



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 22.5.2007
KOM(2007) 269 lopullinen

VIHREÄ KIRJA

laivanromutustoiminnan parantamisesta

(komission esittämä)

{SEK(2007) 645}

VIHREÄ KIRJA

laivanromutustoiminnan parantamisesta

1. JOHDANTO: MITEN EUROOPPA OSALLISTUU MAAILMANLAAJUISEN ONGELMAN RATKAISEMISEEN

Alusten romuttaminen on ongelmallinen kysymys globalisaation aikakaudella. Vaikka se on nykyään kapeasta taloudellisesta näkökulmasta katsottuna kestävää toimintaa, ihmisten terveyden ja ympäristön kannalta sen kustannukset ovat korkeat. Tilanne vaatii pikaista ja radikaalia muutosta.

- Eri puolilla maailmaa romutetaan vuosittain 200–600 merialusta, joiden kantavuus on yli 2 000. Arvioiden mukaan huippu saavutetaan vuonna 2010, jolloin käytöstä on poistettava noin 800 yksirunkoista säiliöalusta.
- Tätä nykyä vähintään kaksi kolmasosaa näistä aluksista romutetaan Intian niemimaan rannoilla tai jokivarsilla. Suurin markkinaosuus on nykyään Bangladeshilla.
- Vuosina 2001–2003 romutetuista aluksista 14 prosenttia oli purjehtinut EU:n jäsenvaltioiden ja 18 prosenttia niiden valtioiden lippujen alla, jotka liittyivät EU:hun vuonna 2004. EU:hun sijoittautuneet yritykset omistivat vähintään 36 prosenttia koko maailman kauppalaivastosta vuonna 2006.
- Seuraavien kymmenen vuoden aikana käytöstä poistetaan noin 100 sota-alusta ja muuta valtion alusta, jotka purjehtivat EU:n jäsenvaltioiden, lähinnä Ranskan ja Britannian, lippujen alla. Sotalaivaston alukset, jotka rakennettiin 1960-luvun ja 1980-luvun alkuvuosien välisenä aikana, sisältävät suhteellisen paljon asbestia ja muita vaarallisia aineita.
- Kun aluksia romutetaan vuosina 2006–2015, romuttamoihin päätyy arviolta 5,5 miljoonaa tonnia aineita (erityisesti öljylietettä, öljyjä, maaleja, PVC:tä ja asbestia), joista saattaa aiheutua ympäristöhaittoja.
- Missään Intian niemimaalla sijaitsevassa romuttamossa ei ole suojajärjestelmiä, joilla estettäisiin maaperän ja veden pilaantuminen, vain muutamalla romuttamalla on jätteen vastaanottolaitoksia, ja jätteen käsittelyssä noudatetaan harvoin edes ympäristöä koskevia vähimmäisvaatimuksia.
- Alusten romuttaminen on Etelä-Aasiassa tärkeä raaka-ainelähde. Bangladesh saa 80–90 prosenttia teräksestään romutetuista aluksista. Bangladeshilaiset romuttamot maksavat nykyään aluksista yli 400 dollaria kevytpainotonna (light displacement ton, ldt) kohden, mikä on huomattavasti enemmän kuin muissa maissa maksetaan.

- Alusten romuttaminen on vaarallista toimintaa. Intiassa hiljattain tehdyn tutkimuksen mukaan Intian suurimman romuttamon Alangin työntekijöistä joka kuudennella on asbestoosi. Kuolemaan johtaneiden tapaturmien määrän kerrotaan olevan kuusi kertaa suurempi kuin Intian kaivosteollisuudessa. Vuosina 1998–2003 Bangladeshissa kuoli tapaturmaisesti noin 200 laivaromuttamoiden työntekijää. Kansalaisjärjestöt arvioivat laivanromutukseen liittyvien kuolemantapausten määrän olevan useita tuhansia, ja tämä määrä kasvaa merkittävästi, kun romutettavien yksirunkoisten säiliöalusten määrä saavuttaa huippunsa tulevina vuosina, jolloin romuttamot rekrytoivat entistä kokemattomampia työntekijöitä
- Ympäristö- ja turvallisuusvaatimusten mukaista ”vihreää” alustenkierrätyskapasiteettia on nykyään saatavilla koko maailmassa ainoastaan sen verran, että vuodessa voidaan käsitellä enintään 2 miljoonaa kevytpainotonna, joka on noin 30 prosenttia arvioidusta romutusten kokonaiskysynnästä normaaleina vuosina. Useimmat näistä ”vihreistä” kierrätyslaitoksista, joita on erityisesti Kiinassa mutta myös joissakin EU:n jäsenvaltioissa, kärsivät toimintavaikeuksista, koska ne eivät voi tarjota samoja romutushintoja kuin eteläaasialaiset kilpailijansa ja niiden kustannukset ovat paljon suuremmat.

Romutettavien alusten siirtäminen teollisuusmaista kehitysmaihin kuuluu periaatteessa kansainvälisen jätteensiirtolainsäädännön soveltamisalaan, ja vaarallisia aineita sisältävien alusten vieminen Euroopan yhteisöstä on kielletty EY:n jätteensiirtoasetuksessa. Viime vuosina on kuitenkin esiintynyt useita huomiota herättäneitä tapauksia, joissa eurooppalaisia aluksia on viety kierrätettäväksi Etelä-Aasiaan, ja nämä tapaukset ovat osoittaneet lainsäädännön täytäntöönpanoon liittyvät ongelmat.

Nämä ilmeiset puutteet ja alusten romuttaminen, joka ei tapahdu yhteiskunnan ja ympäristön kannalta kestäväällä tavalla, ovat herättäneet kansainvälistä huomiota ja kannustaneet poliittisiin toimiin. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on alkanut laatia kansainvälistä yleissopimusta turvallisesta ja ympäristön kannalta järkevästä alusten kierrätyksestä. Eräät merenkulkumaat, kuten Yhdistynyt kuningaskunta, laativat parhaillaan kansallisia strategioita valtion aluksia ja oman lippunsa alla purjehtivia aluksia varten. Euroopan parlamentti ja kansalaisjärjestöt ovat vaatineet toimia EU:n tasolla.

EU:n neuvosto tunnusti 20. marraskuuta 2006 antamissaan päätelmissä, että ympäristön kannalta järkevä laivanromutus kuuluu EU:n ensisijaisiin tavoitteisiin. Se totesi, että viimeaikaiset tapahtumat ja ennusteet lähitulevaisuudessa romutettavien alusten määrästä edellyttävät pikaisia ja asianmukaisia toimia kansainväliseltä yhteisöltä, EU mukaan luettuna. Neuvosto suhtautui myönteisesti komission aikomukseen laatia koko EU:ta koskeva laivanromutusstrategia. Strategian tavoitteena olisi vahvistaa yhteisön nykyisen lainsäädännön täytäntöönpanoa ja ottaa samalla huomioon merenkulun erityisluonne ja kehitys, erityisesti kansainvälisen merioikeuden muutokset. Lopullisena tavoitteena olisi löytää ongelmaan maailmanlaajuisesti kestävä ratkaisu. Tässä yhteydessä komissiota kehoitettiin arvioimaan, onko EU:hun tarpeen rakentaa riittävästi laivanromutuskapasiteettia.

Komissio on jo esittänyt kantansa kesäkuussa 2006 antamassaan meripolitiikkaa käsittelevässä vihreässä kirjassa¹. Se ehdottaa, että EU:n olisi tulevalle meripolitiikallaan tuettava kansainvälisiä aloitteita, joilla saadaan aikaan alusten kierrätystä koskevat sitovat vähimmäisvaatimukset ja edistetään ympäristöystävällisten kierrätyslaitosten perustamista. Toisaalta EU voisi huolehtia sellaisten alueellisten aloitteiden toteuttamisesta, joilla paikattaisiin tulevan kansainvälisen järjestelmän puutteita ja joissa otettaisiin huomioon järjestelmän käyttöönoton mahdollinen viivästyminen.

Tämän vihreän kirjan tavoitteena on esittää laivanromutukseen liittyviä uusia ideoita, joiden pohjalta voidaan jatkaa ja tehostaa jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa käytävää keskustelua ja valmistaa tietä tuleville toimille EU:n politiikkojen, kuten tulevan meripolitiikan yhteydessä. Aloitteen päämääränä on ympäristön ja ihmisten terveyden suojeleminen; sillä ei siis pyritä tuomaan laivanromutustoimintaa keinotekoisesti takaisin EU:hun eikä riistämään tätä tärkeää tulolähdettä Etelä-Aasian mailta. Vaikka EU myöntää, että näillä mailla on rakenteellinen ja suhteellinen kustannusetu, sen perimmäisenä tavoitteena on varmistaa ympäristöä, terveyttä ja turvallisuutta koskevien vähimmäisvaatimusten noudattaminen koko maailmassa.

