ärahoidev mõju. Selleks et käsitleda sellist rahvusvahelist kuritegevust nagu piraatlus ja teha lõpp karistamatusele, on tarvis ühtlustatud piraatlusealaseid õigusakte.

1.10 Aafrika Sarve piirkonna operatsioon, mille käigus tegeldakse probleemi tekkepõhjustega maismaal, on edukas näide, mida võib *mutatis mutandis* kasutada mudelina ka teistes piirkondades. Inimväärset elutingimused maismaal võivad vähendada piraatluse veetlust. Kui päevakorda tuleb NATO operatsiooni Ocean Shield ja Atalanta operatsioonide uuendamine, toetab komitee nende laiendamist.

1.11 Komitee ärgitab ELi institutsioone reageerima piraatluse sagenemisele Lääne-Aafrikas poliitilise ja diplomaatilise survega. Võimendavat mõju võivad avaldada ELi ja 16 Aafrika riigi vahel sõlmitud ECOWASI majanduspartnerlusleping, Cotonou leping ja ELi partnerlus Aafrikaga. Kaubanduse lihtsustamiseks ELi ja ECOWASI vahel on tarvis turvalisi kauba- ja transporditeid. Nigeeriale tuleks pakkuda abi rannikuvalve ajakohastamiseks ja julgustada teda lubama teiste riikide relvastatud turvatöötajatel oma vetesse siseneda.

1.12 Komitee tervitab nõukogu järeldusi Guinea lahe kohta (17/03/2014), mis tuleb muuta konkreetseteks meetmeteks. Selleks et kindlustada kohaliku konteksti parem mõistmine, tuleks kaasata kohalik kodanikuühiskond ja toetada seda oma valitsuse surveamisel, et leida lahendused Guinea lahe julgeolekuprobleemidele.

1.13 Samuti nagu Aafrika Sarve piirkonnas, tuleks nimetada ka ELi eriesindaja Lääne-Aafrikas. Tunnustust väärrib ÜRO (2013. aasta novembri) resolutsioon Lääne-Aafrika piraatlusevastase strateegia kohta. Tõhustada tuleks Ida- ja Lääne-Aafrika rannikuvalve koostööd.

1.14 Kasutusele tuleks võtta rahvusvaheliselt kokku lepitud standardid mereturvaettevõtete jaoks. ISO/PAS 28007 standard tagab võrdsed tingimused relvastatud valvet pakkuvatele eraettevõtetele kogu maailmas.

1.15 Komitee soovib intensiivistada mereseiret, et olla tänu süvendatud koostööle EMSA, Frontexi ja Teadusuuringute Ühiskeskuse vahel varakult teadlik merel toimuvast ebaseaduslikust tegevusest. Koostöös Teadusuuringute Ühiskeskusega tuleks laiendada meresõidu turvalisuse uuringuid ja edasiarendamist.

1.16 Seoses meritsi toimuva ebaseadusliku sisserändega kordab komitee vajadust

- töötada välja Euroopa sisserändepoliitika, võttes arvesse selle välis- ja sisemõõdet;
- jõuda kokkuleppele sisserändajate päritolu- ja transiitriikidega, et võidelda inimkaubandusega tegelevate kuritegelike võrgustikega ja menetleda kriminaalkuritegusid koostöös Europoli/Interpoliga;
- koostada nimekiri olulisimatest inimkaubandusega tegelejatest (sarnaselt piraatluse rahastajate nimekirjale) eesmärgiga piirata rahapesu;

- tugevdada ja rahastada Frontexit, et see saaks tegutseda tõelise Euroopa piiriagenteerina;
- teha koostööd ebaseaduslike sissekärgajate lähteriikide kodanikuühiskonnaga, et veenda neid loobuma eluohtlikest reisidest;
- arendada rannikuvalvet, et avastada sissekärgajad ja nad päästa; ning
- tugevdada välimerepiiride tulemuslikku kontrollimist Euroopa piiride valvamise süsteemi (EUROSUR) abil.

1.17 Komitee on seisukohal, et põhilisi inimõigusi ning ELi õigusaktides kehtestatud põhimõtteid ja väärtusi tuleb Euroopa meresõidu turvalisuse strateegia rakendamisel arvesse võtta ja edendada väljaspool ELi asuvates riikides.

1.18 Komitee tervitab ettepanekut sõlmida partnerlusi kõigi meresõidu turvalisuse sidusrühmade vahel nii ELi tasandil kui ka liikmesriikides, kaasates ettevõtted, sotsiaalpartnerid ja kodanikuühiskonna. Kehtivate õigusaktide rakendamine koostöös sotsiaalpartneritega peaks võimaldama kulutõhusamat lähenemisviisi meresõidu turvalisusele.

