

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Laevade lammutamine ja taaskasutusühiskond“**(omalgatuslik arvamus)**

(2017/C 034/06)

Raportöör: **Martin SIECKER**Kaasraportöör: **Richard ADAMS**

Täiskogu otsus	21/01/2016
Õiguslik alus	kodukorra artikli 29 lõige 2 omalgatuslik arvamus
Vastutav sektsioon	CCMI
Vastuvõtmine sektsioonis	28/09/2016
Vastuvõtmine täiskogus	19/10/2016
Täiskogu istungjärk nr	520
Hääletuse tulemus (poolt/vastu/erapooletuid)	202/2/3

1. Järeldused ja soovitused

1.1. ELi laevaomanikud kontrollivad ligikaudu 40 % maailma kaubalaevastikust. Nende arvele läheb ka ligikaudu üks kolmandik kasutuselt kõrvaldatud laevade tonnaazist, mis aetakse randa nõuetele mittevastavates laevalammutustehastes Lõuna-Aasias. EL on suurim turg, mis saadab kasutuselt kõrvaldatud laevu ohtlikule ja reostavale lammutamisele. Suurima laevaomanike kogukonna asukohana on ELil ka eriline vastutus laevade ringlussevõtu reguleerimise eest.

1.2. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee leiab, et ELil on tugev sotsiaalne ja moraalne kohustus kaotada vastutustundetu laevade lammutamise kuritarvitamine, arendades välja süsteemi, mis loob kasutuselt kõrvaldatud laevale piisava lisandväärtuse, et maksta vastutustundliku ringlussevõtu suuremate kulude eest. Suurem osa laevade ringlussevõtust jätkuks tõenäoliselt madalate tööjõukuludega riikides, kuid parandatud töö- ja keskkonnatingimustes. Samal ajal võimaldab see ELi lammutustehastel suurendada oma konkurentsivõimet.

1.3. Rahvusvahelisel Mereorganisatsioonil on seni olnud väike mõju, ent tuleks jätkata kõiki jõupingutusi selle nimel, et saavutada kõnealuse foorumi kaudu üldine õiguslikult siduv vahend. EL saab selles protsessis täita mõjukat ja dünaamilist rolli. Laevade vastutustundetu lammutamise probleemile tõhusa lahenduse otsimine on ELi tegevuskavas olnud mitu aastat. Seni on selle tulemusena välja töötatud ELi määrus laevade ringlussevõtu kohta, mis jõustub täies ulatuses hiljemalt 31. detsembril 2018. Kuid põhiline nõrkus on see, et laevaomanikud saavad hõlpsalt vältida ELi laevade ringlussevõtu määrust, hakates lihtsalt sõitma ELi mittekuuluva riigi lipu all.

1.4. Määrusest puudub majanduslik vahend, mis võimaldaks komisjonil juhtida olukorra arengut soovitud suunas. Äärmiselt üksikasjalikus aruandes on nüüd esitatud seesuguse vahendi kavand, võttes kasutusele laevade ringlussevõtu litsentsi süsteemi. Käesoleva aasta lõpuks esitab komisjon selle idee põhjal majandusliku vahendi ettepaneku, millega motiveeritakse laevaomanikke lammutama oma kasutusea lõppu jõudnud laevu ELi tunnustatud lammutuskohtades sotsiaalselt ja keskkonnavalaselt vastuvõetaval viisil.

1.5. Pakutud finantsmehhanismi eelis on koostoime, mis sellel tekiks olemasoleva regulatiivse raamistikuga. Kontrollimehhanismid ei segaks ELi laevade ringlussevõtu määruse omi. Sellise litsentsi haldamiseks ja rakendamiseks on juba olemas ELi institutsioonid. Siiski kutsub komitee komisjoni üles hindama ka seda, kas on ohtu, et ELi kaubanduspartnerid näevad ettepanekus konkurentsivastast sekkumist rahvusvahelisse laevandusse.

