

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, xxx
KOM(2006) yyy lõplik

-

ROHELINE RAAMAT

Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses

*Veider on nimetada seda planeeti Maaks, kui ilmselgelt on tegu ookeaniga
(Arthur C. Clarke'ile omistatud mõte)*

(esitanud komisjon)

{SEC(2006) 689}

ROHELINE RAAMAT

Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas: Euroopa seisukoht ookeanide ja merede küsimuses

*Veider on nimetada seda planeeti Maaks, kui ilmselt on tegu ookeaniga
(Arthur C. Clarke'ile omistatud mõte)*

1.Sissejuhatus	3
2.Euroopa juhtrolli säilitamine merenduse säästvas arengus	7
2.1.Konkurentsivõimeline merendus.....	7
2.2.Merekeskkonna tähtsus mereressursside säästva kasutamise jaoks	9
2.3.Teaduse ja tehnika tipptaseme hoidmine.....	11
2.4.Uuendustegevus muutuvates oludes.....	13
2.5.Merendusoskuste arendamine ja merendussektori tööhõive jätkusuutlikkus.....	16
2.6.Klastrid.....	19
2.7.Õiguslik raamistik	19
3.Rannikualade elukvaliteedi tõstmine	22
3.1.Rannikualade kasvav atraktiivsus elu- ja töökohana.....	22
3.2.Kohanemine rannikualade ohtudega	23
3.3.Rannikuturismi arendamine	25
3.4.Maa ja mere kokkupuutepunktid.....	26
4.Kuidas korraldada meie suhteid ookeanidega.....	27
4.1.Tegevuse mitmekesistamist toetavad andmed	27
4.2.Merendustegevuse planeerimine	30
4.3.Rannikualade finantstoetuse optimaalne kasutamine.....	31
5.Merede haldamine	32
5.1.Poliitikakujundamine ELis	32
5.2.Valitsuste tegevus avamerel	34
5.3.Rahvusvahelised eeskirjad globaalse tegevuse kohta	36
5.4.Geograafiliste tingimuste arvestamine	39
6.Euroopa merepärandi hoidmine ja eurooplaste kui mererahva identiteedi tugevdamine	40
7.Edasine tegevus – konsultatsioonid.....	42

1. SISSEJUHATUS

Iga eurooplast on köitnud teadmiste omandamine suurte avastusretkede kohta, mis avasid meie eelkäijatele planeedi avarused, kultuurilise mitmekesisuse ja loodusvarade külluse. Enamik neid retki tehti meritsi. Enamik neist nõudis kordaminekuks avatust uutele ideedele, täpset kavandamist, julgust ja otsusekindlust. Aja möödudes ei olnud retkede tulemuseks üksnes senitundmatute alade kaardistamine, vaid ka erinevad tehnikasaavutused, nagu kronomeeter, mis võimaldas leida täpset pikkuskraadi, ja aurumootor, mis vabastas rändurid tuulesuuna ülemvõimu alt.

Paljud eurooplased on elanud mere ääres või vähemalt mere läheduses. Meri on andnud elatist kaluritele ja meremeestele, toonud rõõmu ja tervist, avanud uusi horisonte unistustele ning ilmestanud rikkaliku sõna- ja metafoorivalikuga kirjandust ja argikeelt. Teda on nähtud nii romantiliste kujutelmade kui ka lahusoleku, tundmatute ohtude ja leina allikana. Meri on pakkunud meile pidevaid väljakutseid ja pannud meid südamest soovima teda paremini tundma õppida.

Euroopat ümbritseb palju saari, neli merd – Vahemeri, Läänemeri, Põhjameri ja Must meri – ning kaks ookeani – Atlandi ookean ja Põhja-Jäämeri. Meie maailmajagu on poolsaar, mille tuhandetesse kilomeetritesse ulatuv rannajoon on pikem kui tohututel maamassiividel, mis kuuluvad Ameerika Ühendriikidele ja Vene Föderatsioonile. Selle geograafilise eripära tõttu moodustab üle kahe kolmandiku Euroopa Liidu piirist merepiir ning liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvad merealad on suuremad kui nende maismaaterritoorium. Oma kaugeimates regioonides on Euroopa Liit lisaks Atlandi ookeanile esindatud ka India ookeanil ja Kariibi merel. Nende huvidering merendusvaldkonnas on lai ja puudutab kogu ELi.

Euroopa geograafia on seega alati olnud üks peamisi tegureid eurooplaste erilises suhtes ookeanidega. Ammusest ajast on ookeanid olnud olulised Euroopa kultuuri, identiteedi ja ajaloo kujundajad.

Nii on see ka tänapäeval. ELi majanduselu hoogustamise jaoks on tähtis mõista merevaldkonna majanduslikku potentsiaali. Hinnanguliselt 3-5% Euroopa sisemajanduse kogutoodangust (SKT) pärineb merega seotud tööstus- ja teenindusharudest, arvestamata nafta, maagaasi, kala ja muu tooraine väärtust. Merepiirkonnad annavad üle 40% SKTst.

Vaatamata sellele ei ole ELi kodanikel sageli piisavalt teadmisi ookeanide ja merede tähtsusest nende igapäevaelus. Nad küll teavad, kui vajalik on vesi, kuid nad ei pruugi tajuda seost, et enamik sellest pärineb vihma ja lume vahendusel ookeanidest. Nad muretsevad kliimamuutuse pärast, kuid ei mõista alati ookeanide suurt mõju sellele. Nad on rahul võimalusega osta maailma eri paigust pärit odavaid tooteid, mõtlemata, kui keerulist teed pidi need meieni jõuavad.

Põhjendus

Säästev areng on ELi päevateemade keskmes.¹ Selle eesmärk on majanduskasvu, ühiskonna heaolu ja keskkonnakaitse vastastikune toetus.

¹ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Säästva arengu strateegia läbivaatamisest – tegevusprogramm“, KOM(2005) 658 lõplik/2

Nüüd on ELil võimalus rakendada säästva arengu põhimõtteid ka ookeanide heaks. Selleks saab ta kasutada eeliseid, millele eurooplaste juhtroll meredel on alati tuginenud – ookeanide põhjalikku tundmist, suur kogemustepagasit, võimet vastata uutele väljakutsetele, ning ühendada need ressursside kaitsmisega.

Ookeanide ja merede majandamine eeldab koostööd kolmandate riikidega ja mitmepoolseid jõupingutusi. ELi ookeanipoliitikat peab arendama rahvusvahelises kontekstis.

Kui Euroopa tahab tõepoolest saavutada ookeanidega parema vahekorra, peavad lisaks tööstusele uuendusi ette võtma ka poliitikud. Peaksime kaaluma uut ookeanide ja merede majandamise kontseptsiooni, mis väärtustaks muudki peale selle, mida inimene ookeanist või merest saab, ning pelgalt valdkondliku käsitluse asemel vaatleks ookeane ja meresid tervikuna.

Meretranspordi, tööstuse, rannikualade, avamereenergeetika, kalanduse, merekeskkonna ja teiste asjaomaste valdkondade poliitikat on seni arendatud eraldi. Muidugi oleme püüdnud nende vastastikust mõju arvestada. Valdkondadevahelisi laiemaid seoseid ei ole siiski käsitletud. Kuidas neid poliitikavaldkondi ühendada, et need üksteist tugevdaksid, ei ole süstemaatiliselt uuritud.

Killustatuse tagajärjeks võib olla meetmete vastuolulisus, mis omakorda võib kaasa tuua negatiivse mõju merekeskkonnale või põhjustada ülemääraseid pingeid konkureerivate merendusvaldkondade vahel. Kui otsuseid langetatakse üksteisest lahus, on raske näha ühe tegevussuuna mõju teisele. See takistab merega seotud sektorite uute koostoimevõimaluste avastamist.

Aeg on eri valdkondade elemendid ühendada ning töötada välja uus kontseptsioon ookeanidega seotud tegevuse korraldamiseks. Selleks on vaja uusi viise poliitika kavandamiseks ja rakendamiseks ELi, riiklikul ja kohalikul tasandil ning ELi poliitikavaldkondade välismõjtu kaudu ka rahvusvahelisel tasandil.

Eesmärk

Rohelise raamatu eesmärk on algatada arutelu ELi tulevase merenduspoliitika üle, mis käsitleb meresid ja ookeane terviklikult. Raamatus rõhutatakse, et merede ja ookeanide pakutavaid hüvesid võimaldab meil edasi nautida ainult äärmise lugupidamise ülesnäitamine, kuna nende ressursse ohustavad erinevad survetegurid ja meie üha kasvavad tehnoloogilised võimalused neid eksploateerida. Mere bioloogilise mitmekesisuse kiire vähenemine eelkõige saastumise, kliimamuutuse ja ülepuügi tagajärjel on ohusignaali, mida me ei tohi ignoreerida.

Roheline raamat lähtub ELi praegustest poliitikasuundadest ja algatustest ning on heas kooskõlas Lissaboni strateegiaga. Selle eesmärk on säästva arengu majanduslike, sotsiaalsete ja keskkonnaaspektide õige tasakaal.

Rohelise raamatuga soovitakse muuta eurooplaste teadlikumaks nende suurest mereajaloost, ookeanide tähtsusest nende igapäevaelus ning ookeanide pakutavatest heaolu- ja majandusvõimalustest.

Komisjoni dokumentidega saab tutvuda aadressil <http://eur-lex.europa.eu/>, nõukogu dokumentidega aadressil <http://www.consilium.europa.eu/> ja EP dokumentidega aadressil <http://www.europarl.europa.eu>.

Edasiviiv lahendus

Hea valitsemistava põhimõttest tuleneb vajadus kõiki merede ja ookeanidega seotud aspekte hõlmava Euroopa merenduspoliitika järele. See peaks olema integreeritud, sektoritevaheline ja multidistsiplinaarne poliitika, mitte eri sektorite isoleeritud poliitikasuundade kogu. Ookeanide ja merede käsitus peaks põhinema põhjalikel teadmistel nende toimimisest ning nende keskkonna ja ökosüsteemide säilitamise võimalustest. Sellise poliitika eesmärk peaks olema vastata küsimustele, kuidas mere- ja rannikupiirkondadega seotud otsuste ning võistlevate huvide lepitamise abil saavutada parem investeerimiskliima ja säästva majandustegevuse arenguks soodsad tingimused.