2. Sissejuhatus

2.1 Üleilmastumise tulemusel on kasvanud ülemaailmsete meretranspordivoogude tähtsus ELi jaoks. Merel toimuv ebaseaduslik tegevus on laienenud ja keerukamaks muutunud, mis avaldab ELile survet võtta sellega tegelemiseks vastu terviklik lähenemisviis. Ent ELi ranniku ja ookeanide tohutut ulatust arvestades on mereseire keeruline.

2.2 See on jagatud rahvusvaheline ülesanne, mis nõuab tugevat partnerlust väljaspool ELi asuvate riikidega ja piirkondlike organisatsioonidega. Euroopa julgeolekustrateegias ei viidata merelisele mõõtmele, kui välja arvata tõdemus, et piraatlus kujutab endast ohtu. Euroopa Liidu integreeritud merenduspoliitikas käsitletakse küll merendusküsimusi, ent turvalisuse mõõdet selles praktiliselt ei puudutata. Euroopa meresõidu turvalisuse strateegia võeti vastu vastusena pakilisele vajadusele vaadata läbi ELi lähenemisviis meresõidu turvalisusele.

2.3 Ühisteatis

2.3.1 Euroopa Komisjoni ja Euroopa välisteenistuse ühisteatis „Avatud ja turvaline ülemaailmne merendusvaldkond: Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegia elemendid” (6.3.2014) on esimene samm Euroopa meresõidu turvalisuse strateegia rakendamiseks tegevuskava kaudu.

2.3.2 Teatise kohaselt sõltub meresõidu turvalisus strateegilisest, valdkonnaülesest lähenemisviisist. Meresõidu turvalisuse ohtude hulka kuuluvad merepiiridega seonduvad territoriaalsed vaidlused, massihävitusrelvade levik, piraatlus, terrorism, piiriülene ja organiseeritud kuritegevus (relvade, narkootikumide ja inimeste ebaseaduslik vedu), teatamata ja reguleerimata kalapiük ning loodusõnnetused.

3. Üldised märkused

3.1 Komitee tervitab Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegia elemente käsitlevat ühisteatist, millega soovitakse kindlustada integreeritud ja kõikehõlmav lähenemisviis ohtudele ja võimalustele merel. Komitee tervitab Euroopa välisteenistuse taotlust kui võimalust süvendada Euroopa välisteenistuse ja komitee vahelisi suhteid. Euroopa Liidu meresõidu turvalisuse strateegias keskendutakse koordineerimisele kõigi nende Euroopa osaliste ja liikmesriikide vahel, keda meresõidu turvalisus puudutab, ning käsitletakse integreeritud merenduspoliitika (2007) puudusi.

3.2 ELi tasandil tuleks valida integreeritud lähenemisviis, milles oleksid kombineeritud tsiviil- ja sõjalised vahendid ning mis hõlmaks meresõidu turvalisuse sise- ja välisaspekte. Mereriigid peaksid edendama piirkondlikku merendusintegratsiooni, mis viiks oluliste mereväe vahendite ühiskasutusele, et rahuldada ELi suutlikkusvajadused;

3.3 Komitee on mitmes arvamuses käsitlenud potentsiaalseid ohte meresõidu turvalisusele (nt piraatlus, meritsi toimuv ebaseaduslik sissekäik, turvalisus sadamates) ⁽¹⁾. Meresõidu turvalisuse ohud puudutavad kodanikuühiskonda, sh meremehi, reedereid, kalureid, eksportijaid ja importijaid, turiste, tarbijaid ning ELi ranniku ja saarte kohalikke kogukondi. Hinnatud on merepiraatluse tohutut maksumust tarbijatele. Ent senini on hindamata, millised on merel valitsevatest mitmetahulistest ohtudest tulenevad kulud tarbijatele.

3.4 EL ja selle liikmesriigid peaksid propageerima UNCLOS-i konventsiooni universaalsust ja nõudma kindlalt selle ühetaolist rakendamist. See annab merega seotud tegevustele õigusraamistiku ja võib anda juhiseid merenduslaste vaidluste rahumeelseks lahendamiseks.

3.5 Aafrika Sarve piirkonda käsitlevat ELi strateegiat tuleks kasutada sellise laiapõhjalise lähenemisviisi mudelina, mis hõlmaks poliitilisi, diplomaatilisi, sotsiaalseid ja majanduslikke vahendeid ning koordineerimist erinevate ELi algatuste, ametite ja vahendite vahel, eesmärgiga tegeleda piraatluse tekkepõhjustega. Komitee toetab Aafrika Sarve jaoks kavandatud strateegilist raamistikku, milles on kombineeritud kolm selles piirkonnas käimasolevat ÜJKP missiooni (EU NAVFOR Atalanta, ELi väljaõppemissioon Somaalias ja EUCAP Nestor).