1.6. Praegused kahjulikud tavad saab kõrvaldada ainult siis, kui tunnistatakse laevaomaniku vastutust „saastaja maksab“ põhimõttel ja vastutustundliku ringlussevõtu kulu arvestatakse laeva käitamiskuludesse. Nii puistlasti-, kauba- kui ka reisilaevade käitajatel ja kasutajatel on täita oma osa. Selleks tuleb esiteks tunnistada, et tõsine probleem on olemas, ja teiseks toetada progressiivset ja jõustatavat finantsmehhanismi, nagu laeva ringlussevõtu litsents, mida on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni egiidi all ja väljapoole ELi ulatuva teavituskampaania abil võimalik laiendada üle kogu maailma.

1.7. Seepärast toetab komitee Euroopa Komisjoni kõnealust püüdlust. Lisaks asjaolule, et see sobitub väga hästi ELi taaskasutusühiskonna poliitikaga, võib sellest saada ka oluline samm Lõuna-Aasia ohtliku ja saastava laevalammutustööstuse reformimiseks ja selle mujal taasloomise vältimiseks. Komitee tunnistab Hongkongi konventsiooni olulisust tingimisel, et see sisaldab ELi laevade ringlussevõtu määruse põhimõtteid, ning rõhutab ka, et vajalik on finantsvahend. Komitee innustab ELi osutama laevalammutustehastele üle maailma tehnilist abi kõnealuste nõuete täitmiseks.

2. Praegune olukord

2.1. Ilma laevanduseta maailmamajandus ei toimiks. Igal aastal müüakse lammutamiseks ligikaudu 1 000 suurt ookeanilaeva (tankerit, konteinerilaeva, kaubalaeva ja reisilaeva). Enam kui 70 % kõnealustest kasutuselt kõrvaldatud laevadest jõuavad lõpuks ohtlikeks lammutamistoiminguteks India, Bangladeshi või Pakistani randadesse. Ülejäänud lammutatakse peamiselt Hiinas ja Türgis, kus nõuetekohane taristu soodustab rohkem puhtamaid ja ohutumaid tavasid, eeldusel, et rakendatakse asjakohaseid menetlusi ⁽¹⁾.

2.2. Enamik kasutuselt kõrvaldatud laevu lammutatakse vastuvõetamatul viisil, kasutades nn randumismeetodit. Nimetatud meetod hõlmab laevade liivastele randadele ajamist, kus neid lammutavad peamiselt kvalifitseerimata töötajad (sh on teatatud ka lapstööjõu kasutamise juhtumitest Bangladeshis), kellel puudub täielikult asjakohane varustus ja kes on vähe kaitstud või täiesti ilma kaitseta suure koguse vallanduvate ohtlike ainete vastu ⁽²⁾.

2.3. Laevade ringlussevõtu tööstus liikus Ida-Aasiasse (Hiinasse ja Taiwani) 1970. aastatel, kui Euroopas kehtestati rangemad keskkonna- ja töötervishoiunõuded. 1980. aastatel sai kõnealusele tööstusharule osaks rangem reguleerimine ka Ida-Aasias, mistõttu liikus see Lõuna-Aasiasse. Viimasel 30 aastal on teatatud 470 surmajuhtumist Indias. 2014. aastal teatati 25 surmajuhtumist ja 50 tõsiste vigastuste juhtumist Lõuna-Aasia lammutustehastes. Möödunud aastal kaotas Bangladeshis lammutustehastes elu 16 töötajat ja alates käesoleva aasta algusest on seal surma saanud 12 töötajat. Palju enam töötajaid on saanud tõsiseid vigastusi või jäänud haigeks mürgiste aurude tõttu ja neile saab osaks piinarikas surm vähi tõttu, mida põhjustab kokkupuude ohtlike materjalidega, nagu asbest. Looduskeskkond on selliste randumisrajatiste ümber tugevalt kahjustatud ⁽³⁾.

3. Probleemi põhjus – vastutuse vältimine

3.1. Laevade ringlussevõtu probleemi keskne põhjus on ülemaailmse lahenduse viiva tõhusa rahvusvahelise juhtimise puudumine. ÜRO asutus Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on välja töötanud Hongkongi rahvusvahelise konventsiooni laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta, mis on jätkuvalt ratifitseerimata ja mille mõju ei ole teada. Nagu paljudes muudeski valdkondades, saab EL head tava ja praktilisi lahendusi edendades pakkuda regulatiivset ja õiguslikku raamistikku, mille abil on võimalik saavutada ülemaailmselt positiivseid tulemusi ja tõhusalt tegeleda laevandussektoris valitsevate konkreetsete eksterriitoriaalsete probleemidega.