2. AVAINKYSYMYKSET

2.1. Oikeudellinen tilanne: vaarallisten aineiden vientikielto

Tapaukset, joissa myrkyllisiä jätteitä siirrettiin teollisuusmaista kehitysmaihin, aiheuttivat 1980-luvun lopulla kansainvälisiä skandaaleja. Kahdeksantuhatta tynnyriä kemiallista jätettä, joka dumpattiin Nigeriassa Koko Beach -rannalle, ja *Karin B:n* kaltaiset alukset, jotka purjehtivat satamasta toiseen yrittäen jättää niihin lastinaan olevan vaarallista jätteen, nousivat sanomalehtien otsikoihin. Tässä tilanteessa vaadittiin kansainvälisen lainsäädännön vahvistamista. Maaliskuun 22. päivänä 1989 hyväksyttiin Yhdistyneiden kansakuntien Baselin yleissopimus, jonka tavoitteena oli perustaa järjestelmä, jolla valvotaan vaarallisten jätteiden siirtoa kansainvälisten rajojen yli. Tähän mennessä yleissopimuksen on allekirjoittanut 168 maata ja ratifioinut 165 maata. Baselin yleissopimuksen sopimuspuoliin kuuluvat koko Euroopan yhteisö ja kaikki sen jäsenvaltiot.

Vuonna 1995 Baselin yleissopimukseen tehtiin muutos, jolla kiellettiin kokonaan vaarallisten jätteiden vienti OECD-maista OECD:n ulkopuolisiin maihin. Kielto asetettiin teollisuusmaiden ja kehitysmaiden ilmaistua poliittisen huolensa siitä, että vaarallisia jätteitä vietiin yhä enemmän teollisuusmaista kehitysmaihin, joissa niitä käsiteltiin valvomattomalla ja vaarallisella tavalla.

¹ Viitetiedot esitetään liitteen lopussa.

Tämä ”Baselin kieltö” sisällytettiin EU:n lainsäädäntöön vuonna 1997, ja se sitoo kaikkia jäsenvaltioita (voimassa olevan jätteen siirtoasetuksen² 14 ja 16 artikla). EU on tärkein maailmanlaajuinen toimija, joka on pannut kiellon täytäntöön omassa lainsäädännössään. Esimerkiksi Yhdysvallat ei ole ratifioinut Baselin yleissopimusta edes siinä muodossa, jossa se oli ennen muutosta. Yleissopimuksen sopimuspuoliin kuuluvista suurista maista Kiina, Indonesia, Egypti ja Nigeria ovat hyväksyneet kieltöä koskevan muutoksen, toisin kuin Australia, Brasilia, Kanada, Intia, Japani, Korea ja Venäjä. EU ja sen jäsenvaltiot edistävät yhdessä kansainvälisten kumppaniensa kanssa Baselin kiellon ratifiointia, sillä kieltö vaikuttaa olennaisesti kansainvälisiä jättesiiroja koskevan oikeudellisen kehyksen parantamiseen.

Jätteiden siirtoa koskevassa kansainvälisessä lainsäädännössä tunnustetaan, että aluksista voi tulla Baselin yleissopimuksen 2 artiklassa tarkoitettua jätettä ja että ne voidaan samalla määritellä muiden kansainvälisten sääntöjen nojalla aluksiksi³. Yhteisön lainsäädännössä olevaa jätteen määritelmää, jonka mukaan jätteellä tarkoitetaan mitä tahansa jätehuollon puitteiden⁴ liitteessä I esitetyissä luokissa mainittua ainetta tai esinettä, jonka haltija hävittää, aikoo hävittää tai on velvollinen hävittämään, sovelletaan myös romutettavaksi lähetettyihin aluksiin. Jos alus sisältää huomattavia määriä vaarallisia aineita tai sitä ei ole asiaa koskevan jätteenimikkeen GC 030 mukaan ”asianmukaisesti tyhjennetty” vaarallisista aineista, sitä pidetään vaarallisena jätteenä. Tällaista alusta ei Baselin kiellon ja jätteen siirtoasetuksen mukaan saa viedä romutettavaksi EY:stä mihinkään OECD:n ulkopuoliseen maahan, vaan se on romutettava jossakin OECD-maassa ympäristön kannalta järkevissä oloissa. Vaihtoehtona on, että alus esipuhdistetaan siten, ettei se ole enää vaarallista jätettä. Ranskan korkein hallinto-oikeus vahvisti tämän oikeudellisen tulkinnan entistä lentotukialusta *Clemenceaut*ta koskevassa asiassa⁵.

EU:n jäsenvaltioiden velvoitteet, jotka johtuvat Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) yleissopimuksista, eivät kumoa näitä jätteen siirto sääntöjä, vaikka alusta ei tulisi pysäyttää tai ”viivyttää tarpeettomasti”, jos sillä on voimassa olevat IMO:n todistukset. Baselin yleissopimus ja vaarallisen jätteen vientikieltö, sellaisina kuin ne on pantu EU:ssa jätteen siirtoasetuksella täytäntöön, ovat sitovia ja jäsenvaltioiden on pantava ne täytäntöön. Molemmat järjestelmät ovat yhteensopivia, koska merioikeudessa ja IMO:n yleissopimuksissa määrätään myös rannikkovaltioiden oikeuksista (ja velvollisuuksista) panna täytäntöön muita sovellettavia kansainvälisen oikeuden sääntöjä ympäristönsuojelun alalla.

Käytännössä Baselin yleissopimuksen mukaisia ilmoitusvaatimuksia, jotka sitovat kaikkia yleissopimuksen sopimuspuolia, noudatetaan harvoin, kun on kyse romutettavista aluksista. EY:n jätteen siirtoasetuksen mukaista vientikieltöä on vaikea soveltaa, jos alus on lähtenyt Euroopan vesiltä ja aluksen omistaja päättää lähettää sen romutettavaksi johonkin muuhun maailman kolkkaan. IMO:ssa keskustellaan parhaillaan yleissopimusluonnoksesta, jossa ehdotetaan alusten kierrätystä koskevia oikeudellisesti sitovia kansainvälisiä erityissääntöjä, joita ei siis vielä ole voimassa.

2.2. Laivanromutukseen liittyvät taloudelliset näkökohdat

Laivanromutusmarkkinat toimivat nykyään seuraavasti. Aluksen omistaja, joka on päättänyt lopettaa aluksen käytön taloudellisiin tarkoituksiin, etsii sille käteisostajan. Näin tehdään yleensä silloin, kun aluksen ylläpitokustannukset alkavat ylittää siitä mahdollisesti saatavat tulot tai kun alus ei enää kiinnosta käytettyjen alusten markkinoita, toisin sanoen sitä ei todennäköisesti voida myydä eteenpäin. Käteisostajana on joko ammattimainen välittäjä tai itse romuttamon pitäjä. Yleensä alus kuljettaa viimeisellä matkallaan rahdin sille alueelle, jossa romuttamo sijaitsee. Matkan jälkeen alus kuljetetaan sen omalla käyttövoimalla romuttamoon, jossa se puretaan osiin.

Käteisostaja maksaa hinnan Yhdysvaltojen dollareina kevytpainotonna kohden (ldt), ja kevytpaino vastaa osapuilleen aluksessa olevan teräksen painoa. Hinta on ollut useiden vuosien ajan noin 150 dollaria/ldt (vähimmäishinta noin 100 dollaria/ldt ja enimmäishinta noin 200 dollaria/ldt), mutta teräsromun suuri kysyntä Kiinassa ja romutettavien alusten vähäinen tarjonta ovat viime aikoina nostaneet hinnat huippuunsa lähelle arvoa 500 dollaria/ldt, kun on kyse tavallisista aluksista. Erityisen arvokkaista aluksista maksetaan vieläkin enemmän. Korkeimmat hinnat maksetaan nykyään Bangladeshissa.

Hyvin suuri raakaöljysäiliöalus (VLCC-luokan alus), jonka lastikapasiteetti on vähintään 300 000 tonnia, on kevytpainoltaan noin 45 000 ldt, joten siitä voidaan saada 5–10 miljoonaa dollaria (tai vielä enemmän) markkinatilanteen mukaan. Nämä luvut ovat vain suuntaa antavia, koska hintaan vaikuttavat muutkin tekijät, kuten teräksen määrä ja laatu, aluksessa olevat muut metallit kuten kupari ja nikkeli, sekä varusteet, jotka ovat vielä myytävissä. Hintaan ei näytä vaikuttavan se, onko aluksessa ongelmallisia aineita.

Komissio teetti vuonna 2000 tutkimuksen, jossa tarkastellaan laivanromutukseen liittyviä taloudellisia näkökohtia⁶. Tutkimuksessa todetaan, että nykytilanteessa on useista syistä äärimmäisen vaikeaa saada alusten kierrätystä kannattamaan taloudellisesti, jos samalla noudatetaan asianmukaisia ympäristövaatimuksia.

- Romutettavien alusten määrä riippuu rahtimarkkinoiden tilanteesta. Jos omistaja voi vielä ansaita hyvin aluksellaan, se ei halua lähettää sitä romutettavaksi. Romutettavia aluksia on ollut kahtena viime vuotena hyvin vähän, koska rahtimarkkinoilla on ollut huippusuhdanne ja hyvä kannattavuus. Valtaosan romutettavista aluksista on tullava avomeren kauppalaivastosta, jolloin ne ovat pääasiassa säiliöaluksia ja irtolastialuksia (jotka muodostavat määrältään suurimmat markkinasegmentit). Muilla markkinasegmenteillä, joita ovat sota-alukset, sisävesialukset ja offshore-rakenteet, määrät ovat suhteellisen pieniä ja saatavuus rajallista, joten ne eivät voi ylläpitää tasaista materiaalivirtaa suurimittaiseen kierrätykseen. Tästä syystä nykyaikaisen kierrätyslaitoksen pitäjän on vaikea luoda liiketoimintamallia, joka kattaisi poistoihin liittyvät kustannukset kokonaan. Sen vuoksi jäljellä olevat eurooppalaiset toiminnanharjoittajat ovat selvinneet ainoastaan keskittymällä kapeisiin markkinasegmentteihin, kuten offshore-rakenteisiin, kalastusaluksiin ja sisävesialuksiin⁷.