Selleks on vaja tugevdada koostööd ning soodustada ookeane ja meresid käsitlevate poliitikavaldkondade kooskõlastamist ja integreerimist kõikidel tasanditel.

Aluspõhimõtted

Oma strateegilistes eesmärkides aastateks 2005–2009 teatas Euroopa Komisjon vajadusest luua üldine merenduspoliitika, mille eesmärk on hästi toimiva merenduse saavutamine keskkonda säästval viisil. Sellist poliitikat peaksid komisjoni sõnul toetama tiptasemel merealane teadustöö, tehnoloogia ja innovatsioon.

Komisjoni arvates peaksid meie püüdlused tuginema kahele alussambale.

Esiteks peaks need lähtuma ühenduse majanduskasvu ning uute ja paremate töökohtade loomise ergutamiseks kavandatud Lissaboni strateegiast. Investeerimine teadmistesse ja oskustesse on konkurentsivõime säilitamise ja heade töökohtade pakkumise põhieeldused.

ELi integreeritud tööstuspoliitika käsitluses rõhutatakse, et Euroopa tulevik on maailmaturul pakutavad uued kvaliteetsed tooted ja teenused, mille eest kliendid on valmis maksma kõrgemat hinda.²

Teiseks peame kaitsma ja parandama kogu meredega seotud tegevuse aluseks oleva ressursi – maailmamere – seisundit. Selleks on oluline teadusandmetele rajatud ökosüsteemipõhine majandamine. Komisjon on teinud ära vajaliku eeltöö, esitades merekeskkonna strateegia.³

Nende kahe samba kasutamine uue merenduspoliitika alusena võib paista küll lihtne, kuid seejuures ei tohi unustada kahte merekeskkonna eripära.

Esiteks, ookeanide globaalne iseloom. Sellest tuleneb nii riikide koostöö vajadus kui ka nendevaheline konkurents. Merega seotud tegevuste korraldamine ülemaailmse säästva arengu huvides loob vajaduse üldkehtivate reeglite järele. Sellegipoolest on iga sopike ookeanides ja meredes erinev ja võib vajada spetsiifilisemaid eeskirju ja kohtlemist. See ilmne vastuolu illustreerib keerulist olukorda, millesse asetab poliitikud ookeanide globaalne loomus.

²

http://ec.europa.eu/enterprise/enterprise_policy/industry/index_en.htm

³

Ettepanek: Euroopa parlamendi ja Nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (Merestrategie direktiiv), KOM(2005) 505 lõplik, http://ec.europa.eu/environment/water/marine/dir_505_en.pdf (eesti keeles aadressil http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/et/com/2005/com2005_0505et01.pdf)

Eelmisega on tihedalt seotud teinegi raskus merede heal valitsemisel, nimelt huvirühmade paljus. Tekkinud on hulk valdkondlikke poliitikasuundi, mis on esindatud kõikidel valitsustasanditel: EL, riiklik, piirkondlik ja kohalik.⁴ Soovitatud meetmeid võivad kõige paremini käivitada mitmesugused huvirühmad, kes kuuluvad erinevatesse ametkondadesse ja riikidesse, või rahvusvahelised organisatsioonid. Selleks, et otsuste langetamine toimuks huvirühmadele lähimal tasandil, tuleks ELi tasandil meetmeid võtta üksnes siis, kui sellega kaasneb teiste tasanditega võrreldes lisaväärtus.

Kas EL vajab integreeritud merenduspoliitikat?

Kuidas saab EL pakkuda lisaväärtust merendusvaldkonnas juba toimivatele riiklikele, kohalikele ja eraalgatustele?

2. EUROOPA JUHTROLLI SÄILITAMINE MERENDUSE SÄÄSTVAS ARENGUS

2.1. Konkurentsivõimeline merendus

Sektori suurus

EL on maailma suurim merendusjõud, eriti laevanduse ja laevaehitustehnoloogia, rannikuturismi, taastuvaid energiaallikaid hõlmava avamereenergeetika ja abiteenuste osas. Tulevikku vaadates paistavad Iiri Mereinstituudi uuringu kohaselt suurima kasvupotentsiaaliga sektorid olevat kruisilaevandus, sadamad, vesiviljelus, taastuenergeetika, veealune telekommunikatsioon ja merebiotehnoloogia.⁵

Laevandus ja sadamad on vajalikud rahvusvahelise kaubanduse jaoks. 90% ELi väliskaubandusest ja üle 40% sisekaubandusest kasutab meretransporti. Euroopale kuuluv 40% maailma laevastikust seab tema juhtrolli selles maailmamajanduse harus väljapoole kahtlust. Aastas läbib Euroopa meresadamaid 3,5 miljardit tonni kaupa ja 350 miljonit reisijat. Ligikaudu 350 000 inimest töötab sadamates ja seonduvates teenistustes, mis koos loovad lisandväärtust 20 miljardi euro ulatuses.⁶ Mõlemad nimetatud sektorid on tõusuteel koos maailmakaubanduse mahu suurenemisega ning lähisõidu ja merekiirteede arenguga Euroopas. Mereveendus on katalüsaator muude sektorite, nagu laevaehituse ja laevavarustuse tootmise jaoks. Merenduse abiteenused – kindlustus, pangandus, maaklerlus, klassifitseerimis- ja konsulteerimisteenused – on veel üks valdkond, kus Euroopa peaks säilitama oma juhtrolli.

Ookeanid ja mered toovad tulu ka tänu turismile. Mereturismi otsest käibemahtu Euroopas hinnati 2004. aastal 72 miljardile eurole.⁷ Rannikualadel puhkust veetvad turistid kasutavad väga mitmesuguseid merede, randade ja rannikupiirkonna hüvesid. Paljude turismisihtpunktide populaarsus tuleneb mere lähedusest ja sõltub merekeskkonna kvaliteedist. Rannikualade ja merekeskkonna tõhus kaitse on seetõttu oluline kogu turismitööstuse jätkusuutlikkuse jaoks, eriti aga kiiresti areneva ökoturismi sektori jaoks.⁸ Turism annab omakorda tööd laevaehitustööstusele. Kruisilaevandus on Euroopas viimastel aastatel hoogsalt laienenud, kasvades aastas

⁴ „Mereküsimuste riiklikud käsitlused“.

⁵ Maailmaturu merendussektorite analüüs, märts 2005, Douglas-Westwood Limited, Marine foresight series no 1, Iiri Mereinstituut.

⁶ Euroopa Meresadamate Organisatsiooni (ESPO) materjalid roheline raamatu jaoks.

⁷ Vt märkust 5.

⁸ <http://www.tourism-research.org/sustainable.pdf>.

üle 10%. Peaaegu kõik kruiisilaevad on ehitatud Euroopas. Kruiisiturism aitab kaasa rannikualade ja saarte arengule. Harrastusmeresõit on viimaste aastatega pidevalt kasvanud ja prognooside kohaselt jätkub kasv ELs 5-6% aastas.⁹ „Mitte ükski teine aktiivse puhkuse vorm ei seo nii erinevas vanuses ja erinevate huvidega inimesi ja erinevaid paiku.“¹⁰

Meri täidab suurt osa komisjoni¹¹ ning ELi riigi- ja valitsusjuhtide¹² poolt püstitatud konkurentsivõimelise, säästva ja turvalise energiavarustuse eesmärkide saavutamisel. Põhjamere nafta- ja maagaasivarud on Venemaa, USA ja Saudi Araabia järel maailmas suuruselt neljandal kohal.¹³ Euroopat ümbritsevad mered on energeetikasektorile väga olulised ka veeteena, mida mööda veetakse tankeritega üha suurem osa Euroopas tarbitavast naftast ja maagaasist. Veeldatud maagaasi kasvav osatähtsus nõuab uute terminalide ehitamist.

Avameretuuled, ookeanihoovused, lainetus ning tõusu-mõõnaliikumised on põhjatud taastuva energia allikad. Eduka rakendamise korral võiksid need paljudel Euroopa rannikualadel anda suure osa elektrienergiast. See aitaks omakorda kaasa majandusarengule ja töökohtade loomisele nendes piirkondades.

Euroopa ettevõtted on arendanud meretehnoloogia oskusteavet nii süsivesinikkütuste tootmiseks avamerel kui ka merega seotud taastuvate energiaallikate kasutamise, süvameretegevuse, okeanograafilise uurimistöö, veealuste liikurite ja robotite, mererajatiste ehitamise ja rannikutehnoloogia arendamiseks. Need tehnoloogiad leiavad järjest rohkem kasutust ja aitavad kaasa Euroopa meretehnoloogiasektori osatähtsuse suurenemisele maailma eksporditurgudel.

Toidu- ja Põllumajandusorganisatsioon¹⁴ osutab, et suurema osa lisanduvast nõudlusest kala järele peab rahuldama vesiviljelus. Lahendada tuleb küsimus, kuidas teha seda säästvalt ja keskkonnahoidlikult. Kuna võitlus ruumi pärast võib mõnedes rannikupiirkondades samuti olla terav, võiks vesiviljeluse viia kaldast kaugemale, kuid see nõuab täiendavaid uuringuid ja avamere sumpkalakasvatustehnoloogia väljatöötamist.¹⁵

EL on üks maailma suuremaid kalapüüdjaid ja maailma suurim töödeldud kalatoodete turg. Kuigi kalurite arv on ELs aastatega vähenenud, on neid kogu kalandussektoris tööl siiski ligikaudu 526 000.¹⁶ Lisaks kalapüügile annavad palju töökohti kala töötlemine, pakkimine, transport ja turustamine ning laevatehased, püügivarustuse tootmine, müük ja hooldus. Need tegevused on kalapüügipiirkondade majandus- ja sotsiaalstruktuuri olulised kujundajad. ELs kavandatud järkjärguline üleminek säästvamale kalandusele ja kasvav nõudlus kala kui tervisliku toiduaine järele suurendab teatavates kalandussektori osades majandusliku stabiilsuse, kasumlikkuse ja isegi majanduskasvu võimalusi.