⁽¹⁾ 2015 List of all ships dismantled worldwide.

⁽²⁾ National Geographicu video „Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything“ (2014).

⁽³⁾ Valitsusväline organisatsioon Shipbreaking Platform.

3.2. Rahvusvahelise õiguse järgi peab iga kaubalaev olema mingis riigis registreeritud. ÜRO Kaubandus- ja Arengukonverents (UNCTAD) on teatanud, et peaaegu 73 % maailma laevastikust on registreeritud riigis või sõidab sellise riigi lipu all, mis erineb riigist, kus on registreeritud laeva kasusaav omanik. Laeva muu kui oma riigi lipu all sõitmise põhjuste hulka kuuluvad maksudest kõrvalehoidumine, võimalus vältida riiklikke töö- ja keskkonnaeeskirju ning võimalus palgata meeskond madalamate palkadega riikidest. Mitmeid kõnealustest avatud registritest kutsutakse mugavuslippudeks (*Flag of Convenience* – FOC) või nõuete vältimise lippudeks (*Flag of Non-Compliance* – FONC). Tegemist on nende riikide lippudega, kus rahvusvahelise õiguse jõustamine on väga nõrk. Ligikaudu 40 % kõigist Lõuna-Aasias randa aetud kasutuselt kõrvaldatud laevadest imporditi mugavuslippude või nõuete vältimise lippude all, nagu Saint Kittsi ja Nevise, Komooride ja Tuvalu lipud. Neid „kasutuselt kõrvaldamise“ lippe kasutatakse väga harva laevade tööea jooksul. Need pakuvad spetsiaalseid hinnasoodustusi viimaste reise jaoks ja kiiret lühiajalist registreerimist ilma igasuguste kodakondsusnõueteta.

3.3. Ainult väike osa laevaomanikest on võtnud vabatahtlikke meetmeid, et tagada oma vananenud laevade puhas ja ohutu ringlussevõtt. Vähem kui 8 % lammutamiseks müüdavatest laevadest on veel Euroopa lipu all ja need lammutatakse enamasti ohutul ja säästval viisil. Enamik tööea lõppu jõudvaid laevu müüakse nn sularahaga ostjatele, kes viivad laeva selle lõplikku sihtpunkti Lõuna-Aasias. Valdav osa laevaomanikest ei tegele ise lammutuskohtadega – nad distantseerivad end mugavalt lõplikust kõrvaldamisest ja jätavad selle sularahaga ostjatele, kes spetsialiseeruvad kasutuselt kõrvaldatud laevadele ja tegutsevad vahemeestena laevaomanike ning laevalammutustehaste vahel. Nende teenused hõlmavad laeva viimist ja juhtimist selle viimasel reisel ning vajaliku paberitöö ja ametiasutustega tegelemist lammutuse sihtkohas.

Selliseid tavasid kasutavad nii era- kui ka avaliku sektori laevaomanikud.

3.4. Kõnealune äri on kasulik

- neile, kes korraldavad lammutamist kohapeal madalaimate kuludega, kasutavad ära töötajaid ja kahjustavad keskkonda;
- laevaomanikele üle kogu maailma, kes saavad lammutatavate laevade eest parema hinna;
- asjaomaste riikide ärihuvidele, kuna tegemist on olulise terasejäätmete allikaga, mida kasutatakse kohalikus ja riiklikus majanduses;
- kõnealuselt äritegevuselt tulu saavatele valitsustele, kellel on vähe stiimulit tööstusharu reguleerimiseks või kontrollimiseks või olemasolevate õiguslike tagatiste kohaldamiseks.

3.5. Kuigi juba 2009. aastast on olemas laevaomanike vabatahtlikud koordineeritud meetmed, nagu nt suunised ohtlike materjalide nimistute koostamise ja muude kasutuselt kõrvaldamise meetmete kohta, oli 2015. aastal kasutuselt kõrvaldatavate laevade jaoks eelistatud sihtkoht Bangladesh, kus on teadaolevalt halvimad tingimused⁽⁴⁾.