- Alukset rakennetaan yksittäin, niillä on pitkä elinkaari ja niitä korjataan ja huolletaan useaan otteeseen niiden 20–30-vuotisenä käyttöaikana. Hyvin pieni osa näistä toimista dokumentoidaan kunnolla. Sen vuoksi kierrätyslaitos ei tiedä tarkalleen, mikä sitä odottaa ja millaista kierrätystyötä tarvitaan. Tämä pätee erityisesti matkustaja-aluksiin, jotka sisältävät hyvin monenlaisia materiaaleja, muun muassa yhdistelmäateriaaleja, joiden erottaminen ja kierrättäminen on hyvin vaikeaa. Alukset, jotka tätä nykyä joutuvat romuttamoihin, on rakennettu 1970-luvulla käyttämällä materiaaleja, jotka on myöhemmin poistettu käytöstä (kuten asbesti). Sen vuoksi niiden romuttaminen vaatii paljon ihmistyövoimaa, joka luultavasti jää merkittäväksi kustannustekijäksi tulevaisuudessakin. Tällaisten alusten romutuksessa ei voida käyttää kovinkaan paljon raskaita koneita.
- Aluksissa on materiaaleja, jotka voidaan kierrättää ja joista saadaan tuloja. Niissä on myös materiaaleja, jotka vaativat kallista käsittelyä. Tämä aiheuttaa suuria kustannuksia, joita on vaikea arvioida etukäteen.
- Aasialaisten romuttamoiden tärkeimmät tulolähteet ovat teräs, jota käytetään rakennuksissa, sekä käytettyjen laivavarusteiden markkinat. Näitä tulolähteitä ei ole teollisuusmaissa sääntelyvaatimusten johdosta.

Yhtenä tekijänä ovat myös Aasian ja Euroopan väliset työvoimakustannuserot. Bangladeshilaisten ja intialaisten romuttamoiden työntekijät ansaitsevat 1–2 dollaria päivässä, ja työnantajalle koituu hyvin vähän terveydenhuoltoon ja turvallisuuteen liittyviä kustannuksia. Euroopassa kustannukset ovat suuremmat: Alankomaissa noin 250 dollaria ja Bulgariassa noin 13 dollaria päivässä työntekijää kohden⁸.

Nämä erot, joita esiintyy työvoimakustannuksissa, ympäristö- ja terveysvaatimuksissa sekä kierrätyksestä ja käytetyistä materiaaleista saatavissa tuloissa, selittävät sen, miksi eteläaasialaiset toiminnanharjoittajat voivat tarjota alusten omistajille huomattavasti parempia hintoja kuin muissa maissa toimivat kilpailijansa. Bangladeshilaiset romuttamot, joilla ei ole mitään ympäristö-, terveydenhuolto- tai turvallisuuskustannuksia, maksavat nykyään yhdestä aluksesta 450–500 dollaria tonnilta, kun taas kiinalaiset laitokset, joissa vaatimukset ovat hieman tiukemmat, tarjoavat puolet tästä hinnasta ja amerikkalaiset toiminnanharjoittajat kymmenesosan. Ennen teräksen hinnannousua teollisuusmaissa sijaitsevat romuttamot saattoivat jopa veloittaa sota-alusten romuttamisesta.

Markkinamuutosten vuoksi romutuskapasiteetti on viimeksi kuluneiden 20 vuoden aikana supistunut EU:ssa hyvin vähiin. Laitoksia, jotka voivat romuttaa suuria aluksia, on nykyään lähinnä Belgiassa, Italiassa ja Alankomaissa, joiden yhteenlaskettu kapasiteetti on noin 230 000 ldt vuodessa. Useimmissa muissa merenkulkua harjoittavissa jäsenvaltioissa on myös lukuisia pienempiä laitoksia, jotka romuttavat kalastusaluksia ja muita pieniä aluksia. Koko EU:n arvioitu laivanromutuskapasiteetti on nykyään noin 500 000 ldt vuodessa⁹. Lisäksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa on käynnissä toimilupamenettelyt, jotka koskevat lupien myöntämistä alusten romuttamiseen kahdelle olemassa olevalle telakalle, joilla olisi huomattavasti enemmän kapasiteettia (Able UK -yhtiön tapauksessa 600 000 ldt vuodessa). Näissä luvuissa ei ole otettu huomioon useita käyttämättömiä kuivatelakoita, joita on Euroopan eri satamissa. Nämä telakat sopisivat teknisesti alusten romuttamiseen, mutta nykyisessä taloudellisessa tilanteessa niitä ei todennäköisesti avata uudelleen.

EU:n naapurimaalla Turkilla on enemmän romutuskapasiteettia kuin EU:lla, minkä lisäksi se on OECD:n jäsenvaltio, joten sinne voitaisiin periaatteessa viedä myös vaarallista jätettä. Aliagan rannikolla (lähellä Izmiriä) on noin 20 romutuslaitosta, joiden yhteenlaskettu kapasiteetti on noin miljoona tonnia vuodessa. Tätä kapasiteettia ei toistaiseksi käytetä juuri lainkaan.

EU:ssa toimivat romutuslaitokset täyttävät yleensä tiukat työturvallisuus- ja ympäristönsuojeluvaatimukset. Vastaavat turkkilaiset laitokset ovat edistyneet merkittävästi ympäristö- ja turvallisuusasioiden hallinnassa, vaikka ympäristöasiat antavatkin vielä jonkin verran aihetta huoleen. Myös Kiinassa on useita laitoksia, joilla on romutukseen sopivia laitureita ja jotka on viime vuosina kunnostettu kelvollisten laatuvaatimusten mukaisiksi, mutta niiden kapasiteetti on vain noin 500 000 ldt vuodessa. Brownsvillessä Texasissa ja muualla Yhdysvalloissa sijaitsevat romuttamot ovat laadultaan samantasoisia, mutta niihin ei periaatteessa voi tuoda ulkomaisia aluksia.

EU:ssa samoin kuin Turkissa on siis riittävästi kapasiteettia romuttaa ympäristöä säästävästi sota-alukset ja muut valtion omistamat alukset (noin sata yli 1 000 ldt:n suuruista alusta, joiden yhteenlaskettu kevytpaino on 500 000 ldt¹⁰), jotka poistetaan käytöstä seuraavien kymmenen vuoden aikana. Niiden kapasiteetti ei kuitenkaan riitä muuta kuin pieneen osaan EU-maiden lippujen alla purjehtivista kauppa-aluksista. UNCTADin raporttien mukaan tonnistoaa myytiin romutettavaksi 6–30 miljoonaa DWT vuodessa ajanjaksona 2000–2005. Mainittakoon myös, että noin 23 prosenttia maailman kauppalaivastosta purjehtii EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla¹¹.

”Puhtaan” kapasiteetin riittämättömyydestä johtuva ongelma pahenee tulevaisuudessa, kun kaikki yksirunkoiset öljysäiliöalukset poistetaan käytöstä. Onnettomuudet, joissa on ollut mukana Erikan ja Prestigen kaltaisia säiliöaluksia, ovat aiheuttaneet suuria ympäristökatastrofeja viime vuosikymmeninä. Niihin on reagoitu antamalla EU:n lainsäädäntöä ja kansainvälisiä sääntöjä, joiden mukaan yksirunkoiset säiliöalukset on vähitellen poistettava käytöstä, ja näillä säännöillä on suurin vaikutus seuraavan vuosikymmenen aikana. Arvion mukaan vuoteen 2015 mennessä käytöstä poistetaan ja romutetaan noin 1 300 yksirunkoista säiliöalusta, joista noin kolmasosa on jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivia aluksia¹². Alustenkierätykskapasiteetin kysynnän odotetaan olevan huipussaan vuonna 2010, joka on tärkein näiden säiliöalusten käytöstäpoistolle asetettu määräaika. Kysyntä kasvaa kuitenkin myös pitkällä aikavälillä, koska laivanrakennusalalla on ollut viime vuosina yleinen noususuhdanne.

Laivanromutusmarkkinat ovat vielä toistaiseksi taloudellisesti kannattavia, jollei oteta huomioon äärimmilleen vietyä kustannusten ulkoistamista. Alusten omistajat saavat huomattavan määrän tuloja myymällä käytöstä poistettuja aluksia (yhden edellä mainittuun VLCC-luokkaan kuuluvan uuden raakaöljysäiliöaluksen rakentaminen maksaa nykyään noin 90 miljoonaa Yhdysvaltojen dollaria, ja siitä saadaan 25 käyttövuoden jälkeen vähintään 10 miljoonaa dollaria). Romuttamot saavat voittoa kierrättämällä talteen otetut materiaalit. Markkinat toimivat kuitenkin hyvin ongelmallisilla ehdoilla, joita kuvataan jäljempänä. Tätä on yhä vaikeampi hyväksyä teollisuusmaissa, joissa useimmilla laivanvarustamoilla on kotipaikkansa ja joissa kerätään taloudellinen tuotto alusten toiminnasta. Nykyinen romutustoiminta ei ole myöskään ympäristön ja yhteiskunnan kestävä kehityksen periaatteiden mukaista.