⁹ Sektor hõlmab näiteks paadiehitust, merekõlblike mootorite ja varustuse tootmist, tippelktronikat, rahastamist, infrastruktuuri rajamist ja käitamist. Euroopa Liidu harrastusmeresõidu töörühma (EURMIG) materjalid rohelise raamatu jaoks.

¹⁰ Euroopa Väikelaevaassotsiatsiooni (EBA) materjalid rohelise raamatu jaoks.

¹¹ Roheline raamat „Euroopa strateegia säästva, konkurentsivõimelise ja turvalise energia tagamiseks“, KOM(2006) 105 lõplik.

¹² Euroopa Ülemkogu 23.-24.03.2006 eesistujariigi järeldused.

¹³ Rahvusvahelise Nafta- ja Maagaasitootjate Assotsiatsiooni (OGP) materjalid rohelise raamatu jaoks.

¹⁴ Maailma kalanduse ja akvakultuuri olukord, 2004, FAO.

¹⁵ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Euroopa vesiviljeluse säästva arengu strateegia“, KOM(2002) 511 lõplik.

¹⁶ Ühine kalanduspoliitika arvudes, 2004.

Konkurentsivõime tähtsus

Euroopa ekspordipõhist majandust, kasvavat kaubandusmahtu ja geograafilisi olusid arvestades on ELi jaoks eluliselt vajalik laevanduse, laevaehituse, laevavarustus- ja sadamatööstuse konkurentsivõime. Konkurentsivõime tagamiseks peab nendel tööstusharudel olema rahvusvahelisel areenil võrdne mänguruum. See on eriti oluline, arvestades, et merendustegevused enamasti konkureerivad maailmaturul.

Mereveendus ja sadamad on ühisturgu maailmamajandusega ühendavate logistikaahelate kõige olulisemad lülid. Nende jätkuv tõhusus ja elujõulisus on vältimatud Euroopa konkurentsivõime tagamiseks globaliseerivas maailmas.

Laevaehitus on hea näide selle kohta, kuidas Euroopa traditsiooniline merendussektor tuleb toime ülemaailmse konkurentsi survega, mis lähtub eelkõige Aasiast. Viimasel aastakümnel on Euroopa laevaehitus kaotanud 36% töökohtadest, kuid saavutanud 43% produktiivsuse tõusu. Selle tulemuseks on keerukate laevade tootmisele spetsialiseerunud tööstusharu. Euroopas ehitatud laevad paistavad silma keerukuse, ohutuse ja normidest sageli tunduvalt väiksema keskkonnamõjuga. ELi laevaehitajad (kaasa arvatud laevatehased ja laevavarustuse tootjad) hoiavad tehnoloogia poolest maailmas jätkuvalt liidrikohta, kuivõrd kõik olulisemad uuendused on tehtud Euroopas. Selle tulemusena on ELi tööstusharu käive väljalastava tonnaaži väiksemale hulgale vaatamata suurem kui vastavatel Aasia maade sektoritel.

Euroopa laevaehitajad ja nende varustajad on juhtival kohal sellistes segmentides nagu kruiisi- ja reisilaevad, väikesed kaubalaevad, sõjalaevad ja erilaevad. Euroopa on tugeval positsioonil huvilaevade ja nende varustuse sektoris, kus konkurents on moodsa ja arenenud tootmistehnoloogia tõttu väga tihe. Nende sektorite uuenduste käivitajaks on ühiskonna nõudmine puhtamate rannikute järele ja kehtestatavad normatiivid.

Tugeva poliitika ja tugevate programmidega saab konkurentsivõimet tõsta, nagu tõendab algatus LeaderSHIP 2015,¹⁷ mis käsitleb laevaehituse ja laevaremondisektori tulevast konkurentsivõimet. Tegemist on ühissettevõtmisega, mis põhineb tippteadmistel, ettevõtlusel, uuendustegevusel ja huvirühmade osalusel. Komisjon usub, et seda näidet võib võtta aluseks ka laiemalt. Mitmes merendusvaldkonnas, nagu laevanduses, laevaehituses ja avamereenergeetikas, loob tegevust keskkonnasõbralikumaks muutvate tehnoloogiate kasutuselevõtt äri- ja ekspordivõimalusi, eriti sedamööda, kuidas teised riigid liiguvad säästva arengu suunas.

Laevanduse ja teiste merendusvaldkondade kasvuvõimaluste ärakasutamiseks peavad Euroopa ettevõtted suutma teatud täpsusega prognoosida turu arengut. Sellele aitaks kaasa põhjalikum turuinfo ja statistika.

Euroopa äärealade konkurentsivõimet suurendaks tunduvalt parem juurdepääs, millele muu hulgas aitaks kaasa tihedam laevaliiklus nii Euroopas kui ka Euroopa ja teiste maailmajagude vahel.

Tuleb tähele panna, et Euroopa merenduse trumbiks on ettevõtlikkus ja uuenduslikkus. On vaja teha palju selleks, et erasektorile oleksid kättesaadavad kõik

¹⁷

http://ec.europa.eu/enterprise/maritime/maritime_industrial/leadership_2015.htm.

tippkvaliteediga tootmise jaoks vajalikud tegurid. Nendeks on ookeanid ise ressursside allikana, teadmised ookeanide kõikvõimalike aspektide kohta ning tööjõu kvaliteet ja kogemused. Praegu on õige aeg uurida nii neid kui ka merendustegevuse õiguslikku keskkonda.

Kuidas säilitada Euroopa merendussektori konkurentsivõime, arvestades muu hulgas VKEde vajadusi?

Missuguste mehhanismide abil oleks võimalik saavutada uute merendusvaldkondade säästev areng?

2.2. Merekeskkonna tähtsus mereressursside säästva kasutamise jaoks

Terve merekeskkond on tingimus, milleta ei ole ookeanide potentsiaali täielik ära kasutamine võimalik. Selle ressursibaasi säilitamine on seetõttu ELi konkurentsivõime, pikaajalise majanduskasvu ja tööhõive parandamise võti.

Merekeskkonna seisundi halvenemine vähendab ookeanide ja merede potentsiaali sissetuleku ja töökohtade pakkumisel. Eelkõige puudutab see tegevusvaldkondi, mis sõltuvad merekeskkonna kvaliteedist. Kaalul on Euroopa suurima merega seotud tööstusharu – ranniku- ja mereturismi – käekäik.

Isoleeritud ääremaad peavad toime tulema spetsiifilisemate erilahendusi vajavate probleemidega, mida põhjustavad kas loodustingimused (tsüklonid või maavärinad) või ebaseaduslik sisseränne.

Samuti puudutab see kalandust. Terve merekeskkonna säilitamine tähendab kogu sealse elustiku, sealhulgas kalavarude arvukuse ja mitmekesisuse säilitamist. Ainult sellise kalavarude suuruse saavutamine, mis võimaldab jätkusuutlikku kalastamist, tagab tegusa kalandussektori jaoks vajalikud ressursid. Keskkonna- ja kalanduspoliitikat tuleb näha partneritena, kes püüdleval ühiste eesmärkide poole, mille aluseks on tiptasemel bioloogilised uuringud. Mõne mere puhul saab neid eesmärke täita üksnes juhul, kui saavutatakse kontroll teiste merekeskkonna tervist ohustavate tegurite, eelkõige maismaalt ja laevadelt pärineva reostuse üle. Terve merekeskkond on vajalik ka selleks, et mereannid tooksid inimeste toitumisele ja tervisele võimalikult suurt kasu. Järjest rohkem koguneb teaduslikke tõendeid kala kõrge toiteväärtuse kohta, kuid raskmetallide, püsivate orgaaniliste saasteainete ja muude saasteainete leidumine merekeskkonnas võib takistada inimkonnal mereandide tervislikkusest täiel määral osa saada.¹⁸

Selle ressursi kaitseks on vaja tegutseda kohe. Komisjon on vastu võtnud merekeskkonna strateegia, millest saab tulevase merenduspoliitika keskkonnasammas. Merestrateegias esitatav põhjalik hinnang merekeskkonna seisundile on eriti väärtuslik nende õiguslike raamistike kavandamisel, mille abil hakatakse reguleerima kogu ookeanide kasutamist. Esmane eesmärk on saavutada ELi merekeskkonna hea seisund aastaks 2021. Strateegiaga kehtestatakse ökosüsteemipõhise planeerimise põhimõte. Sellela ei suudaks me üsna pea hallata üha kasvava mahuga, sageli vastuolulisi ookeanide kasutamise viise. Selle tulemus

¹⁸

Vt ka Euroopa Toiduohutusamet, „Toiduahelas olevate saasteainete komisjoni arvamus seoses Euroopa Parlamendi taotlusega loodusest ja tehistingimustest pärinevate kalade ohutuse hindamiseks“, küsimus nr EFSA-Q-2004-22, EFSA Journal (2005) 236.

võib olla uute merekaitsealade loomine, mis aitab kaitsta bioloogilist mitmekesisust ja kiiremini saavutada säästvaid püügikoguseid.

Tõhus otsustamisprotsess peab integreerima keskkonnaküsimused merega seotud poliitikasuundadesse ja andma merendussektoritele vajaliku ettearvatavuse. Uue merenduspoliitika keskmes peab olema kõikide otsustajate ja huvirühmade vastastikuse mõistmise saavutamine ja ühine arusaam erinevatest poliitikasuundadest, mis mõjutavad ookeane ja meresid, kaasa arvatud mereveondus ja sadamad, kalandus, rannikuvööndi terviklik haldamine, regionaalpoliitika, energiapoliitika ning mereuringute ja –tehnoloogia poliitika. See tähendab erinevate poliitikasuundade tervikuks sidumist, et saavutada ühine säästva majanduskasvu eesmärk. See on tulevase merenduspoliitika suurim väljakutse.

Meresõiduohutusel on samuti tähtis osa meie merekeskkonna kaitstes. Ühenduse õigusakte, meetmeid ja järelevalvet tugevdati pärast 1999. ja 2002. aastal tankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetusi. Ühekordse põhjaga naftatankerite keelustamine ja järk-järguline kasutusest kõrvaldamine, olemasolevate õigusaktide rakendamise range jälgimine, järelevalve tõhustamine EL territoriaalvetes ja sadamates, merereostuse puhul kohaldatavate kriminaalõigusmeetmete osaline ühtlustamine¹⁹ ning Euroopa Meresõiduohutuse Ameti loomine²⁰ on näited tohutute pingutuste kohta, mida ELs on tehtud meresõiduohutuse parandamiseks.