4. Probleemiga tegelemine – vastutuse jõustamise katsed

4.1. 2009. aastal võttis Rahvusvaheline Mereorganisatsioon Hongkongi konventsiooni näol vastu spetsiaalse laevanduse vahendi, millega viiakse sisse eeskirjade raamistik eesmärgiga luua kogu maailmas laevade ringlussevõtu valdkonnas vajalikud jätkusuutlikud võrdsed tingimused. Tegelikuses ei pea see väide lähemal vaatlusel paika. Tegemist on küll väikese edusammuga, ent rakendamise ja jõustamise sätted on nõrgad ja jätavad palju tõlgendamisvõimalusi, ette ei ole nähtud sõltumatut sertifitseerimist ega auditeerimist ning tegelikuses on randumismeetod jätkuvalt lubatud.

4.2. Hongkongi konventsioon jõustub alles 24 kuud pärast ratifitseerimist 15 riigi poolt, kes annavad 40 % ülemaailmsest laevade tonnaazist ja kelle iga-aastane laevade ringlussevõtusuuutlikkus on vähemalt 3 % allakirjutanute kogutonnaazist. Seni on Hongkongi konventsiooni ratifitseerinud ainult viis riiki, kelle hulgas on suurtest lipuriikidest vaid Panama. Ent mitte ükski neist ei täida konventsiooni jõustumiseks nõutavat laevade ringlussevõtusuuutlikkust. Seega ei ole konventsiooni jõustumist niipea oodata.

⁽⁴⁾ ELi laevade ringlussevõtu määrus; „Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling“, 2. väljaanne, jaanuar 2016.

4.3. Üks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni algatusi, mis ei ole saanud rahvusvahelist toetust, on rahvusvaheline laevade ringlussevõtu usaldusfond. Kuigi Rahvusvaheline Mereorganisatsioon on viinud positiivseid merendusreforme ellu mitmes valdkonnas, ei ole osutunud tõhusaks tegevus laevade lammutamise valdkonnas. Laevade ringlussevõtu sektoris on suundumus asuda või ümber asuda riikidesse, kus on madalad tööjõukulud ja kus keskkonna-, tervishoiu- ja ohutusnõuded on madalad ning neid ei jõustata. Selliste riikide hõlbustava rolli saab kaotada üksnes siis, kui siduda iga laevaga oluline, sõltumatult hallatav rahaline fond, mida on võimalik tagasi saada tingimusel, et laev võetakse vastutustundlikult ringlusse. Laevandus on ülemaailmne tööstusharu, samas kui laevade lammutamine – 70 % kõigist laevadest lammutatakse kolmes rannas Lõuna-Aasias – on piirkondlik skandaal ja väärib tõhusat lahendust.

4.4. ELis käsitatakse kasutuselt kõrvaldatud laevu ohtlike jäätmetena ja need kuuluvad Baseli konventsiooni alla, mis reguleerib igat liiki ohtlike jäätmete transporti ja mis on ELi tasandil üle võetud jäätmesaadetisi käsitleva määruse abil. See oleks teoreetiliselt pidanud vältima ELi omanikele kuuluvate laevade vastutustundetut kõrvaldamist. Laevaomanikud hoiavad samuti süstemaatiliselt konventsiooni ja jäätmesaadetiste määruse eeskirjade täitmisest kõrvale, müües kasutuselt kõrvaldatud laevad sularahaga ostjatele niipea, kui kõnealused laevad lahkuvad ELi vetest oma viimasele reisile. Siiski ei käsitata laevade ringlussevõtu määruse jõustumise järel ELis kasutuselt kõrvaldatud laevu, mis sõidavad ELi liikmesriigi lipu all, enam alates 2019. aastast ohtlike jäätmetena ja need jäävad välja ELi jäätmesaadetiste määruse ning Baseli konventsiooni kohaldamisalast, millega reguleeritakse igat liiki ohtlike jäätmete transporti.

4.5. Analüüsi järel jõudsid EL ja selle liikmesriigid järeldusele, et nii Hongkongi kui ka Baseli konventsioon näivad pakkuvat jäätmetena klassifitseeritud laevade jaoks samaväärset kontrolli ja jõustamise taset. Valitsusvälised organisatsioonid üle maailma, ÜRO inimõiguste ja toksiliste jäätmete eriraportöör, samuti Euroopa Parlament ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on tauninud Hongkongi konventsiooni selle eest, et see ei paku asjakohaseid lahendusi.