3.5.1 Reederite ja meremeeste organisatsioonid (ICS, ECSA, ITF/ETF, rühmitus SOS „Save Our Seafarers”) on ühendanud jõud, et suurendada teadlikkust piraatluse inim- ja majanduslikest kuludest. ECSA/ETFi ühisdokumendis (2013. aasta septembrist) piraatluse kohta Guinea lahes korraldati sotsiaalpartnerite muresid. Komitee leiab, et piraatlus vähendab motivatsiooni valida meremehe elukutse ja töötab vastu kampaaniatele, mille eesmärk on muuta see elukutse inimeste jaoks atraktiivsemaks.

3.5.2 Komitee kordab, et kõigi jõupingutuste eesmärk peaks olema vältida piraadirünnakute ohvriks langevate meremeeste füüsilise ja vaimse tervise ohtuseadmist. Rahvusvaheline Laevanduskoda (ICS) koostas laevandusettevõtjatele suunised heade tavade näidetega kahju kannatanud meremeeste ja nende perekondade abistamiseks.

3.6 EL peaks edendama meresõidu turvalisuse suutlikkuse suurendamist Guinea lahe piirkonnas. Majandussuutlikkuse arengu eeltingimus on turvalised kaubateed. Meresõidu turvalisust tuleb käsitada osana ELi poliitikast kohaliku arengu ja kaubanduse toetamiseks.

3.7 Piki Lääne-Aafrika rannikut suureneb kuritegevus – narkootikumide, relvade ja inimeste ebaseaduslik vedu. ELi imporditavast naftast tuleb 13 % ja gaasist 6 % Guinea lahe äärsetest riikidest, sealjuures toodetakse Nigeerias 5,8 % ELi imporditavast naftast. Hiljuti avamerel avastatud nafta- ja gaasivarud vaid suurendavad piirkonna tähtsust. Teretulnud on rannikuvalvele väljaõppe pakkumine Guinea lahe olulisi mereteid käsitleva programmi (CRIMGO) raames. Laevade satelliidikujuutiste tõlgendamisel tuleks püüda sünergia poole ELi ametite ja ELi väliste osalejate vahel. Merealasel teadlikkusel on võtmetähtsus ja eraettevõtjad peaksid aitama valitsustel saada täielikumat pilti merendusvaldkonnast. Guinea lahes tuleks luua usaldusväärne vahejuhtumistest teatamise süsteem.

3.8 Ka Vahemeri pakub meresõidu turvalisuse alaseid väljakutseid (nt terrorism, ebaseaduslik kaubavedu ja sissekäik). Piirkondlikku merendusalasest koostööse investeerimisel tuleb silmas pidada ka luuret, seiret, patrullimist ja rannikuvalvet.

⁽¹⁾ EMSK arvamus teemal „Euroopa sissekäikupoliitika ja suhted kolmandate riikidega” (ei ole veel ELT-s avaldatud).

ELT C 67, 6.3.2014, lk 32–46.

ELT C 161, 6.6.2013, lk 87–92.

ELT C 76, 14.3.2013, lk 15–19.

ELT C 107, 6.4.2011, lk 64–67.

ELT C 44, 11.2.2011, lk 173–177.

ELT C 128, 18.5.2010, lk 131–135.

ELT C 255, 22.9.2010, lk 103–109.

ELT C 211, 19.8.2008, lk 31–36.

ELT C 168, 20.7.2007, lk 57–62.

ELT C 32, 5.2.2004, lk 21–27 [ei ole eesti keeles kättesaadav].

ELT C 061, 14.3.2003, lk 174–183 [ei ole eesti keeles kättesaadav].

Euroopa Parlamendi raport ja 12. septembri 2013. aasta resolutsioon ühise julgeolekupoliitika merendusmõõtmekohal.

3.9 Majandusvööndite piiritlemine kooskõlas UNCLOSi konventsiooniga aitaks tagada territoriaalsete vaidluste rahumeelse lahendamise, vältides konflikte seoses avamere süsivesinikevarude avastamisega Vahemere idaosas.

3.10 ELil on strateegiline huvi hoida ära piirkondlike konfliktide ägenemist Musta mere piirkonnas, et tagada energiajulgeolek ja mitmekesistada oma energiatarneid.