Hiljuti esitas komisjon seda valdkonda käsitlevate ettepanekute kolmanda paketi, millega tugevdatakse olemasolevaid õigusnorme, mis käsitlevad klassifikatsiooniühinguid, sadamariigi järelevalvet, mereliikluse jälgimist, lipuriikide vastutust, mereõnnetuste uurimist ja laevaomanike vastutust.²¹

Edasiliikumiseks on vaja täielikumalt ära kasutada riskihindamise potentsiaali poliitika väljatöötamisel. Selleks peavad ELi institutsioonid ühendama oma jõupingutused, et koguda tagasisidet sadamatelt ja laevadelt, täiustada laevaõnnetusi ja –liiklust käsitleva teabe edastamise korda ja meetodeid ning täpsustada riskihindamise abil andmeid keskkonda ohustavate toimimisviiside mõju ja ulatuse kohta.

Õigusakte võib toetada ka muud liiki meetmetega. Läänemeremaade Subregionaalse Koostöö Konverents (BSSC) on osutanud: „Rohkem kui 40 piirkondliku omavalitsuse osalemine Interregi projektis „Baltic Master“ on parim näide meresõiduohutuse ja mereõnnetustega toimetuleku alase teadlikkuse tõusu kohta sel tasandil.“²² See on näide, kuidas kasutada ühenduse rahastamisvõimalusi poliitiliste meetmete toetamiseks.

Rahvusvaheline konventsioon laevade kahjulike veorganismide tõrje süsteemide järelevalve kohta (AFS) ja rahvusvaheline konventsioon laevade ballastvee ja selle sette kontrolli ja käitlemise kohta (BWM)²³ on kaks näidet rahvusvaheliste konventsioonide kohta, mille ratifitseerimine aitab kaasa merekeskkonna seisundi paranemisele.

¹⁹ Direktiiv 2005/35/EÜ ja raamotsus 2005/667/JSK.

²⁰ <http://www.emsa.europa.eu>

²¹ Komisjoni teatis „Euroopa Liidu meresõiduohutuse kindlustamise kolmas meetmepakett“, KOM(2005) 585 lõplik.

²² BSSSC materjalid rohelise raamatu jaoks.

²³ <http://www.imo.org>

Mitmes liikmesriigis on mõistetud ballastvee merrelaskmisel keskkonda sattuvate invasiivsete liikide tõrje tähtsust. Tuleks ergutada vajaliku ballastvee töötlemise tehnoloogia loomist. Komisjoni panus (näiteks viienda raamprogrammi ballastvee töötlemise projektid²⁴) on aidanud Rahvusvahelisel Mereorganisatsioonil (IMO) rakendada ülemaailmset ballastvete programmi, millega aidatakse arengumaadel probleemi teadvustada, olukorda jälgida ja BWM konventsiooni rakendamiseks valmistuda. Neid jõupingutusi tuleks jätkata²⁵.

Kuidas saab merenduspoliitika aidata kaasa ookeaniressursside ja –keskkonna kaitsele?

Kuidas saab merenduspoliitika aidata kaasa merekeskkonna strateegia eesmärkide saavutamisele?

Kuidas riskihindamist mereohutuse parandamiseks kõige paremini kasutada?

2.3. Teaduse ja tehnika tipptaseme hoidmine

Galway deklaratsioonis, mis võeti vastu Euroopa Ookeaniökosüsteemide Analüüsi Pädevusvõrgustiku (Euroceans) 2004. aasta konverentsil, on rõhutatud panust, mida oodatakse merega seotud tööstusharudelt Lissaboni eesmärkide täitmiseks, ning ELi teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse seitsmenda raamprogrammi olulisust mereteaduses ja -tehnoloogias maailma tipptaseme saavutamiseks. Euroceansi 2004. aasta konverentsil rõhutati, et lisaks mere- ja merendusala uuringutele on vaja toetada mitmesuguste mereandmete kooskõlastatud ja järjepidevat kogumist, säilitamist ja kättesaadavaks tegemist.²⁶

Teadus- ja tehnoloogiauuringud ei ole vajalikud ainult Euroopa liidripositsiooni säilitamiseks kõrgtehnoloogiliste toodete alal, vaid ka selleks, et teha teadlikke poliitilisi valikuid ja vältida merekeskkonna seisundi halvenemist.

Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia alane uuendus-, teadus- ja arendustegevus võib mitmes merendusvaldkonnas pakkuda lisaväärtusega lahendusi. Komisjoni strateegilistes prioriteetides aastateks 2005–09 moodustavad mereteadus ja -uuringud Euroopa tulevase merenduspoliitika ühe tugisamba.

Kavandatud seitsmendas raamprogrammis on nimetatud muu hulgas keskkonna-, transpordi-, toidu-, põllumajandus-, biotehnoloogia- ja energeetikavaldkonna prioriteetseid uurimisteemasid. Selles lubatakse erilist tähelepanu pöörata interdistsiplinaarsetele uurimisvaldkondadele, nagu merega seotud teadusharud ja tehnoloogiad, et seitsmenda raamprogrammi merealaseid uuringuid paremini koordineerida ja integreerida.

Seitsmenda raamprogrammi panus on üks osa ühenduse avaliku ja erasektori kulutustest teadusuuringutele. Äärmiselt oluline on vaadelda Euroopa merealaseid uuringuid tervikuna ning parandada tunduvalt selle valdkonna kooskõlastamist ja koostööd. Euroopa teadusruumi võrgustiku (ERA-NET) projekti raames on alanud töö eri riikide teadusprogrammide üleeuroopaliseks kooskõlastamiseks.²⁷

²⁴ Ballastvee töötlemine (TREBAWA), Ballastvee töötlemine laeval (tehnoloogia väljatöötamine ja rakendused) ning Madala väävlisisaldusega laevakütuse kasutamine (MARTOB).

²⁵ Vt Merenduse ohutust ja –turvalisust käsitlev taustdokument.

²⁶ http://www.eurocean2004.com/pdf/galway_declaration.pdf

²⁷ Näited: ERA-NETi programmid MARINERA, MARIFISH, AMPERA ja BONUS.

Euroopa merealaste uuringute jaoks on kiiresti vaja tulevikunägemust, millest võiks areneda strateegia, mis aitab paremini kasutada raamprogramme ja teisi Euroopa Liidu rahastamisvõimalusi,²⁸ vältida kattuvat tööd, täita tühikud ja luua koostoimet. Strateegia peaks hõlmama mehhanisme komisjoni ning liikmes- ja kolmandate riikide poliitikute, tööstuse esindajate ja teadusringkondade tegevuse paremaks koordineerimiseks ning koostöö ja dialoogi paremaks korraldamiseks. Selles tuleks teadus- ja tehnikaringkondade esitatud materjalide põhjal ette näha, mida on vaja Euroopa mere- ja merendusuringuid korraldavate organisatsioonide töö integreerimiseks ning teadusharude esindajate ja tehnoloogia arendajate sektoriülese teabevahetuse korraldamiseks, et koguda merenduspoliitika tervikkäsitlust toetavaid materjale.

Euroopa Süvendustööde Assotsiatsioon (EuDA) on soovitanud luua „Euroopa mere- ja ookeaniuuringute tippkeskuse, mille peamised uurimisteemad on mereressursid, kliimamuutuse mõju, rannikupiirkondade muutumine, infrastruktuuri arendamise mõju, arendustegevuse ja keskkonna pikaajaline vastastikmõju“.²⁹ See ettepanek toob esile merega seotud uuringute mitmetahulisuse, mille arvestamine hõlbustaks sektorite ja uurimisasutuste teabevahetust. Üks lahendus võiks olla korrapärase konverentside korraldamine mereuuringute tulemuste levitamiseks ja tööstusharude huvirühmadelt tagasiside saamiseks. Uurimisprojektide jaoks võiks kavandada praeguste killustatud võrgulehtede asemele Euroopa ühtse Interneti-portaali loomist.

Euroopa tehnoplatvorm WATERBORNE on avaldanud koos mereveondusega seotud liikmesriikide ja huvirühmadega strateegilisi uurimisteemasid hõlmava tulevikunägemuse aastaks 2020. Muu hulgas kirjeldatakse selles laeva, mille mõju õhu- ja veekeskkonnale on senisest väga palju väiksem. Selle saavutamiseks hoogustatakse seitsmendas raamprogrammis keskkonnasõbralikuma laevatehnoloogia, sealhulgas keskkonnasõbralikumate mootorite ja ballastvee ning õlikogumistehnoloogia väljatöötamist.

Teaduslikud mereuuringud on ülemaailmne tegevusvaldkond. Toetades üldiste poliitikasuundade rakendamist ja regionaalset planeerimist, peavad teadusuuringud käsitlema ka globaalprobleeme, näiteks kliimamuutuse mõju. ELi äärepoolseimad merealad sobivad asukoha poolest hästi ookeanisüsteemi, ilmastiku ja bioloogilise mitmekesisuse vaatlemiseks. Seda tuleks nimetatud teemasid käsitlevate uuringute ja programmide kavandamisel arvesse võtta. Avalikku huvi võiksid pakkuda majandusvõndeid ja mandrilavasid puudutavad uuringud. Sellistes valdkondades võiksid ühenduse ja kolmandate riikide vahelised lepingud sisaldada vastastikust nõusolekut uuringuteks,³⁰ et hõlbustada ja ergutada avalikes huvides rahastatavaid alusuuringuid.

Liikmesriigid võiksid keskkonnatehnoloogia tegevuskava (ETAP)³¹ rakendamise kavadesse lisada merega seotud tehnoloogiat ja uuendustegevust käsitleva osa.

Kuidas arendada Euroopa mereuuringute strateegiat, et koguda uusi teadmisi ja edendada uusi tehnoloogiaid?

²⁸ Liikmesriikide ja erafondid, nt EUREKA (turule ja tööstusele orienteeritud teadus- ja arendustegevuse üleeuroopaline võrgustik), COST (Euroopa koostöö teadus- ja tehnoloogiauringute alal), Euroopa Sotsiaalfond ja INTERREG III.