4.6. Tõhusa lahenduse otsingud on olnud ELi tegevuskavas palju aastaid. 2007. aastal avaldas komisjon sellel teemal rohelise raamatu⁽⁵⁾, millele järgnes 2008. aastal teatis⁽⁶⁾ ja lõpuks 2012. aastal määruse ettepanek ELi laevade ringlussevõtu kohta⁽⁷⁾. Määrus jõustus 30. detsembril 2013, ent muutub täiel määral kohaldatavaks alles 31. detsembrist 2018. Määrusega jõustatakse ettenähtust varem mitu Hongkongi konventsiooni nõudmist. Lisaks luuakse ELi laevade ringlussevõtu määrusega Euroopa loetelu heakskiidetud lammutuskohtadest, kus tuleb lammutada ELi lipu all sõitvad laevad. Kõnealuseid lammutuskohti tuleb sõltumatult sertifitseerida ja auditeerida. ELi laevade ringlussevõtu määrus ulatub ka kaugemale kui Hongkongi konventsioon, kehtestades lammutuskohtadele rangemad nõuded ning võttes arvesse allavoolu jäätmete käitlemist ja töötajate õigusi.

4.7. ELi laevade ringlussevõtu määrus on siiski pigem varem samal teemal avaldatud rohelise raamatu ja teatise kahvatu peegeldus. Neis kahes dokumendis analüüsiti põhjalikult laevade ringlussevõtu probleeme Lõuna-Aasias ja jõuti järeldusele, et kõnealustes riikides valitseva vastuvõetamatu olukorra muutmiseks tuleb võtta ranged meetmed. Ent ELi laevade ringlussevõtu määruks kavandatud meetmed ei võimalda lahendada kõnealuseid probleeme. Kuigi ELi laevade ringlussevõtu määruks kehtestatakse laevade lammutuskohtadele kõrged standardid, välistades sisuliselt nõuetele mittevastava randumismeetodi, on laevaomanikel väga lihtne hoiduda kõnealustest standarditest omandiõiguse üleandmise teel või lihtsalt minnes ELi mittekuuluva riigi lipu alla. Nagu komitee järeldas, puudus ilmselt poliitiline tahe sundida laevandussektorit vastutuse võtma. Komitee lootas komisjonilt asjakohasemat, loovamat ja julgemat ettepanekut, mis hõlmaks rohkem algatusi ja oleks sama kaugelt ulatuvate eesmärkidega kui komisjoni varasemad dokumendid⁽⁸⁾.

5. Tõhusam lähenemine

5.1. Määrusest puudub majanduslik vahend, mis võimaldaks komisjonil juhtida olukorra arengut soovitud suunas. Põhilist lünka, mis võimaldab laevaomanikel kergesti vältida ELi laevade ringlussevõtu määrust, minnes lihtsalt ELi mittekuuluva riigi lipu alla, tunnistas komisjon oma 2012. aasta esialgses ettepanekus, mis sisaldas klauslit „eelviimase omaniku vastutuse“ kohta. Kuigi kõnealune klausel lükati kolmepoolsete läbirääkimiste käigus tagasi, tagas Euroopa Parlament, et määrusse lisati artikkel, millega paluti komisjonil kaaluda võimalikke alternatiivseid finantsmehhanisme.

⁽⁵⁾ Roheline raamat – KOM(2007) 269 (lõplik).

⁽⁶⁾ KOM(2008) 767.

⁽⁷⁾ Määrus (EL) nr 1257/2013 (ELT L 330, 10.12.2013, lk 1).

⁽⁸⁾ ELT C 299, 4.10.2012, lk 158.

5.2. Käesoleva aasta juulis avaldas komisjon uue uuringu, mille viisid läbi Ecorys, DNV-GL ja Rotterdami Erasmuse Ülikool. Selles käsitleti laevade ringlussevõtu litsentsi, mille eesmärk on motiveerida laevaomanikke võtma viimaks vastutus laevade puhta ja ohutu lammutamise eest.