3.11 Kuigi üldised turvastandardid ELi sadamates paranevad, tuleks turvalisust suurendada, rakendades rangemalt ISPS-koodeksit, mis käsitleb konteinerite turvalisust ja sadamarajatisi. Prantsusmaa aruandes (10. veebruar 2014), mis käsitleb relvade salakaubavedu mereteid pidi, toodi välja, milliseid teid pidi tavarelvide konteinerlaevadel ebaseaduslikult veetakse. USA kogemus aga näitab, et konteinereid ei ole võimalik 100 % ulatuses läbi valgustada. Ebaturvalises maailmas ei ole võimalik saavutada täielikku turvalisust.

3.12 Komitee toetab täielikult teatistes väljendatud seisukohta: „Võimalike transporditeede avamine Arktikas ja sealsete loodus- ja maavarade kasutamine tekitab spetsiifilisi keskkonnaprobleeme, mida tuleb käsitleda äärmiselt hoolikalt, ning siinkohal on koostöö partnerite vahel väga tähtis.”

4. Konkreetsed märkused

4.1 Komitee toetab täielikult laevandusettevõtjate laevade pardal rakendatavaid kaitsemeetmeid (parimad juhtimistavad), samuti rahvusvaheliselt kokku lepitud standardeid seoses relvastatud eraturvatöötajatega laevade pardal.

4.2 Ühiskasutuse algatus, mis toetub programmele „LeaderSHIP 2020”, parandab laevaehituse ja laevaremondi valdkonna ettevõtjate võrgustumist.

4.3 Liikmesriigid ja sektori ettevõtted peaksid ühtlustama standardid, et tagada Euroopa merendusala võimekuse ja merejõudude suutlikkuse, sh kommunikatsioonisüsteemide ja tehnoloogia talituslik ühilduvus.

4.4 Mereseirevõrgustik (MARSUR), EMSA arendustöö ja Copernicuse programm tuleks ellu rakendada. EMSA haldab mereseirerakendusi SafeSeaNet, ELi laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteem (LRIT), CleanSeaNet ja THETIS. Tuleb tunnustada ühise teabejagamiskeskonna (CISE) raames tehtavat tööd mõjusa Euroopa mereseiresuutlikkuse saavutamiseks.

4.5 Merel päästetud inimestega kaasneb turvalisuse küsimus, sest nad tuleb maale tuua ja dokumenteerida. Otsingu- ja päästeteenistused (SAR) sõltuvad neid abistavatest laevadest. Satelliitside pakub päästeoperatsioonidele äärmiselt olulist tuge. Liikmesriigid peaksid rakendama asjaomaseid IMO konventsioone ja suuniseid merel päästetud isikute kohtlemiseks, mis annavad valitsustele ja kaptenitele juhiseid nende kohustuste kohta.

4.6 Komitee toonitab vajadust rakendada kehtivaid õigusnorme ohutute paikade kohta merehätta sattunud laevadele, mis on ohtlikud laevandusele ning ohustavad inimeste elusid ja keskkonda. Mitmed juhtumid, mil varjupaiga pakkumisel esines viivitusi, näitlikustavad rannikuriikide kiire reageerimise vajadust. Õigusraamistiku moodustavad IMO suunised ohutute paikade kohta (resolutsioon A.949(23)), IMO suunised hädaolukorras laevade kontrollimise kohta (2007) ning ELi laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (laevaliikluse korraldamise direktiiv 2002/59 direktiiviga 2009/17 muudetud kujul). On hädavajalik, et kõik rannikuriigid need õigusvahendid ratifitseeriks ja neid rakendaksid.

4.7 Komitee tervitab ELi võetud kohustust kasutada kalavarusid säästvalt, sest ebaseadusliku, teatamata ja reguleerimata kalapüügi puhul on tegemist globaalse kuritegevusega, kus see ka ei toimuks. Komitee tunnustab ELi hiljutist otsust mitte lubada oma turule kolme UNCLOSi konventsiooni rikkuva riigi ebaseaduslikke kalandustooteid.

4.8 Komitee rõhutab vajadust kaitsta võimalike ohtude eest ELi elurikkust ja merevarasid, olgu tegemist kalavarude või maavaradega ELi territoriaalvetes. Lisaks sellele sõltub telekommunikatsioonisüsteemide tõhusus veealuste kaablite turvalisuse tagamisest ja energiatõhusus torujuhtmete turvalisuse tagamisest.

4.9 Meresõidu turvalisus hõlmab ka merevee reostumise vältimist tuumaavariide, kemikaalide ebaseadusliku ladestamise või saasteainetega seotud suurõnnetuste tõttu. On tungivalt soovitatav, et EL tegutseks mere ökoloogilise terviklikkuse säilitamise nimel.

Brüssel, 11. september 2014

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Henri MALOSSE