²⁹ EuDA materjalid roheline raamatu jaoks.

³⁰ Vt ÜRO mereõiguste konventsiooni (UNCLOS) artiklid 242–257.

³¹ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Säästvaks arenguks vajalike tehnoloogiate edendamine: Euroopa Liidu keskkonnatehnoloogia tegevuskava“, KOM(2004) 38 lõplik.

Kas oleks vaja luua Euroopa mereuringute võrgustik?

Missugused on parimad teadmiste tuluks ja töökohtadeks muutmise mehhanismid?

Kuidas kaasata huvirühmi?

2.4. Uuendustegevus muutuvates oludes

Kliimamuutus

Ookeanidel ja meredel on otsustav osa kliima ja ilmastiku kujunemises. Nad ise on kliimamuutuste suhtes samavõrra tundlikud. Ookeanid mõjutavad kliimat nii otseselt, näiteks soojust edasi kandes (Golfi hoovus), kui ka kaudselt, CO₂ neeldumise vahendusel. Neis võib muutusi esile kutsuda rannikualadel ja -vetes toimuv inimtegevus. Globaalses kliimasüsteemis on äärmiselt oluline koht ka igijääl.

Keskmiselt on kliima soojenemise ilmingud Arktikas kaks kuni kolm korda tugevamad kui planeedi muudes osades. Temperatuur on viimase 50 aastaga tõusnud 3 °C. Arktiline paakjää on viimase 30 aastaga kahanenud 15–20%.³² Kui sellele tähelepanu ei pöörata, tabavad arktilist taimestikku ja loomastikku suured muutused, nii nagu ka kogu toitumisahelat alates ainuraksetest vetikatest kuni kalade ja hüljesteni. Sellel on tõsised tagajärjed põlisrahvaste jaoks. Arktilisest kliimamuutusest võib EL merenduspoliitika jaoks saada tõsine väljakutse.

Meretaseme ja temperatuuri tõusu vahendusel mõjutavad Arktikas toimuvad muutused kogu planeeti. Arktilise kliima kaitse on globaalse kliimamuutuse peatamise väga oluline osa. Seetõttu on sellel keskne koht ELi kliimamuutuse tõkestamise strateegias.

Kliimamuutus mõjutab tõsiselt ka Euroopat. See võib aidata kaasa Golfi hoovuse aeglustumisele koos kõikide tagajärgedega, mis sellega Euroopa kliima jaoks kaasnevad. Rahvusvahelise kliimamuutuste tööühma (IPCC) andmetel on sel sajandil oodata maailmamere keskmise taseme märgatavat tõusu.³³ Rannikuasustus ja sadamad jäävad üha sagedamini tormide teele. Hoobi võib saada ka turism. Suvise temperatuuri tõus Lõuna-Euroopas võib populaarsetes turismisihtkohtades kaasa tuua suuri muutusi. Vahemere rannikut võivad tugevalt mõjutada muutused sademete jaotumises. Rannikutel võib suureneda vajadus kasutada veevarustuse jaoks magestatud merevett. Prognoositakse suuri liigilise koostise muutusi. See võib puudutada kalade arvukust ja merekalade levikut ning ühtlasi ka kalandust.

Vältimatu on ookeanivee hapestumine süsinikdioksiidi toimel. Ookeanivee hapestumine tooks kaasa korallide kasvuks soodsate piirkondade vähenemise kogu maailmas, suured toitumisahelaid mõjutavad muutused mereökosüsteemides ning ookeanide süsinikdioksiidi neelamise võime vähenemise. Karta on korallrahude suuri kahjustusi liikmesriikide troopilistel ja lähistroopilistel aladel.

Kliimamuutuse tagajärjed ookeanide ja merede jaoks, keskkonna jaoks tervikuna ning omakorda meie majandusliku jõukuse ja sotsiaalse heaolu jaoks võivad olla kaugeleulatuvad ja äärmiselt kulukad.

³² Kliimamuutus 2001: IPCC kokkuvõtlik aruanne. IPCC XVIII täisistung, Wembley, Ühendkuningriik, 24–29.9.2001.

³³ Samas.

Seetõttu on ülioluline, et Euroopa jätkaks kogu maailmas kliimamuutuse vastase võitluse juhtimist. Ta peab ka edaspidi otsima sobivaid kliimamuutuse vähendamise meetmeid, muu hulgas mereveonduses ja energeetikasektoris. Laevandussektor on seni üks Euroopa suuremaid õhusaaste allikaid. Peamine laevade poolt õhku paisatav kasvuhoonegaas on CO₂. 2000. aastal heitsid laevad Euroopa meredel õhku 157 miljonit tonni CO₂.³⁴ Seda on rohkem kui lennuliikluse heitkogused EL õhuruumis. Kui uusi poliitilisi meetmeid ei võeta, on laevade poolt õhku heidetavate lämmastikoksiidide (NO_x) heitkogused 2020. aastal suuremad kui kõikidel maismaaallikatel kokku.³⁵ Neid heitkoguseid tuleb vähendada vastavalt õhustrateegiale, mille komisjon hiljuti vastu võttis.³⁶

Kui Euroopas töötatakse välja uued tehnoloogiad merega seotud majandusharude kliimamõju vähendamiseks ning uued meetodid rannikupiirkondade kliimamuutusteks ettevalmistamiseks, saab neid kasutada nendes maailma piirkondades, mida mõjutavad samalaadsed tegurid. Uued avameretehnoloogiad, nagu süsiniku sidumine ja geoloogiline ladustamine, ning ekstreemsetele ilmastikunähtustele vastupidavamad avamererajatised pakuvad märkimisväärsed majanduslikke võimalusi. Nad paigutavad Euroopa kliimamuutust leevendavate ja sellega kohanemist võimaldavate tehnoloogiliste uuenduste esirinda. Mitu uurimisprojekti, mida on toetanud 4., 5. ja 6. raamprogramm, on käsitletud süsiniku sidumise ja ladestamise teostatavust, keskkonnamõju ja ohutust. Hinnangute kohaselt võiks 2050. aastaks eemaldada ja ladestada 483 miljardit tonni kogu prognoositavast 877 miljardi tonnise CO₂ heitest.³⁷

Energia

Euroopa rannikuveed pakuvad palju võimalusi taastuvate avamere-energiaallikate kasutamiseks. Tuuled, ookeanihoovused, lained ning tõusu-mõõnaliikumised kätkevad suurt hulka energiat. Komisjoni arvestuste kohaselt võiks aastaks 2010 tuulest toota 70 000 megavatti energiat, muu hulgas 14 000 megavatti avamerel.³⁸ Teised kujunemisjärgus tehnoloogiad hõlmavad näiteks laineenergia seadmeid ja tõusu-mõõna hoovuste turbiine, mida võib kasutada kaldal ja avamerel. Kõikidel juhtudel võib tekkida huvide konflikt rannikuvete teiste kasutajate, nagu laevanduse ja kalandusega, ning arvestada tuleb ka kohaliku elanikkonna vajadustega. See muudab eriti vajalikuks ruumiplaneerimise, millele viidatakse IV peatükis.

Kuna hõlpsalt ligipääsetavad avamere nafta- ja maagaasivarud ammenduvad ja tootjad hakkavad kaaluma raskemini kättesaadavate, näiteks süvameres leiduvate varude kasutuselevõttu, kerkib hulk küsimusi: mida saaks teha, et kasutada selliseid varusid keskkonna ja majanduse huve ohustamata, missugused uued tehnoloogiad on vajalikud selliste varude kättesaamiseks ja missugused uued ärimudelid ja õigusnormid oleksid selles kontekstis sobivad?

³⁴ Laevade heitkogused seoses Euroopa Ühenduse sadamate vahelise laevaliiklusega, <http://www.ec.europa.eu/environment/air/background.htm#transport>.

³⁵ Komisjoni töödokument, SEC(2005) 1133.

³⁶ Komisjoni teatis Nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Õhusaastet käsitlev temaatiline strateegia“, KOM(2005) 446 lõplik.

³⁷ Prantsusmaa Naftainstituut – Institut Français du pétrole http://www.ifp.fr/IFP/fr/espacespresse/Dossier_CO2/5_ADEME_FicheActionsCO2.pdf.

³⁸ Komisjoni teatis „Taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia toetamine“, KOM(2005) 627 lõplik.

Transpordisektori energiatarbimise kasvutempo on ELi kiireim, kuid leidub ka säästuvõimalusi. Esiteks võimaldab üleminek maanteevedudelt laevatamisele säästa energiat tänu laevanduse suhteliselt madalale energiakulule veosetonni kohta. Teiseks võiks laevanduse energiatõhusust suurendada näiteks tuule- ja päikeseenergia ja biokütuste kasutamise abil.

Veel üks tulevikuvaldkond on seotud metaanhüdraadiga. Praegu hinnatakse selle ressursi suuruseks süsinikekvivalendina 10 000 gigatonni, mis on sama palju kui kõikide teiste fossiilsete kütuseliikide energiavaru kokku.³⁹ See energialiik mitmekesisust ressursivalikut ning toodetud energiaühiku kohta paiskuks atmosfääri nafta või kivisööga võrreldes vähem süsinikdioksiidi. Selle kasutuselevõtu muudavad tehniliselt keeruliseks nii kaevandamine, ettevalmistamine ja transport kui ka turustamiskõlbliku metaani eraldamine. Euroopa juhib metaanhüdraadi leiukohtade otsinguid ja selle juhusliku keskkonda sattumise ohu ja tagajärgede uuringuid. Metaanhüdraadi keskkonda sattumine suurendaks kasvuhooneefekti märkimisväärselt.⁴⁰

Energiatoorme transportimine meritsi kas torujuhtmete või tankerite abil avab uusi majanduslikke võimalusi, kuid küsimusi tekitavad ohutus ja võimalike õnnetuste keskkonnamõju. Nendele võiks vastata süsivesinike üleeuroopalise transpordivõrgu kasutamishüpped, käsitledes kõiki infrastruktuuri osi.