5.3. Laevade ringlussevõtu litsentsiga loodaks iga laeva jaoks konkreetne sihtotstarbeline fond, mida haldab tinghousena suur finantsasutus, et koguda kapitali, millest rahastada ohutut ja säästvat ringlussevõttu. Litsentsi summa määratakse kindlaks, võttes arvesse tonnaži, transpordiliiki, ELi sadamates peatumise sagedust, hällist hällini põhimõttel põhinevat kontseptsiooni ning toksiliste materjalide leidumist pardal. Kapitali looksid laevaomanikud, kes iga kord, kui nende laev peatub ELi sadamas, maksavad asjakohase tasu konkreetse laevaga seotud fondi.

5.4. Kasutuselt kõrvaldamise ajal saaks nimetatud fondi tagasi nõuda, kui laev võeti ringlusse töepoolest ELi poolt heaks kiidetud laevalammutustehases, ja seega fondi kasutada, et hüvitada vastutustundliku lammutamise valimisest tulenenud tulude kaotamist. Käesoleva aasta lõpus esitab komisjon uuringu kohta ametliku seisukoha.

5.5. Pakutud finantsmehhanismi oluline eelis on olemasoleva regulatiivse raamistikuga tekkiv koostoime. Konkreetsemalt toimiksid kavandatud finantsmehhanismi kontrollimehhanismid väga hästi koos ELi laevade ringlussevõtu määruses olevate kontrollimehhanismidega, nagu nt lammutuskohtade kohapealne kontroll enne ja pärast Euroopa loetellu kandmist. Litsentsid võib lisada ka selliste sertifikaatide loetellu, mida sadamariigi kontroll peab korrapäraselt kontrollima osana varem kehtivatest kohustustest. Samuti näib, et kõige paremini sobib kontrollimise ja litsentside väljastamise ülesannete täitmiseks Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), samas kui üks Euroopa finantsinstitutsioonidest, nagu Euroopa Investeerimispank (EIP) või Euroopa Investeerimisfond (EIF), sobiks kõige paremini haldama sissetulekut võimalikust laevade ringlussevõtu litsentsist. Komitee kutsub komisjoni üles hindama ka seda, kas on ohtu, et ELi kaubanduspartnerid näevad ettepanekus konkurentsivastast sekkumist rahvusvahelisse laevandusse.

5.6. Selline fond läheneks komitee ettepanekule toetada laiaulatuslikumat ja elujõulisemat laevade ringlussevõtu sektorit Euroopas. Euroopa Liidus on piisav võimsus, mida ei kasutata enam laevade ehitamiseks ja parandamiseks, kuid mis on sobiv kasutuselt kõrvaldatud laevade ringlussevõtuks. See on kooskõlas ELi eesmärgiga kujuneda säästvaks ringmajandusega taaskasutusühiskonnaks, kus jäätmed töödeldakse keeruka ja hästi kavandatud ringlussevõtusüsteemi abil ümber tooraineks. Arvestades vaheldumisi muutlikke ja pidevalt tõusvaid toorainehindu ja suurt tööpuudust mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis ning tõsiasi, et mitu naftapuurtorni ELi vetes on jõudmas oma majandusliku olemastsükli lõppu, võiks see olla Euroopa jaoks tervikuna äärmiselt kasulik. Lisaks annaks kasutuselt kõrvaldatud laevade ringlussevõttule spetsialiseeruv tööstus võimaluse arendada merepiirkondi ning pakkuda uute oskuste koolitust nii noortele kui ka töötutele.

5.7. 12. aprillil 2016 avaldas komisjon tehnilised suunised laevade lammutuskohtade kohta, mis taotlevad heakskiitu ELi laevade ringlussevõtu määruse raames. Lammutuskohad, mis soovivad heakskiidetud kohana ELi loetellu kandmist, peavad tagama tervislikud ja ohutud töötingimused, saastekontrolli – sh nõuetekohase allavoolu jäätmete käitlemise – ja rahvusvaheliste tööõiguste jõustamise. Loetellu kandmist võivad taotleda lammutuskohad ELis ja väljaspool seda. Lisaks ELi lammutuskohtadele on käesoleva aasta lõpuks avaldatavas loetelus kõigi eelduste kohaselt ka paremad Hiina ja Türgi laevalammutustehased. Randumismeetodit kasutavad lammutuskohad on juba taotlenud ELi loetellu kandmist. Komitee nõustub parlamendi ja komisjoniga, et praegust randumismeetodit ei tohiks aktsepteerida ELi loetelus.