2.3. Ympäristö- ja sosiaaliset vaikutukset

Useimmissa aluksissa on suuret määrät vaarallisia materiaaleja, kuten asbestia (varsinkin ennen 1980-lukua rakennetuissa aluksissa), öljyjä ja öljylietteitä, polykloorattuja bifenyylejä (PCB-yhdisteitä) sekä maaleissa ja varusteissa olevia raskasmetalleja. Kun tällaiset alukset lähetetään romutettaviksi, ne muodostavat yhden merkittävimmistä vaarallisista jätevirroista, jotka suuntautuvat teollisuusmaista kehitysmaihin. Komission (energian ja liikenteen pääosaston) vuonna 2004 teettämässä tutkimuksessa arvioidaan, että romutettavista aluksista aiheutuu pelkästään öljylietettä 400 000 – 1,3 miljoonaa tonnia vuodessa vuoteen 2015 saakka. Romuttamoissa vuosittain syntyvästä vaarallisesta jätteestä noin 1 000–3 000 tonnia on asbestia, 170–540 tonnia tributyyliä ja 6 000–20 000 tonnia ympäristölle haitallisia maaleja¹³.

Aluksia romutetaan Bangladeshissa, Intiassa ja Pakistanissa hiekkarannoilla ilman minkäänlaisia suojia tai esteitä, joilla estettäisiin veden ja maaperän pilaantuminen. Vaarallista jätettä varten on vain muutamia vastaanottolaitoksia, ja materiaalit, joita ei voida kierrättää, dumpataan yleensä paikan päällä. Kaapeleiden PVC-pinnoitteet poltetaan yleensä avotulella.

Näiden käytäntöjen ympäristövaikutuksia on harvoin tutkittu tarkemmin. Käytettävissä olevat tiedot viittaavat siihen, että alusten romuttaminen vaikuttaa merkittävästi meriveden, rannan maaperän ja sedimenttien fysikaalis-kemiallisiin ominaisuuksiin¹⁴. Öljyn aiheuttama rantojen ja ympäröivän meren pilaantuminen näkyy selvästi ilmakuvista, joita on otettu Intiassa sijaitsevan Alangin ja Bangladeshissa sijaitsevan Chittagongin romuttamoista, ja kansalaisjärjestöt ovat raportoineet kasvillisuuden ja kalojen kadonneen näiltä alueilta.

Eteläaasialaisten romuttamoiden turvallisuus- ja terveysolot ovat arveluttavia. Vaarallisten onnettomuuksien riski on suuri erityisesti sen vuoksi, että työntekijöillä ei ole käytössään raskaita koneita (nostureita) eikä turvavarusteita. Intian hallituksen vuonna 2004 tekemän selvityksen mukaan Alangin romuttamoissa oli vuosina 1996–2003 yhteensä 434 vaaratilannetta, joissa kuoli 209 työntekijää¹⁵. Tiedotusvälineiden mukaan Bangladeshissa on viimeksi kuluneiden 20 vuoden aikana kuollut yli 400 työntekijää ja vakavasti loukkaantuneita on ollut 6 000¹⁶. Se seikka, että Bangladesh ei Intian tavoin edes vaadi todistusta siitä, että aluksista on poistettu kaasut tulitöitä varten, selittää käytännössä bangladeshilaisten romuttamoiden alhaiset kustannukset, mutta myös kuolonuhreja vaatineiden räjähdysten suuren määrän.

On myös arvioitu, että tuhannet ihmiset saavat parantumattomia sairauksia siitä, että he käsittelevät ja hengittävät vaarallisia aineita ilman minkäänlaisia varotoimia tai suojaa. Intian korkeimmalle oikeudelle syyskuussa 2006 tehdyn lääketieteellisen selvityksen mukaan 16 prosenttia Alangissa asbestia käsittelevistä työntekijöistä sairastaa asbestoosia ja on sen vuoksi suuressa vaarassa sairastua mesotelioomaan¹⁷. Lääketieteellisten tutkimusten perusteella tiedetään, että tämäntyyppisen keuhkosityövän ilmaantuvuus saavuttaa huippunsa vasta useita vuosikymmeniä altistumisen jälkeen.

Vuonna 2005 bangladeshilaisissa romuttamoissa oli arviolta 25 000 työntekijää. Intiassa työntekijöitä oli huippukautena noin 40 000, mutta tämä määrä putosi 6 000:een vuoden 2006 loppuun menneessä¹⁸. Molemmista maista voidaan todeta, että suuri osa työntekijöistä tulee maan köyhimmiltä alueilta ja on yleensä ammattitaidotonta. Työntekijät työskentelevät ilman sopimuksia ja sairaus- tai tapaturmavakuutuksia eivätkä saa muodostaa ammattiyhdistyksiä. Onnettomuuksista maksetaan vain pieniä korvauksia tai niitä ei makseta lainkaan. Kevyemmissä töissä käytetään yleensä jonkin verran lapsityövoimaa.

Laivaromuttamoiden oloja ovat arvostelleet ympäristö- ja ihmisoikeusjärjestöt, tiedotusvälineet ja Intian korkein oikeus. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että Etelä-Aasian maiden hallitukset eivät ole halukkaita muuttamaan käytäntöjä, koska ne pitävät laivanromutusta taloudellisesti tärkeänä toimintana, jota on rajoitettava mahdollisimman vähän.

2.4. Kansainvälinen tilanne

Laivanromutusongelmasta on keskusteltu useiden vuosien ajan sekä EU:ssa että asianomaisissa kansainvälisissä järjestöissä: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO), Kansainvälisessä työjärjestössä (ILO) sekä Baselin yleissopimuksen yhteydessä (tarkemmin sanoen sen emojärjestön Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelman (UNEP) yhteydessä). Kaikki kolme järjestöä ovat laatineet alusten kierrätystä koskevat tekniset suuntaviivat, jotka eivät kuitenkaan ole sitovia¹⁹. ILO:n, IMO:n ja Baselin yleissopimuksen yhteinen laivanromutusta käsittelevä työryhmä keskusteli tämän asian yhteydessä koordinoitun lähestymistavan soveltamisesta, jolla vältettäisiin kaksinkertainen työ sekä tehtävien, vastuualueiden ja toimivaltojen päällekkäisyys näiden kolmen järjestön välillä.

IMO on vuodesta 2005 alkaen kehittänyt sitovaa kansainvälistä järjestelmää ympäristöystävällistä laivanromutusta varten. Tähän työhön osallistuvat myös EU:n jäsenvaltiot ja komissio. IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa (MEPC) neuvotellaan parhaillaan turvallista ja ympäristön kannalta järkevää alusten kierrätystä koskevasta yleissopimusluonnoksesta. Tarkoitus on, että yleissopimus hyväksytään diplomaattikonferenssissa vuonna 2008 tai 2009 ja että se tulee voimaan muutama vuosi sen jälkeen. Luonnoksessa on liite, jossa asetetaan aluksia koskevia vaatimuksia (muun muassa niiden suunnittelua, rakentamista, toimintaa ja huoltoa koskevia vaatimuksia), alusten kierrätyslaitoksia koskevia vaatimuksia sekä joitakin ilmoitusvaatimuksia. Tavoitteena on ottaa kierrätyksessä huomioon aluksen koko elinkaari, jotta uusissa aluksissa käytettäisiin mahdollisimman vähän vaarallisia aineita ja jotta tällaiset aineet poistettaisiin olemassa olevista aluksista jo niiden käyttöaikana. Tekniset yksityiskohdat, joissa käsitellään myös ympäristön kannalta järkevää alusten kierrätyslaitosten johtamista, esitetään luultavasti yleissopimusta täydentävissä suuntaviivoissa.

Nykyisen luonnoksen mukaan yleissopimusta ei sovellettaisi (kuten ei muitakaan IMO:n asiakirjoja) pieniin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 400 tai 500, eikä myöskään sotaluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Vuonna 2007 IMO:n työryhmät käsittelevät vielä kiistakysymyksiä, joihin kuuluvat mahdolliset viittaukset IMO:n ulkopuolisiin sääntöihin ja vaatimuksiin, alusten kierrätyslaitoksia koskevat perusluonteiset ympäristövaatimukset, tulevat ilmoitusvaatimukset (erityisesti se, ovatko valtioiden väliset ilmoitukset tarpeen kuten Baselin yleissopimuksessa) sekä valvontamekanismi, jolla tuetaan yleissopimuksen täytäntöönpanoa.

Baselin yleissopimuksen yhteydessä keskustellaan siitä avainkysymyksestä, varmistetaanko ehdotetulla alusten kierrätystä koskevalla yleissopimuksella samantasoinen valvonta ja täytäntöönpano kuin Baselin yleissopimuksella. Tämä vaatimus toistettiin jälleen 1. joulukuuta 2006 pidetyssä sopimuspuolten kahdeksannessa kokouksessa, jossa todettiin muun muassa, että tulevilla oikeudellisella asiakirjalla laivanromutusta varten on luotava edellytykset, joilla suojellaan työntekijöitä ja ympäristöä vaarallisten jätteiden ja vaarallisten työmenetelmien haittavaikutuksilta.