Merebiotehnoloogia

Merebiotehnoloogia puudutab uusi tooteid, mida võib pakkuda merede suure bioloogilise mitmekesisuse kasutamise. See on pikas perspektiivis paljutõotav, sest hinnanguliselt 80% maailma elusorganismidest kuuluvad veeökosüsteemidesse. Merebiotehnoloogia võib tulla tuua paljudele majandusharudele vesiviljelusest tervishoiuni, kosmeetikatööstusest toiduainetööstuseni.⁴¹

Võimaluste täielikuks ärakasutamiseks on vaja kiiresti saavutada mitmepoolne ÜRO mereõiguse konventsiooni (UNCLOS)⁴² kohane kokkulepe mere bioloogilise mitmekesisuse kaitseks. See oleks kooskõlas ELi Göteborgi eesmärgiga peatada bioloogilise mitmekesisuse vähenemine aastaks 2010.⁴³

Kuna merebiotehnoloogia alal tehakse alles esimesi samme, tuleks esmajoones koguda ja avardada teadmisi, mis on vajalikud uute toodete ja teenuste loomiseks. Seda saaks toetada koostöös huvirühmadega.

Liikmesriigid võiksid kasutada praeguste roheliste investeerimisfondide kogemusi, et luua mereinvesteeringutele spetsialiseerunud riskikapitalifonde ookeanivaldkonna keskkonnanahoidlike uuenduste, merekeskkonna tehnoloogiate ja biotehnoloogia arendamiseks.

³⁹ Eurogifi materjalid rohelise raamatu jaoks.

⁴⁰ Vt <http://www.metrol.org>; <http://www.igme.gr/anaximander/>; <http://www.hydratech.bham.ac.uk/>; <http://www.geotek.co.uk/hyacinth/>; <http://www.crimea-info.org/project3/crimea0.htm>; <http://www.gashydat.org/>; <http://www.eu-hermes.net/>

⁴¹ Uurimus merebiotehnoloogia arenguvõimalustest Ühendkuningriigis, Biobridge Ltd 2005, kommenteeritud kokkuvõtte, http://www.dti.gov.uk/marine_biotechnology_report.html. Vt ka „Maailma merendusturu analüüs“, 23. peatükk (joonealune märkus nr 5).

⁴² <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>.

⁴³ Göteborgi Euroopa Ülemkogu, 15.–16.6.2001, eesistujariigi järelused.

Missuguseid samme peaks EL tegema, et leevendada kliimamuutuse mõju merekeskkonnas ja võimaldada sellega kohanemist?

Kuidas edendada ja rakendada uuenduslikke avamere taastuvate energiaallikate kasutamise tehnoloogiaid? Kuidas saavutada laevanduse suurem energiatõhusus ja kütuseliikide mitmekesisus?

Mida on vaja merebiotehnoloogia võimaluste täielikuks realiseerimiseks?

2.5. Merendusoskuste arendamine ja merendussektori tööhõive jätkusuutlikkus

Merendus peab muutuma ligitõmbavaks kõrgelt kvalifitseeritud tööjõule. Euroopa merendussektori tööhõive tervikuna on küll stabiilne,⁴⁴ kuid meremeeste arv langeb. Tööjõu puudus – peamiselt kaubalaevaohvitseride osas – ei puuduta siiski samal määral kõiki liikmesriike.

Piisava hulga hästi ettevalmistatud ja asjatundlike meremeeste ja teiste kutseliste töötajate värbamine on meie merenduse säilimise, ohutuse tagamise ja Euroopa konkurentsivõime säilitamise jaoks kriitilise tähtsusega. Paljud valdkonnad, näiteks sadamariigi kontrolliasutused ja klassifikatsiooniühingud, vajavad pidevalt endisi meremehi, eriti ohvitseri, lootse, insenere, laevatehaste juhte, laevaohutusinspektoreid ja instruktoreid. Paljud ametikohad täidavad laevadel kolmandate riikide kodanikud. Seda võib seletada karjäärivõimaluste piiratuse, kutsealade isoleerituse, ameti madala staatuse ja kolmandatest riikidest pärit meremeeste madalama töötasuga.⁴⁵

Tõendid osutavad sellele, et languse põhjusi tuleb otsida nii nõudluse kui ka pakkumise poolelt. Laevanduses vähendab konkurentsivõime tööandjate soovi pakkuda ka eurooplastele ahvatlevat palgataset. Seda täiendab arvamus, et töö ei ole piisavalt turvaline ja töötingimused on halvad. Kõik see on vähendanud merenduses töötajate arvu, kuigi väidetakse ka, et „pole mingeid tõendeid selle kohta, nagu ei sooviks ELi noored otsida karjäärivõimalusi merenduses“⁴⁶.

2005. aasta oktoobris esitatud aruandes tegi komisjon ettepanekuid, kuidas suurendada Euroopa meremeeste arvu ja tõsta merenduserialade populaarsust.⁴⁷ Meretranspordi nõukogu 5. detsembri 2005. aasta järeldused osutavad teatavale edasiminekuks.

Meremeeste tööhõive parandamise peamine tingimus on tööjõu sektoritevahelise liikuvuse kasv. See sõltub merendusklasterite idee tunnustamisest ja rakendamisest.

Tööjõu liikuvus on eriti oluline kaluritele alternatiivsete tööhõivevõimaluste loomisel.

Merenduserialade väljaõpe ja koolitus peaks andma tööleasujatele tipptasemel ametioskused, mis pakuksid erinevaid töövõimalusi. Kõrvaldada tuleks õiguslikud takistused, alustades näiteks kutsetunnistuste vastastikust tunnustamist ja kaotades

⁴⁴ Vt ka taustdokument „Merenduse, kalanduse ja nendega seotud sektorite tööhõive-, sotsiaal- ja koolitusküsimused“.

⁴⁵ Prantsusmaa, Hispaania ja Portugali materjalid roheline raamatu jaoks: „Euroopa Liidu tulevase merenduspoliitika suunas“, lk 10–55.

⁴⁶ Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) materjalid roheline raamatu jaoks.

⁴⁷ Komisjoni töödokument komisjoni poolt merenduserialade tööhõive valdkonnas võetud meetmete kohta, SEC(2005) 1400/2.

ohvitseridele esitatavad riiklikud nõuded. Meremeestele liikmesriikide poolt välja antud tunnistuste vastastikust tunnustamist käsitleva direktiivi⁴⁸ rakendamisel peaks kaduma viimasedki takistused. Ühenduse vahenditest tuleks toetada muudatuste juhtimist ning ümberõppe ja tegevusala vahetamise hõlbustamist, eriti ümberkorralduste ja töökohtade kaotamise puhul. Merendusklatri piires toimuvad arutelud peaksid käsitlema ka rahastamisskeeme, mis võimaldaksid muudel sektoritel toetada praktikat ja väljaõpet laevanduses. Võimalikel tulevastel töötajatel oleks niiviisi lihtsam omandada uue töökoha jaoks vajalikke meresõidukogemusi.

Merenduserialade õppe- ja koolituskavade laevandust ja sellega seotud sektoreid, samuti laevamehaanikat ja kalandust käsitlevad osad tuleks üle vaadata. Sellega seoses soovib Euroopa Meretehnoloogiaühingute Konföderatsioon (CEMT) koostada majandusharus vajatavate kutseoskuste loendi.⁴⁹ Nõukogu on palunud komisjoni valmistada ette kadettide hoiakute ajalise muutumise ankeetküsitlus, et teha kindlaks õpingute katkestamise põhjused.⁵⁰ Eesmärk peab olema, et kõikide tööleasujate väljaõpe vastab rahvusvahelistele nõuetele, näiteks neile, mis on sätestatud meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsioonis (STCW konventsioon),⁵¹ ning nad omandavad lisaoskused, mis vastavad majandusharu vajadustele ja tõstavad nende tööalast konkurentsivõimet ning ühtlasi Euroopa laevastiku konkurentsivõimet. Kalandussektoris takistab STCW-F konventsiooni⁵² vaevaline ratifitseerimine kokkulepitud väljaõppe- ja diplomeerimisnõuete jõustumist ja sellest tulenevalt nende rahvusvahelist kohaldamist.

ELi meetmed peaksid käsitlema väljaõppe miinimumnõudeid, töötingimusi ja nõuete jõustamist. Mereveonduse sektoris saavad meremehed mõnikord tasu nn kodu- või elukohatingimuse täitmise korral. Selline tingimus võib osutada problemaatiliseks juhtudel, kus kohaldatakse EÜ töötajate liikumisvabaduse nõuet ja lipuriigi sotsiaalpartnerid on sõlminud meremeeste töötasusid käsitlevaid kokkuleppeid.

Laevade samastamine nende lipuriigi territooriumiga ning rahvusvaheliste ja riiklike õigusnormide nõrka jõustamist võimaldavate mugavuslippude olemasolu muudavad selle küsimuse veelgi keerukamaks. Kui kohaldatakse lipuriigi palgatingimusi ja lipuriigi sotsiaalpartnerid on leppinud kokku meremeeste kõrgemates töötasumäärades kui kehtivad kodu- või elukohariigis, võivad mõned laevaomanikud kaaluda lipuriigi vahetamist või EL meremeeste asendamist kolmanda riigi meremeestega. Need küsimused vajavad arutelu jätkamist EL tasandil ja koostöös sotsiaalpartneritega.

EL peaks tegelema ka heade tavade väljaselgitamise ja levitamisega. Selle tegevuse näiteks on akadeemilise teadustegevuse ja hariduse koordineerimise projekt Euroopa merendusharude uuenduslikkuse toetamiseks (CAREMAR).⁵³

⁴⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/45/EÜ, mis käsitleb liikmesriikide poolt välja antud meremeeste tunnistuste vastastikust tunnustamist ja millega muudetakse direktiivi 2001/25/EÜ, ELT L 255, 30.9.2005.

⁴⁹ Euroopa Meretehnoloogiaühingute Konföderatsiooni materjalid rohelise raamatu jaoks.
⁵⁰ Nõukogu järeldused 15208/05: transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 5.12.2005 seisukohad ühenduse merendussektori tööhõive parandamiseks ja noorte hulgas meremehe eriala vastu huvi äratamiseks.

⁵¹ <http://www.stcw.org/>

⁵² Kalalaevade töötajate väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsioon (STCW-F konventsioon), 1995.