5.8. Kui Euroopa soovib oma laevade lammutamist vastutustundlikul viisil, on mõistlik, et ta peaks tagama, et sel viisil toimimise kulud integreeritakse laeva käitamise kuludesse. Turumajanduses ei ole midagi tasuta, kõige eest tuleb maksta. Laevade vastutustundliku lammutamise hind tuleb tasuda rahaga. Vastutustundetu lammutamise korral makstakse üks osa sellest hinnast muud moodi, näiteks kohaliku keskkonna hävitamise ja inimeste kaotusega. Kuna EL ei soovi sellist „vääringut“ seadusliku maksevahendina aktsepteerida, ei tohiks ta aktsepteerida ka selle kasutamist legitiimse vääringuna ELi maksetehingutes arenguriikidega väljaspool Euroopat.

5.9. Tööstuse ülemäärase tootmisvõimsuse ja madala kasumlikkuse perioodil on selgeid tõendeid, et suurem osa laevaomanikke avaldab vastuseisu mis tahes meetmetele, millega kaasnevad kõrgemad kulud. Kuid ometi on mõju laevaomanikele tagasihoidlik. 42 % laevaomanike käitumise muutmise eesmärgi saavutamiseks vajalikud meetmed suurendavad väiksemate laevade käitamiskulusid hinnanguliselt 0,5 % võrra ja suurimate kategooriate laevade käitamiskulusid umbes 2 % võrra. Kui litsentsitasusid suurendatakse ja/või kapitali akumulieerimise kestust lühendatakse, siis tõuseb säästvaks ringlussevõtuks müüdavate laevade osakaal kuni 68 %-ni. Aruande hinnangul on pikas perspektiivis kuni 97 % Euroopa sadamates liiklevatest laevadest suutelised koguma piisavalt vahendeid, et katta keskkonnahoidliku ringlussevõtu tõttu tekkiv vahe⁽⁹⁾.

5.10. Siiski on vaja tõendust, et laevade ringlussevõtu litsentsist saadav tulufond katab vastutustundliku ringlussevõtu kulud ja et sellega seotud makse nõutakse võrdväärselt kõigilt ELi sadamates peatuvatelt käitajatelt. Piirkondlikku (Euroopa) meedet, nagu ELi laevade ringlussevõtu litsents, ei saa kogu maailmas tõhusalt rakendada ilma laevaomanike ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni koostööta. ELi finantsvahend, mida kohaldatakse igale ELi sadamas peatuvale laevale, võiks vabalt anda tõuke kõnealusele lahendusele ülemaailmsel tasandil. Seda võiks rakendada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu. Nende liikmesriikide valitsused, kus on märkimisväärne arv residentidest laevaomanikke, peavad tegema olulisi jõupingutusi, et asjaomaseid õigusakte ellu viia pettusevastaseid meetmeid järgides ja kooskõlas WTO suunistega.

5.11. Poliitilist otsusekindlust saab luua ja toetada ka teadliku avaliku arvamusega. Enamiku Lõuna-Aasia lammutuskohtade häbiväärsete tingimuste avalikustamisel on teatav mõju, kuid praegu ei ole mingit viisi, kuidas murelikud inimesed saaksid otseselt mõjutada laevandussektorit, ostes või boikoteerides asjaomaseid laevandusteenuseid. Seda tuleb muuta, innustades merekaubaveo teenuseid kasutavaid suuri ettevõtjaid nõudma, et nende kaupu veaksid laevad, mille puhul on ette nähtud vastutustundlik ja tagasivõetamatu kasutuselt kõrvaldamise kord.

5.12. Nagu paljudes muudeski valdkondades, saab EL head tava ja praktilisi lahendusi edendades täita oma osa ja pakkuda toetavat õiguslikku raamistikku, mille abil on võimalik saavutada ülemaailmselt positiivseid tulemusi ja tõhusalt tegeleda laevandussektoris valitsevate konkreetsete eksterritoriaalsete probleemidega.

Brüssel, 19. oktoober 2016

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ Tabel 4.2, lk 83.