3. MITEN EUROOPPA VOI PARANTAA LAIVANROMUTUKSEN HALLINTAA

Komissio on käsitellyt hyvin monenlaisia laivanromutukseen liittyviä näkökohtia ja yksilöinyt joitakin vaihtoehtoja, joilla voidaan poistaa tai ainakin kaventaa täytäntöönpanoeroja ja parantaa laivanromutuksen hallintaa. Nämä vaihtoehdot eivät sulje pois toisiaan, vaan niitä tulisi pitää toisiaan täydentävinä ja tukevinä.

3.1. EU:n jätteen siirtoasetuksen täytäntöönpanon parantaminen

EU:n jäsenvaltiot ovat velvollisia soveltamaan EU:n jätteen siirtoasetusta ja panemaan se täytäntöön, mikä koskee myös vaarallisen jätteen vientiin liittyvää ”Baselin kieltoa”.

Vaikka vientikieltoa on alusten liikkuvuuden vuoksi suhteellisen helppo kiertää, täytäntöönpanoa voidaan kuitenkin parantaa ainakin niiden alusten ja linjavarustamoiden osalta, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä Euroopan vesillä. Tämä edellyttää seuraavaa:

- Jätteen siirron valvonnasta vastaavien viranomaisten ja satamaviranomaisten on tehtävä Euroopan satamissa enemmän tarkastuksia ja tarkastettava erityisesti tietynikäisiä (yli 25 vuotta vanhoja) aluksia tai sellaisia aluksia, joissa muut merkit viittaavat siihen, että ne aiotaan romuttaa.
- Komission ja jäsenvaltioiden voi olla tarpeen antaa lisäohjeita siitä, mikä määritellään alusten osalta jätteeksi ja vaaralliseksi jätteeksi, ja julkaista luettelo kierrätyslaitoksista, jotka täyttävät ympäristön kannalta järkevää jätehuoltoa koskevat vaatimukset ja ovat työntekijöiden kannalta turvallisia.
- Jäsenvaltioiden on harjoitettava keskenään sekä komission kanssa entistä järjestelmällisempää yhteistyötä ja tiedonvaihtoa. Niiden on muun muassa pyrittävä tunnistamaan tietokantojen ja lehdistötiedotteiden avulla sellaiset alukset, jotka aiotaan poistaa käytöstä, ja seurattava niiden reittiä romuttamoihin.
- On tehtävä enemmän yhteistyötä tiettyjen kolmansien maiden ja erityisesti kierrätystoimintaa harjoittavien ja kauttakulkuvaltioiden kanssa (esimerkiksi Egyptin kanssa, kun on kyse romutettavista aluksista, jotka kulkevat Suezin kanavan kautta).
- Painopisteen on oltava sota-aluksissa ja muissa valtion omistamissa aluksissa sekä kaupallisessa käytössä olevissa aluksissa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä EU:n vesillä (kuten lautat).

Koska jätteensiirtoasetusta ei sovelleta pelkästään EU-maiden lippujen alla purjehtiviin aluksiin, vaan kaikkeen jätteiden vientiin ja siten myös romutettaviin aluksiin, jotka lähtevät EU:n satamista, alusten omistajat eivät voi välttää tarkastuksia siirtämällä aluksensa EU:n ulkopuolisten maiden lippujen alle. Koska EU:n markkinat ovat edelleen taloudellisesti houkuttelevia ja kannattavia, ei ole kovin suurta vaaraa siitä, että tiukempi täytäntöönpano vähentäisi Euroopassa harjoitettavaa merenkulkua. Todennäköisempänä uhkana on, että vastuuntunnottomat alusten omistajat, joiden alukset joutuvat tarkastusten kohteiksi, jättävät aluksensa EU:n satamiin, jolloin niiden mahdollinen hävittäminen jää veronmaksajien maksettavaksi. Ainoa tapa ratkaista tällaiset ongelmat on tehostaa yleisesti merenkulkua koskevien sääntöjen täytäntöönpanoa.

3.2. Kansainväliset ratkaisut

Asianomaisissa kansainvälisissä elimissä näyttää vallitsevan yksimielisyys siitä, että kaikkein tärkeintä on varmistaa ympäristön kannalta järkevä ja turvallinen alusten kierrätys. Sitovat kansainväliset vaatimukset ovat tarpeen, jotta voidaan taata tasapuoliset toimintaedellytykset koko maailmassa. Vaatimuksilla on saatava aikaan todellinen muutos nykyisiin romutuskäytäntöihin: estettävä maaperän ja veden pilaantuminen, jota tapahtuu usein, ja suojeltava työntekijöitä onnettomuuksilta ja saasteilta. Niillä on muun muassa pakollistettava öljyjäämien turvallinen säilytys, asbestin poistaminen ennen romutusta suojarusteita käyttäen, kaasujen poistaminen räjähdysten estämiseksi ja raskaiden kuormien siirtäminen turvallisesti koneiden avulla.

Vaikka Aasian maat täyttäisivätkin tiukat ympäristö- ja terveysvaatimukset, niiden ja Euroopan maiden välille jäisi luultavasti hintaero, joka ei kuitenkaan aina olisi kohtuuton. Kehitysmaat voivat lähitulevaisuudessakin tarjota alhaisempia työvoimakustannuksia ja korkeampia hintoja teräksestä ja uudelleen käytettävistä varusteista. Hintaeron kaventamiseen olisi kuitenkin paremmat mahdollisuudet vapaaehtoisilla toimilla, joiden avulla aluksia voitaisiin romuttaa jonkin verran Euroopassa, jossa noudatetaan erityisen tiukkoja vaatimuksia siitä, että toiminta ei saa aiheuttaa pilaantumista eikä vahingoittaa ihmisten terveyttä.

Tuleva kansainvälinen yleissopimus vaikuttaa olennaisesti laivanromutusongelman ratkaisemiseen maailmassa. Sen vuoksi IMO on foorumi, jolla asiaa voidaan parhaiten käsitellä kansainvälisellä tasolla. Koska IMO:n uusi yleissopimus vaikuttaa myös jätteensiirtoasetukseen ja muihin ympäristönsuojelua ja työturvallisuutta koskeviin EU:n säädöksiin, koko yhteisön on pyrittävä sen sopimuspuoleksi. Tämä voidaan toteuttaa sisällyttämällä yleissopimukseen alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä koskeva lauseke, kuten on tehty kaikissa viimeaikaisissa monenvälisissä ympäristösopimuksissa. Yhteisön roolia IMO:ssa on tarpeen vahvistaa, jotta turvalliset ja ympäristön kannalta järkevät kansainväliset vaatimukset saadaan mahdollisimman pian voimaan.

On EU:n etujen mukaista, että IMO:n työ saadaan mahdollisimman nopeasti päätökseen ja että yleissopimus on soveltamisalaltaan riittävän laaja ja sillä saadaan aikaan järkevät terveydensuojelua ja ympäristöasioiden hallintaa koskevat vaatimukset sekä täytäntöönpanoon tarvittavat mekanismit. Tätä varten yleissopimuksessa olisi vahvistettava selkeät ja keskenään tasapainoiset oikeudet ja velvollisuudet lippuvaltioita, satamavaltioita ja kierrätystä harjoittavia valtioita varten. IMO:n järjestelmää on tehostettava siten, että alukset voidaan romuttaa ainoastaan ympäristön kannalta järkevällä ja turvallisella tavalla.

Tulevassa yleissopimuksessa ei todennäköisesti velvoiteta siihen, että alus on puhdistettava ennen sen viimeistä matkaa, koska merenkulkualan toimijat katsovat, että alusten esipuhdistus on turvallisuusseikkojen vuoksi epäkäytännöllistä tai epätaloudellista. Yleissopimusluonnoksen mukaan vaarallisia aineita ei tarvitse poistaa etukäteen, jos romutukseen valitulla kierrätyslaitoksella on täydet valtuudet huolehtia sellaisista vaarallisista aineista tai vaarallisten aineiden määristä, joita alus sisältää. Luonnoksessa (sellaisena kuin se oli joulukuussa 2006) pyritään sovittamaan yhteen yksittäiseen alukseen liittyvät vaatimukset ja romuttamon toimintaedellytykset kierrätysuunnitelman ja kansainvälisen kierrätyskelpoisuustodistuksen (*International Ready for Recycling Certificate*) avulla. On kuitenkin syytä täsmentää, että jos lopullinen kierrätyslaitos ei pysty huolehtimaan tietyistä vaarallisista aineista, romutettavan aluksen omistajan on valittava toinen laitos tai poistettava aineet etukäteen, jotta ne voidaan hävittää turvallisesti tai hyödyntää. Koska jätteensiirtoasetuksessa edellytetään, että alukset on ”asianmukaisesti tyhjennetty” vaarallisista aineista, jotta ne voidaan luokitella vaarattomaksi jätteeksi, komissio on ryhtynyt selvittämään esipuhdistukseen liittyviä riskejä, kustannuksia ja etuja. Selvityksen tulokset valmistunevat loppukeväästä 2007.

Toistaiseksi ei harkita EY:n jätteensiirtoasetuksen tai muiden yleissopimuksen vaikutuspiiriin kuuluvien yhteisön säädösten muuttamista. Näiden säädösten on oltava voimassa ja ne jäävät voimaan, eikä niitä aiota muuttaa ennen kuin IMO:n kansainvälisissä säännöissä asetetaan yhtä tiukat vaatimukset kuin niissä. Ei ole varsinkaan mitään syytä muuttaa Baselin yleissopimuksen mukaista järjestelmää, jolla valvotaan rajat ylittäviä jätteiden siirtoja, ja myöntää romutettavia aluksia varten poikkeuksia ennen kuin uudella kansainvälisellä järjestelmällä varmistetaan samantasoinen alusten valvonta.