⁵³ Poola Laevaarhitektide ja Laevamehaanikute Ühingu (KORAB) materjalid rohelise raamatu jaoks.

Heade töötajate leidmine sõltub sellest, kas merenduserialadele tulevad haridust ja väljaõpet saama parimaid tulemusi saavutavad noored. Just see on sektori maine parandamise sõlmküsimus. Meremeestele on vaja pakkuda elamis- ja töötingimusi, millega on rahul mõlema soo esindajad ning mis vastavad eurooplaste õigustatud ootustele. Seetõttu on äärmiselt oluline Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) poolt 23. veebruaril 2006 vastuvõetud konsolideeritud meretöönormide konventsiooni ratifitseerimine. Komisjon kavatses 2006. aastal esitada teatise merendusala töö miinimumstandardite kohta, milles käsitletakse ILO konsolideeritud konventsiooni rakendamist ühenduse õiguse raamistikus, sõlmides võimaluse korral kokkuleppe sotsiaalpartneritega. Rakendamisel tuleks sadamariigi kontrolli laiendada ka töönormidele, mida kohaldatakse kõikidel Euroopa sadamaid külastavatel laevadel, vaatamata lipuriigile ja meremeeste kodakondsusele. Liikmesriigid peaksid ratifitseerima meremeeste isikut tõendavaid dokumente käsitleva ILO konventsiooni nr 185, sest see on vajalik nii meremeeste heaolu tagamiseks maalemineku ja transiidi korral kui ka turvalisuse suurendamiseks.⁵⁴

Kalanduses on õnnetuste oht teadaolevalt palju suurem kui muudel meresõiduladel. Töötingimused on sageli halvemad kui teistel kutsealadel. Meremeeste töötingimusi käsitlevate ELi ja ILO õigusnormide reformimisel ja täiustamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata kalandussektorile. Seda toetab juba Euroopa Kalandusfondi (EFF) ja Kalanduse Arendusrahastu (FIFG) töö.⁵⁵

Erinevad üksikettevõtted ja kollektiivlepingud pakuvad piisavalt näiteid selle kohta, et kõrgemat töötasu, paremaid tingimusi, suuremat tööviljakust ja ohutust saab edukalt ühendada. Euroopa eesmärk peaks olema kvaliteetsed laevad, millel töötavad kõrgelt kvalifitseeritud meeskonnad, kellel on parimad töötingimused.

Kuidas suurendada teatavatel merenduserialadel tööle asuvate eurooplaste arvu ja tagada töökohtade ohutus ja huvipakkuvus?

Kuidas saavutada paremad töötingimused, palgad ja ohutus, tagades samal ajal sektori konkurentsivõime?

Kuidas tagada hariduse, väljaõppe ja tunnistuste kvaliteet?

2.6. Klastrid

Merendussektorite maine, huvipakkuvuse ja tootlikkuse parandamiseks on vajalik ühine arusaam sektoritevahelistest suhetest. See idee on tuntuks saanud klasterdamise nime all.

Euroopa Laevavarustuse Nõukogu (EMEC) leiab: „Euroopa merendusüldsuse tugevus on meretranspordi hea käekäigu ja arengu eeltingimus. Arvestades (laevandus)sektori kõikide osaliste tihedaid suhteid ja vastastikust sõltuvust, puudutab ühe tegevusharu õnn või õnnetus kõiki.“⁵⁶

⁵⁴ Nõukogu otsus 2005/367/EÜ, 14.4.2005, millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni konventsiooni meremeeste isikut tõendavate dokumentide kohta (konventsioon nr 185), ELT L 136, 30.5.2005.

⁵⁵ Ettepanek: Nõukogu määrus - Euroopa Kalandusfond, 2004/0169 CNS, KOM(2004) 497 lõplik; nõukogu määrus (EÜ) nr 1263/1999, 21.6.1999, Kalanduse Arendusrahastu kohta ja <http://ec.europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l60017.htm>.

⁵⁶ EMECi materjalid rohelise raamatu jaoks.

Klasterdamine aitab parandada kogu sektori või sektorite rühma konkurentsivõimet. Seda võimaldab saavutada teadmiste jagamine, uurimis- ja uuendustegevuse (tootearenduse) ning hariduse ja väljaõppe ühine korraldamine, uuenduslike meetodite kasutuselevõtt ettevõtete rühmas (ühishanked või -turustamine) või ühine toetuse kogumine, muu hulgas turunduse ja reklaami abil.⁵⁷

Klasterdamine on kasulik sektorites, kus keerulised tarneahelad hõlmavad tootmist ja teenuseid ning suurt hulka väikesi ja keskmise suurusega ettevõtteid. Nii on see näiteks laevaehituses. Kaasaegses laevaehituses valmib üle 70% laevast süsteemide, varustuse ja teenuste pakkujate töö tulemusena.⁵⁸ Heade tavade levitamiseks tuleks need sektorid ühendada ja välja arendada merenduse tippkeskuste võrgustik, mis hõlmab kõiki merendusharusid, sealhulgas teenuseid.

Klastri ideed on edukalt rakendatud mitmes liikmesriigis.⁵⁹ Käivitatud on mitu algatust klastrisiseste sidemete tihendamiseks Euroopa tasandil. Merendusühingute Foorum (MIF) koondab Euroopa merendusharude esindajaid. Hiljuti loodi Euroopa Merendusklasterite Võrgustik. Kuigi paljud klastrid on koondunud rannikupiirkondadesse, ei piirdu merenduse mõju ainult nende aladega ja sidemed tuleb luua ka sisemaa huvirühmadega.

Missugune on klastrite roll eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete konkurentsivõime tõstmisel, merendusega seotud töökohtade huvipakkuvuse suurendamisel ja merenduse maine kujundamisel?

Kuidas saab EL edendada omavahel seotud valdkondade koostöid?

2.7. Õiguslik raamistik

Laevanduse, sadamate infrastruktuuri ja avamereressursside kasutamise, sealhulgas kalanduse ja teiste sarnaste valdkondade jaoks, kus investeeritakse palju uuenduslikesse toodetesse, mis peavad kestma palju aastaid, on väga tähtis õiguskeskkonna stabiilsus. See on eriti oluline majandustegevuse asukohta mõjutavate reeglite puhul. See on veel üks põhjus, miks Euroopa rannikuvete jaoks on vaja võimalikult kiiresti kehtestada üldine planeeringusüsteem.

Palju on vaja teha õigusaktide paremaks ja lihtsamaks muutmiseks ning konsolideerimiseks. ELs on see töö alanud. See peaks hõlmama ka merendust ja sellega seotud valdkondi käsitlevaid õigusakte. Rahvusvahelisel tasandil tõendab ILO meretöö tingimuste konventsioon, et parem rahvusvaheline reguleerimine võib ühtaegu olla kasulik meremeestele ning suurendada õigusliku raamistiku läbipaistvust ja tõhusust.

Merendusvaldkondade väljajätmist paljudest Euroopa töö- ja sotsiaalõigust käsitlevatest aktidest, näiteks kollektiivsete koondamiste direktiivist ja äriühingute ülemineku direktiivist,⁶⁰ tuleks koostöös sotsiaalpartneritega uuesti arutada.

Merega seotud majandusharude ja poliitikasuundade omavaheline sõltuvus võib tähendada, et ühe poliitikasuuna jaoks kavandatud õigusnormidel võib olla soovimatuid ja vastuolulisi tagajärgi teiste merenduse säästva arenguga seotud

⁵⁷ Vt konkurentsivõimet käsitlev taustdokument.

⁵⁸ Euroopa Laevaehitusliitude Ühenduse (CESA) materjalid roheline raamatu jaoks.

⁵⁹ Vt märkust 4.

⁶⁰ Nõukogu direktiivid 98/59/EÜ, EÜT L 225, 12.7.1998 ja 2001/23/EÜ, EÜT L 082, 22.3.2001.

eesmärkide jaoks. Kui sellised tagajärjed kindlaks tehakse, soovitab komisjon kaaluda asjaomaste ühenduse õigusaktide muutmist. Et vältida teoreetilisust ja bürokraatlikkust, palub komisjon huvirühmadel sellised juhud kindlaks teha, et ta saaks tervikliku analüüsi põhjal teha muudatusettepanekud.

Õigusnormide jõustamine maailmamere avarustel peab lisaks valitsuste tegevusele tuginema nende isikute seaduskuulekusele, kelle suhtes neid norme kohaldatakse. Seepärast on huvirühmade osalemine normide koostamises eriti tänuväärne. Ühendus on seda juba tunnustanud kalandussektoris, luues muudetud ühise kalanduspoliitika raames piirkondlikud nõuandekomisjonid, kellega komisjon uusi õigusakte kavandades nende piirkonda puudutavates küsimustes konsulteerib ja kes võivad teha ettepanekuid kalanduspoliitika kujundamiseks.

Olulist täiendavat rolli võivad mängida ka iseregulatsioon – vaatamata selle puudustele – ja ettevõtete sotsiaalne vastutus. Ettevõtete sotsiaalse vastutuse strateegiate kasutamine ja väljakuulutatud eesmärkide täitmise avalikustamine on alternatiivid õiguslikule reguleerimisele. Ettevõtete sotsiaalne vastutus saab kaasa aidata säästvale arengule, suurendades Euroopa uuenduslikkust ja konkurentsivõimet. See võimaldaks ettevõtetel toimida oma keskkonnaga sümbioosis ja tooks neile otsest kasu, avaldades positiivset mõju kindlustusmaksetele või rahastamisele.