Jotta yhteisö voisi paremmin osallistua IMO:n neuvotteluihin, joita käydään alusten kierrätystä koskevasta kansainvälisestä yleissopimuksesta, on tarpeen toteuttaa seuraavat toimet:

- (a) On vahvistettava yhteisön kanta alusten kierrätystä koskevasta IMO:n yleissopimuksesta käytäviin neuvotteluihin ja mahdollisesti annettava komissiolle valtuudet jatkaa neuvotteluja, koska yleissopimus voi vaikuttaa yhteisön lainsäädäntöön.
- (b) Alusten kierrätystä koskevaan yleissopimukseen on sisällytettävä alueellisia taloudellisen yhdentymisen järjestöjä koskeva lauseke, jotta yhteisöstä voisi tulla yleissopimuksen sopimuspuoli.
- (c) On tehostettava eri näkökantojen koordinoitua EU:n jäsenvaltioiden ja komission välisissä neuvotteluissa. Vaikka yhteistyö toimiikin hyvin, sitä voidaan vielä vahvistaa.

Kun yleissopimus ja siihen liittyvät suuntaviivat on hyväksytty, ne on siirrettävä osaksi yhteisön lainsäädäntöä, jotta ne sitoisivat EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivia ja EU:n vesille saapuvia aluksia. Näin on tehty useille IMO:n yleissopimuksille, muun muassa kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevalle AFS-yleissopimukselle, joka sisällytettiin yhteisön lainsäädäntöön asetuksella (EY) N:o 782/2003. EU:n merenkulun alalla toteuttamat toimet perustuvat nykyään tällaiseen menettelyyn, jossa EU:n säännöt vahvistetaan kansainvälisten oikeudellisten asiakirjojen pohjalta, sillä se antaa mahdollisuuden ottaa huomioon kansainvälisen merenkulun erityispiirteet.

Alusten kierrätystä koskeva yleissopimus voi kuitenkin tulla niin myöhään, ettei sillä voida ratkaista yksirunkoisten säiliöalusten käytöstäpoistoon liittyvää ongelmaa. IMO:n yleissopimusten voimaantuloon tarvitaan nimittäin keskimäärin kuusi vuotta, ja yksirunkoisten alusten käytöstäpoisto on arvioiden mukaan huipussaan vuonna 2010. Vaikka sopimuksen voimaantuloa on pyrittävä aikaistamaan mahdollisimman paljon, välikautta varten on löydettävä muita ratkaisuja.

3.3. EU:n laivanromutuskapasiteetin lisääminen

Kuten edellä kohdassa 2.2 todettiin, EU:ssa ja sen ulkopuolissa OECD-maissa (erityisesti Turkissa) on riittävästi kapasiteettia romuttaa kaikki sota-alukset ja muut valtion omistamat alukset, jotka poistetaan käytöstä seuraavien kymmenen vuoden aikana. Niillä ei ole kuitenkaan riittävästi kapasiteettia romuttaa öljysäiliöaluksia ja muita suuria kauppaluksia, jotka purjehtivat EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla tai ovat EU:hun sijoittautuneiden yritysten omistuksessa, koska näitä aluksia on huomattavasti enemmän. Tilanne ei muutu merkittävästi senkään jälkeen, kun monet Yhdistyneessä kuningaskunnassa toimivat telakat, jotka ovat hakeneet romutukseen tarvittavia toimilupia, voivat aloittaa toimintansa lähitulevaisuudessa²⁰. Turvalliseen ja ympäristön kannalta järkevään romutukseen tarvittavasta kapasiteetista on lähivuosina kova puute, vaikka mukaan laskettaisiin myös Kiinassa toimivat nykyaikaistetut kierrätyslaitokset sellaisten EU-alusten vaihtoehtoisina romuttamoina, joiden muuttuminen jätteeksi tapahtuu Euroopan vesien ulkopuolella.

EU:ssa, Turkissa ja Kiinassa toimivien ympäristöystävällisten tai nykyaikaistettujen laitosten alikäyttö osoittaa kuitenkin, että laivanromutusongelma on pikemminkin kysyntä- kuin tarjontapuolella. Nykyinen markkinatilanne ei anna EU:n toimijoille minkäänlaista mahdollisuutta kilpailla eteläaasialaisten telakoiden kanssa, joilla on paljon alhaisemmat kustannukset ja jotka tarjoavat korkeampia hintoja metallista. Niin kauan kuin tasapuolisia toimintaedellytyksiä ei ole varmistettu koko maailmassa laivanromutusta koskevilla toimivilla ja järkevillä vaatimuksilla, eurooppalaisten romuttamoiden on vaikea kilpailla näillä markkinoilla ja alusten omistajat lähettävät yleensä aluksensa heikkotasoihin aasialaisiin laitoksiin.

EU:n neuvosto on reagoinut tähän tilanteeseen 17. toukokuuta 2006 antamallaan lausunnolla, jonka mukaan jäsenvaltioiden olisi parhaansa mukaan pyrittävä lisäämään EU:n laivanromutuskapasiteettia. Jäsenvaltioiden olisi myös tehtävä kaikkensa varmistukseen niiden kansainvälisten neuvottelujen ripeä edistyminen, joiden tavoitteena on vahvistaa laivanromutusta koskevat pakolliset vaatimukset kansainvälisellä tasolla. Neuvoston päätelmissä, jotka annettiin 20. marraskuuta 2006 ennen Baselin yleissopimuksen sopimuspuolten kahdeksatta kokousta, komissiota kehoitettiin arvioimaan, onko EU:hun tarpeen rakentaa riittävästi laivanromutuskapasiteettia.

Painopisteen on oltava valtion omistamissa aluksissa, kun etsitään keinoja, joilla voidaan vahvistaa ympäristöystävällisten laivanromuttamoiden asemaa yleensäkin ja erityisesti EU:ssa toimivien laitosten asemaa ennen kuin uusi kansainvälinen järjestelmä on luonut tasapuoliset toimintaedellytykset maailmanlaajuisesti. EU:n jäsenvaltioiden hallituksilla on erityinen velvollisuus noudattaa yhteisön lainsäädäntöä ja toimia esimerkillisellä tavalla, kun on kyse sota-alusten ja muiden valtion omistamien alusten romuttamisesta. Sota-alusten osalta tämä velvollisuus on erityisen suuri, koska vanhemmissa aluksissa on suhteellisen runsaasti vaarallisia aineita (erityisesti asbestia).

Jäsenvaltioiden viranomaiset voivat synnyttää romutettavia aluksiaan varten ympäristöystävällisten romutus- ja esipuhdistuspalvelujen tarjontaa järjestämällä julkisia tarjouskilpailuja, joissa noudatetaan julkisia hankintoja koskevia tiukkoja sääntöjä. Niiden mukaan romutus sallitaan ainoastaan sillä ehdolla, että se tehdään voimassa olevan jätteensiirtolainsäädännön ja ympäristöhallintaa koskevien tiukkojen vaatimusten mukaisesti. Eurooppalaisten romuttamoiden kannattavuutta voidaan edistää jo tuomalla lisää avoimuutta valtion omistamien alusten käytöstäpoistoon, koordinoimalla aikatauluja ja yhdenmukaistamalla viranomaisten laivanromutussovimuksissa asettamat laatuvaatimukset koko EU:ssa.

Kun jäsenvaltiot myyvät aluksiaan jatkokäyttöä varten toisiin maihin tai kaupallisille ostajille, ne voivat säilyttää jonkinlaisen vaikutusvallan sisällyttämällä myyntisopimuksiin romutusta koskevia ehtoja, esimerkiksi lausekkeen, jossa edellytetään viranomaisten ennakkosuostumusta aluksen hävittämiseen. Tällaisia määräyksiä sisältyy jo Yhdistyneessä kuningaskunnassa maaliskuussa 2006 julkaistuun ehdotukseen, joka koskee sen kansallista alustenkieräysstrategiaa²¹.

Edellä kuvatut kaupalliset näkökohdat ovat ensiarvoisen tärkeitä, kun pohditaan huomattavasti suurempaan kauppalaivastoon liittyvää romutusongelmaa. Niin kauan kuin pakollista kansainvälistä järjestelmä ei ole otettu täysimittaiseen käyttöön ja luultavasti myös sen jälkeen tarvitaan vahvoja kannustimia, joilla voidaan muuttaa merenkulkualan nykyisiä käytäntöjä. Pitemmällä aikavälillä olisi pyrittävä luomaan kestävä rahoitusjärjestelmä, jossa alusten omistajat ja mahdollisesti muutkin toimijat, jotka hyötyvät merenkulusta, myötävaikuttavat turvalliseen ja ympäristön kannalta järkevään laivanromutukseen koko maailmassa. Tällaista järjestelmää käsitellään tarkemmin kohdassa 3.6.

Ennen kuin uusi järjestelmä otetaan käyttöön, asiaa voidaan edistää jonkin verran yritysten yhteiskuntavastuun hengessä tehdyillä vapaaehtoisilla sitoumuksilla, joita on syytä tukea (ks. kohta 3.5). Edistystä voidaan saavuttaa erityisesti palkintojen ja sertifiointijärjestelmien avulla.

Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen kysymykseen, onko aiheellista antaa suoraa taloudellista tukea EU:ssa toimiville ympäristöystävällisille laivaromuttamoille tai alusten omistajille, jotka lähettävät aluksensa ympäristöystävällisiin romuttamoihin joko täydellistä romutusta tai puhdistusta varten. Antamalla tällaista tukea voitaisiin epäsuorasti vähentää niiden alusten määrää, jotka romutetaan ala-arvoisissa olosuhteissa. Tässä on kuitenkin helppo nähdä se riski, että tukeen tarvitaan pitkälläkin aikavälillä valtavia rahasummia, joilla ei voida luoda kestävä teollista toimintaa. Lisäksi vaarana on ristiintukeminen muun toiminnan kanssa etenkin laivanrakennusalalla, jossa kilpailu on erityisen kovaa. Romuttamoiden ja varsinkin alusten omistajien suora tukeminen on myös Euroopan lainsäädännössä olevan aiheuttamisperiaatteen vastaista. Sen vuoksi ei olekaan yllättävää, että tällaista tukea koskevat valtioneuvoston päätökset ovat melko rajoittavia.

EU:n nykyisissä ympäristönsuojeluun myönnettävää valtiontukea koskevissa suuntaviivoissa²², joiden mukaan määritetään tällaisen tuen laajuus, mainitaan kyllä tiettyjä jätehuoltopalveluja muttei laivanromutusta mahdollisena tuen kohteena. Toistaiseksi on arvioitava tapauskohtaisesti, ovatko tuet, joita myönnetään esimerkiksi innovatiivisiin investointeihin, asbestin loppukäsittelyyn tai yritysten osallistumiseen sertifiointi- ja seurantajärjestelmiin, tällaista suuntaviivoissa sallittua valtiontukea. Euroopan koheesiopolitiikka voi myös tarjota tukea telakoille, romuttamot mukaan luettuina, jos se on koheesiopolitiikan tavoitteiden, sääntöjen ja menettelyiden mukaista.

3.4. Tekninen apu ja teknologian ja parhaiden toimintatapojen siirto valtioille, joissa harjoitetaan alusten kierrätystä

Heikoista ja vaarallisista työoloista ja paikallisen ympäristön pilaantumisesta huolimatta laivanromuttamot ovat taloudellisesti tärkeitä Etelä-Aasian maille. Esimerkiksi Bangladesh saa todennäköisesti noin 90 prosenttia teräksestään laivanromutuksesta, ja ala työllistää kymmeniätuhansia työntekijöitä.

Jotta voitaisiin edistää näissä maissa toimivien laitosten modernisointia, on tarpeen antaa teknistä apua ja edistää sääntelyn parantamista. Kansainväliset järjestöt, eräät OECD-maat ja komissio tekevätkin jo tätä jossain määrin. Teknistä ja taloudellista apua olisi tarkistettava läheisessä yhteistyössä kyseisten maiden ja muiden kansainvälisten avunantajien kanssa turvallisen ja ympäristön kannalta järkevän laivanromutuksen edistämiseksi. EU neuvottelee piakkoin uusista tai ajantasaistetuista poliittisista ja taloudellisista sopimuksista useiden kierrätystä harjoittavien maiden kanssa ja selvittää tarvittaessa, miten tavoitteeksi asetettu työtapojen parantaminen ja ympäristövaatimusten tiukentaminen voitaisiin ottaa niissä huomioon.

EU:ssa on runsaasti ympäristöystävälliseen laivanromutukseen tarvittavaa kokemusta ja teknologiaa. Sen olisi pyrittävä jakamaan kokemuksiaan alusten kierrätystä harjoittavien maiden kanssa ja edistämään teknologian ja parhaiden toimintatapojen siirtoa. Samoin se voisi siirtää kokemuksia ja toimintatapoja, joita on saatu tai kehitetty asbestoosiin liittyvien riskien osalta. Näin se voisi edistää suojelua ja ennaltavaraantumista koskevien vaatimusten tiukentamista kyseisissä maissa.

Teknisten näkökohtien ohella on myönnettävä, että työturvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevien perussääntöjen puuttuminen tai niiden noudattamatta jättäminen on kytköksissä joidenkin Etelä-Aasian alueiden rakenteelliseen köyhyteen ja muihin sosiaaliin ja oikeudellisiin ongelmiin, joita ovat omistusoikeuksien puuttuminen, usein äärimmäisen lyhyet rantamaiden vuokra-ajat, lainvalvontaviranomaisten heikko asema ja huonot hallintotavat. Kestävän muutoksen aikaansaamiseksi apu on liitettävä laajempiin puitteisiin.

3.5. Vapaaehtoisten toimien tukeminen

Kauppa-alukset tuottavat omistajilleen suurta voittoa suhteellisen pitkän käyttöiän aikana. Kun aluksesta tulee käyttöikänsä lopussa jätettä, omistajalla, joka on yleensä tehnyt päätöksen aluksen lähettämistä romuttamoon ja on näin ollen myös jätteen ”tuottaja”, on parhaat edellytykset varmistaa, että alus hävitetään tai kierrätetään turvallisella ja ympäristön kannalta järkevällä tavalla. Alusten omistajien, jotka tuntevat vastuunsa, ei tulisi hyväksyä nykyisiä romutuskäytäntöjä, jotka vaarantavat työntekijöiden terveyden ja elämän sekä pilaavat ympäristöä.

Alusten omistajien, niitä edustavien järjestöjen ja niiden asiakkaiden vapaaehtoiset sitoumukset ovat ehkä nopein ja yksinkertaisin keino muuttaa käytäntöjä kentällä. Esimerkkinä voidaan mainita meriliikenneyhtiö P&O Nedlloyd (joka kuuluu nykyään Maersk-yhtymään), joka on muodostanut kumppanuuden kiinalaisten laitosten kanssa, joiden ympäristö- ja turvallisuusvaatimuksia on tiukennettu teknisen avun ja koulutuksen avulla. Riippumattomia säiliöalusten omistajia edustava järjestö Intertanko ilmoitti puolestaan syyskuussa 2006 hyväksyneensä ”väliaikaisen strategian”, jonka mukaan alusten omistajien olisi käytettävä ainoastaan sellaisia kierrätyslaitoksia, jotka ovat todistettavasti edistyneet

turvallisuus- ja ympäristöjohtamisessa asiaa koskevan kansainvälisen yleissopimusluonnoksen C jakson mukaisesti.

Baselin yleissopimuksen sopimuspuolten kokous kehotti 1. joulukuuta 2006 tekemässään päätöksessä alusten omistajia ja muita sidosryhmiä toteuttamaan kaikki tarvittavat käytännön toimet sen varmistamiseksi, että käytöstä poistetut alukset romutetaan ympäristön kannalta järkevällä tavalla.

Vapaaehtoiset sopimukset voivat olla tehokkaita, jos niiden sisältö on suunniteltu asianmukaisesti ja ne sisältävät selkeät mekanismit, joilla varmistetaan yksityisten sidosryhmien antamien sitoumusten täytäntöönpano, sekä seuranta- ja valvontajärjestelmät. Tällaiset sitoumukset ovat tervetullut ensi askel muutoksen aikaansaamisessa. Sen vuoksi niitä olisi kannatettava julkisesti ja mahdollisuuksien mukaan tuettava Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden kannustimilla, minkä jälkeen niiden täytäntöönpanoa olisi seurattava. Jos käy ilmi, ettei sitoumuksia noudateta käytännössä, voi olla tarpeen turvautua lainsäädäntöön.

3.6. Laivanromutusrahasto

Etenkään pitkällä aikavälillä ei ole hyväksyttävää tukea julkisin varoin investointeja, jotka tehdään Euroopassa tai Aasiassa toimiviin ympäristöystävällisiin laivanromuttamoihin. Aiheuttamisperiaate ja tuottajan vastuuta koskeva periaate edellyttävät, että alusten omistajat kantavat täyden vastuun alustensa asianmukaisesta loppukäsittelystä. Vapaaehtoisuuden pohjalta voitaisiin perustaa kestävä rahoitusjärjestelmä, johon varsinkin merenkulkualan olisi sitouduttava, mutta näiden markkinoiden kovan kilpailutilanteen vuoksi vaikuttaa tehokkaammalta sisällyttää rahoitusjärjestelmä pakollisena osana uuteen kansainväliseen laivanromutusjärjestelmään. IMO sopisi parhaiten hoitamaan tätä rahastoa vastaavalla tavalla kuin nykyisiä MARPOL-yleissopimukseen perustuvia öljyvahinkojen korvausrahastoja. Jotta estettäisiin alusten siirtäminen niiden maiden rekistereihin, jotka eivät ole liittyneet rahoitusjärjestelmään, maksut olisi kytkettävä IMOssa tapahtuvaan rekisteröintiin tai alusten käyttöön niiden elinkaaren aikana esimerkiksi satamamaksujen tai pakollisten vakuutusjärjestelmien avulla.

Tällainen kytkös aluksen käyttöön olisi suotavampi kuin talletus, joka olisi sidoksissa uuden aluksen rakentamiseen, koska aluksen rakentanutta telakkaa ei useinkaan ole enää siinä vaiheessa, kun alus romutetaan. Jos IMO:n hallinnoimaa rahastoa ei voida perustaa, voitaisiin harkita alueellista järjestelmää.

3.7. Muut vaihtoehdot

Edellä mainittujen lisäksi on useita muitakin toimia, joiden avulla on mahdollista edistää laivanromutusalan uudistamista lyhyellä ja pitkällä aikavälillä:

- (a) *EU:n lainsäädäntö ja erityisesti yksirunkoisia öljysäiliöaluksia koskeva lainsäädäntö.* Koska nämä säiliöalukset muodostavat merkittävän osan lähivuosina romutettavista aluksista, saattaa olla aiheellista harkita asiaa koskevan meriturvallisuuslainsäädännön täydentämistä alusten ympäristöystävällistä ja turvallista romutusta koskevilla säännöillä.

Eräät jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet tukevansa tällaista ehdotusta, jos komissio tekee asiasta aloitteen. Tällaisen lainsäädännön haittana on, että koska yksirunkoisten säiliöalusten pääsy EU:n satamiin on suureksi osaksi kielletty, lainsäädäntö koskisi lähinnä EU:n lippuvaltioita, mikä voisi käynnistää alusten laajamittaisen siirron muihin rekistereihin edistämättä mitenkään turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Öljysäiliöalukset ovat kuitenkin erityiskysymys, ja sen ohella voidaan suunnitella yleisluonteisempia toimia, joilla voidaan estää vaarallisten aineiden käyttö uusien alusten rakentamisessa. Vastikään annetulla uudella REACH-järjestelmää koskevalla kemikaaliasetuksella (asetus (EY) N:o 1907/2006) luodaan puitteet vaarallisten kemikaalien käytön sääntelylle. Sellaisten lisätoimien tarpeellisuudesta, joilla puututtaisiin muiden aineiden käyttöön alusten rakentamisessa, olisi tehtävä perusteellinen selvitys ja vaikutusten arviointi.

- (b) *Merenkulkualan tukien yhdenmukaistaminen kytkemällä ne ympäristöystävälliseen laivanromutukseen.* Merenkulkualalle tarkoitettu yhteisön rahoitus ja meriliikenteelle annettavat valtiontuet voitaisiin kytkeä siihen, että edunsaaja käyttää turvallisia ja ympäristöystävällisiä laitoksia kaikkien määräysvallassaan olevien alusten romutukseen.
- (c) *Eurooppalaisen sertifiointijärjestelmän perustaminen ympäristöystävällistä laivanromutusta varten ja palkintojärjestelmän perustaminen esimerkillisen ympäristöystävällisen kierrätyksen edistämiseksi.* EMAS-järjestelmän kaltaisten sertifiointijärjestelmien avulla, jotka ovat jo olemassa tai joita parannetaan tulevaisuudessa, voitaisiin parantaa laivanromuttamoiden johtamista ja osoittaa asiakkaille ja suurelle yleisölle siihen tehdyt parannukset. Suunnitteilla oleva EMAS-asetuksen tarkistus voi antaa EU:n ulkopuolisille laitoksille mahdollisuuden osallistua järjestelmään, jolloin muun muassa turkkilaiset toiminnanharjoittajat voisivat saada luotettavan todistuksen ympäristöasioiden hallinnastaan. Lisäksi alusten omistajia, kierrätyslaitoksia ja muita sidosryhmiä voitaisiin kannustaa pyrkimään mahdollisimman varhain turvallisiin ja saastuttamattomiin laivanromutus-käytäntöihin ottamalla käyttöön ympäristömerkkijärjestelmä tai palkintojärjestelmää, jolla edistettäisiin terveyden ja turvallisuuden huomioon ottamista. Esimerkkinä voitaisiin käyttää olemassa olevia ”Clean Marine”- ja ”Green Awards” -järjestelmiä, joilla palkitaan ansioituneita linjavarustamoita ja satamia. Alusten omistajien avuksi voitaisiin myös laatia julkinen rekisteri ympäristöystävällisistä laitoksista.
- (d) *Laivanromutusta koskevan kansainvälisen tutkimustoiminnan tehostaminen.* Euroopan komission tutkimuksen ja kehittämisen kuudennesta puiteohjelmasta rahoitetaan tällä hetkellä yhtä laivanromutukseen liittyvää tutkimushanketta (”SHIPDISMANTL”), jossa tutkitaan erilaisia teknologioita vaihtoehtoja kansainvälisen yhteistyön näkökulmasta. EU:ssa, Turkissa ja Intiassa toimivat tutkimuslaitokset ja romuttamot kehittävät näissä puitteissa päätöksentekoa tukevia järjestelmiä, jotka annetaan ilmaiseksi laivanromutusalan käyttöön koko maailmassa. Hiljattain julkaistussa seitsemännen puiteohjelman ensimmäisessä ehdotuspyynnössä alusten romutusstrategiat määritellään ensisijaiseksi tutkimusalaksi.

Tämän ja muun tutkimuksen lisäksi, jota komissio on tehnyt tai tekee itse²³, olisi hyödyllistä tehdä enemmän kumppanuuteen perustuvaa tieteellistä yhteistyötä, johon osallistuisi aasialaisia ja eurooppalaisia tutkimusryhmiä. Näin voitaisiin analysoida eri vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia integroidulla tavalla, jossa otettaisiin huomioon ympäristöä koskevat, sosiaaliset, taloudelliset ja institutionaaliset näkökohdat. Sen jälkeen voitaisiin ehdottaa tieteelliseltä pohjalta eri toimintasuunnitelmia, mistä olisi hyötyä kansallisille toimijoille ja apua kansainvälisissä neuvotteluissa. Voi kuitenkin kestää useita vuosia ennen kuin tällaisen tutkimustoiminnan tulokset saadaan käyttöön.

4. PÄÄTELMÄT

Tässä vihreässä kirjassa esitetään laivanromutusta koskevat perusasiat ja käsitellään siihen liittyviä ongelmia. Yksityiskohtaisempaa tietoa esitetään liitteessä. Jotta saisimme selkeämmän kuvan siitä, mitä toimia EU:n olisi toteutettava, pyydämme jäsenvaltioita, sidosryhmiä ja yleisöä pohtimaan seuraavia kysymyksiä:

1. Miten voidaan parantaa romutettaviin aluksiin sovellettavan yhteisön lainsäädännön (jätteensiirtoasetuksen) täytäntöönpanoa? Mikä olisi paras toimenpidekokonaisuus, jolla EU:n jäsenvaltioiden lippujen alla purjehtivat tai niiden omistamat alukset saataisiin ohjattua romuttamoihin, jotka täyttävät tiukat ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset?
2. Voitaasiinko ohjeilla, joilla selvennetään jätteiden siirtoja koskevia sääntöjä ja romutettavia aluksia koskevia määritelmiä, parantaa sääntöjen ja liiketoimintatapojen täytäntöönpanoa, ja missä muodossa ohjeistusta tulisi antaa?
3. Mikä on paras tapa ohjata neuvotteluja, joita käydään parhaillaan alusten kierrätystä koskevasta IMOn yleissopimuksesta, jotta laivanromutuskäytäntöjä voitaisiin parantaa maailmanlaajuisesti?
4. Tulisiko EU:n pyrkiä siihen, että IMOn yleissopimuksessa asetetaan maailmanlaajuisesti sovellettavat ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset, jotka vastaavat EU:n vaatimuksia?
5. Miten EU voi parhaiten varmistaa, että eurooppalaiset alukset hajotetaan turvallisella ja ympäristön kannalta järkevällä tavalla myös sinä aikana, jona IMOn yleissopimus ei ole vielä tullut voimaan? Mitä on tehtävä julkisen sektorin omistamille aluksille? Riittävätkö kansalliset strategiat ja alusten omistajien vapaaehtoiset sitoumukset? Mitä lisätoimia tarvitaan EU:n tasolla?
6. Olisiko EU:n ja sen jäsenvaltioiden pyrittävä aktiivisesti lisäämään EU:n omaa alustekierrätyskapasiteettia ja miten niiden siinä tapauksessa olisi toimittava?
7. Mitä toimia EU:n olisi toteutettava kannustaakseen Etelä-Aasian maita ottamaan käyttöön ja soveltamaan laivanromutukseen tiukempia ympäristö- ja turvallisuusvaatimuksia?

8. Mitä toimia EU:n olisi toteutettava kannustaakseen alusten omistajia lähettämään romutettavat aluksensa romuttamoihin, jotka täyttävät tiukat ympäristö- ja turvallisuusvaatimukset?
9. Miten EU voi varmistaa kestävä rahoituksen ympäristöystävällistä laivanromutusta varten noudattamalla samalla aiheuttamisperiaatetta, ja mitä toimia sen olisi toteutettava tässä yhteydessä?

Tähän kuulemismenettelyyn liittyvät kannanotot pyydetään lähettämään komissiolle viimeistään **30. syyskuuta 2007** sähköpostitse osoitteeseen ”ship-dismantling@ec.europa.eu” tai kirjeitse seuraavaan osoitteeseen:

European Commission

Directorate-general Environment

Unit G.4 ”Sustainable production and consumption”

B-1049 Brussels

Tämä vihreä kirja ja sitä koskevat kannanotot julkaistaan komission verkkosivuilla, jollei muuta ole nimenomaisesti vaadittu. Komissio aikoo esittää vuoden 2007 loppupuolella analyysin saamistaan vastauksista ja mahdollisesti myös ehdotuksen ja/tai aloitteita laivanromutusta koskevasta EU:n strategiasta.