Toimiv õiguslik raamistik tagab ka selle, et turule antavad majanduslikud signaalid toetavad reeglite täitmist. Euroopa Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (EurACS) väljendas seda sõnadega „edaspidine edu sõltub nii majanduslikest stiimulitest nõuete järgimiseks kui ka mõõdukatest karistustest nõuete täitmata jätmisel.⁶¹ End heast küljest näitavaid reedereid tuleks premeerida näiteks madalamate sadamamaksude, harvema turvakontrolli või muude sobivate mehhanismidega. „Sadamariigi kontroll on osutunud heaks meetodiks, mis aitab kõrvaldada maailma ookeanidelt nõuetele mittevastavaid laevu ja parandada rahvusvahelise laevasõidu üldisi ohutusnõudeid.“⁶² Rakendada tuleks kohustuslikku kindlustust ja põhjustatud liikluskahjust sõltuvate kindlustusmaksete süsteemi, mida kasutatakse teiste transpordiliikide puhul. Reederite vabatahtlikud kindlustusfondid peaksid oma tegevusega stimuleerima nõuetekohast laevandust ja karistama laevu, mis nõudeid ei täida. Regulaatiivse ja struktuurse raamistiku ülevaatus peaks kindlaks tegema merendusvaldkondade, sealhulgas laevanduse majanduslike stiimulite täiustamise võimalused.

Konkurents on parim mõistlike turustiimulite loomise mehhanism. Traditsiooniliselt teevad reederid koostööd konsortsiumide, alliansside, kokkulepete või liinilaevanduskonverentside vormis. Hiljuti leidis komisjon, et liinilaevanduskonverentsid kahjustavad konkurentsi, ja tegi nõukogule ettepaneku need keelustada. Et pehmenada üleminekut teravamale konkurentstile, kavatseb komisjon anda välja suunised konkurentsieeskirjade kohaldamiseks meretranspordi sektori ülejäänud koostöövormide suhtes.⁶³

UNCLOS-i sätete kohaselt vastutab nende täitmise tagamise eest lipuriik ehk riik, kus laev on registreeritud. Kui lipuriik ei võta rahvusvaheliste nõuete kohaldamist või

⁶¹ EurACSi materjalid rohelise raamatu jaoks.

⁶² Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (IACS) materjalid rohelise raamatu jaoks.

⁶³ Valge raamat konkurentsieeskirjade kohaldamist käsitleva määruse nr 4056/86 läbivaatamiseks, komisjoni ülejäänud koostöövormide suhtes.

kontrollimist tõsiselt, võib temast saada nn mugavuslipuriik – nõuetele mittevastavate laevade või vastutustundetute omanike registrissekandmise koht. Seevastu registritest, kus rahvusvahelisi reegleid rangelt järgitakse ja kehtestatakse ka lisapiiranguid, võivad reederid hakata oma laevu leebematesse registritesse üle viima. Sellest on räägitud juba varem ja valitsused seisavad jätkuvalt dilemma ees.

Kolme asja saab siiski teha:

- (1) esiteks, EÜ ja liikmesriigid peaksid kasutama kogu oma pädevust ja ühist mõjuvõimu ning kõiki välispoliitilisi vahendeid lipuriikide tegevust tõhustava poliitika toetuseks;
- (2) teiseks, tuleks kiiresti välja töötada uued instrumendid, et tugevdada rahvusvahelistest nõuetest kinnipidamise järelevalvet avamerel ja kontrolli sadamariigis näiteks satelliidipõhise navigatsioonisüsteemi (Galileo)⁶⁴ või muu tipp tehnoloogia abil;
- (3) kolmandaks, koostöös sotsiaalpartneritega tuleks põhjalikult analüüsida Euroopa lippude all sõitvate laevade konkurentsivõime parandamise võimalusi.

Kalanduse jaoks on oluline 2002. aastal Johannesburgis toimunud ülemaailmse säästva arengu tippkohtumise otsus saavutada aastaks 2015 selline kalavarude suurus, mis võimaldaks maksimaalset jätkusuutlikku saaki. Komisjon võtab peagi vastu teatise maksimaalse jätkusuutliku saagi mõiste rakendamise kohta ühises kalanduspoliitikas. Ülepüügi vähendamine suurendab rentaablust, vähendab keskkonnamõju ja kalade vette tagasi laskmist. Püüda saab suuremaid ja väärtuslikumaid kalu ning sageli hoopis rohkem. See pakub paremaid tarnimisvõimalusi ja märgatavaid konkurentsieeliseid. Kalavarude hävimise oht väheneb tunduvalt.

Kalanduspoliitika koostoime muude poliitikasuundadega teeb poliitika integreerimise kalandusele kasulikuks. Kalandust mõjutavad planeerimisotsused, keskkonnamürke ja toitaineid ning sadamate ja infrastruktuuri planeerimist käsitlevad määrused, kalandus omakorda võib mõjutada õrnu elupaiku ning lisaks sihtliikidele ka muid liike, kaasa arvatud imetaja- ja linnuliike. Eri poliitikavaldkondade sidumine peaks vähendama kalandussektori sagedast muret, et tema kanda on ebaõiglaselt suur vastutus merekeskkonna parandamise eest, sest tema osa on lihtsam kindlaks teha ja reguleerida kui paljude teiste keskkonda kahjustavate valdkondade osa.

Kuidas täiustada merenduse õiguslikku raamistikku, et vältida tahtmatut ja vastuolulist mõju merendusega seotud eesmärkidele?

Missugused merendusele tehtud erandid ELi sotsiaalõigusnormides on endiselt põhjendatud? Kas tuleks toetada uute merendussektori töötingimusi käsitlevate õigusaktide koostamist?

Kuidas lihtsustada ELi ohutusnorme, säilitades ranged nõuded?

⁶⁴

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm.

Missugune peaks olema majanduslike stiimulite, iseregulatsiooni ja ettevõtete sotsiaalse vastutuse osa lisaks valitsusepoolsele reguleerimisele?

Missuguseid täiendavaid ELi meetmeid on vaja mugavuslipuprobleemi lahendamiseks ja laevade Euroopa riikides registreerimise stimuleerimiseks?

Kas tuleks luua vabatahtlik ELi register? Missuguseid tingimusi ja stiimuleid võiks selle registri jaoks kavandada?

Kuidas arendada ühist kalanduspoliitikat jätkusuutliku kalanduse eesmärgi saavutamiseks?

3. RANNIKUALADE ELUKVALITEEDI TÕSTMINE

3.1. Rannikualade kasvav atraktiivsus elu- ja töökohana

Euroopa rannikualade esimeste asukate elatisallikas oli kalapüük. Rannalähedase ja rahvusvahelise meresõidu arenedes kujunesid välja sadamad ja nende ümber koondus mitmesugust tegevust. Mere äärde elama asumine lihtsalt lõbu pärast on suhteliselt hiline nähtus. Euroopa mereliste äärealade konverentsil osutati, et nende alade looduslikud eelised (maastikud, päikesepaiste kestus tundides, tervislikkus) on põhjuseks rahvaarvu kasvule, mis ei näita aeglustumistendentsi.⁶⁵

Tänapäeva ühiskonna jõukus ja aktiivsest tööelust kõrvale jäävate inimeste suur arv on aidanud suurendada merega seotud vabaajateenuste nõudlust. Selle nõudluse rahuldamiseks kujunes rannikualadel välja uus tegevusala. See lõi võimaluse paindlikele Euroopa teenusepakkujatele, kes on leidnud endale koha rahvusvahelisel turul.

Tegevusala mastaapi on puuduliku statistika tõttu raske hinnata. Hinnangud osutavad sellele, et ligi pool Euroopa elanikkonnast elab rannikul või selle läheduses, kuid puuduvad hinnangud selle kohta, missugune on nende kohtade väärtus, rannikumerede seisund, merega seotud puhkevõimaluste kättesaadavus või mere positiivne mõju rannikuelanike elukvaliteedile. Kuigi majandustulemuste näitajana on traditsiooniliselt kasutatud SKTd, on nüüdseks üldteada, et ainult selle kasv ei kajasta sotsiaalset heaolu. Tavalised majandusnäitajad, mis põhinevad sisemajanduse kogutoodangul, ei kajasta mere „mitteturustatavat“ väärtust, st teenuste väärtust, mida kaubandustehingutes ei arvestata, kuid millel võib olla suur mõju healolule. Näitena võib nimetada lõõgastust, mida pakub rannas puhkamine, ja ranniku maalilisusest tulenevat väärtust.

Merekeskkonna seisundi halvenemine, mis Läänemeres võib suurtel aladel põhjustada vetikate õitsemist ja Vahemeres meduusiuhthlust, vähendab oluliselt elukvaliteeti.

On raske mõista, kuidas saavad statistika puudumisel nende tegurite mõju piisavalt arvestada planeerimisasutused, kes teevad otsuseid majandustegevuse arendamise kohta rannikualadel või rannikuvetes. Komisjon on seisukohal, et vajalike hinnangute saamiseks tuleb korraldada põhjalik uurimus. Keskkonna- ja sotsiaalmajandusstatistika andmed rannikualade kohta on vaja teha kättesaadavaks.

⁶⁵ Euroopa mereliste äärealade konverentsi materjalid roheline raamatu jaoks.

See annab otsustajatele ja huvirühmadele hea ülevaate kogu Euroopa rannikualadega seotud küsimustest ja suundumustest.⁶⁶

Arendustegevus toob vältimatult kaasa surve ruumile ja keskkonnale. Rannikualade, eriti väikesaarte ligipääsetavuse ja seal ringi liikumise võimaluste parandamiseks on vaja paremat transpordi infrastruktuuri. Korraldada tuleb ka üldist huvi pakkuvate teenuste osutamine (tervishoid, haridus, vee- ja energiavarustus, telekommunikatsiooni- ja postiteenused, heitvee- ja jäätmekäitlus), et parandada elukvaliteeti rannikualadel, eriti turismihooajal. Maapiirkondades ja äärealadel on väga oluline roll info- ja sidetehnoloogiatel, mis võimaldavad pakkuda elektroonilisi teenuseid nagu e-tervishoid, e-õpe, avalikud Interneti-punktid, e-ettevõtlus, e-abi ettevõtjatele ja kaugtöö.⁶⁷

Arendustegevuse planeerimisel peab arvestama keskkonnamõju, et tulemus oleks säästev.

Kuidas säilitada Euroopa rannikualade elukvaliteeti, suurendades samal ajal sissetulekut ja tööhõivet?

Milliseid andmeid vajatakse rannikupiirkondade planeerimisel?

3.2. Kohanemine rannikualade ohtudega

Me peame küsima, kuidas kaitsta ookeane, kuid samuti peame küsima, kuidas kaitsta ennast ookeani eest. Meri kätkeb inimeste ja nende vara jaoks tõsiseid ohtusid. Paljud neist ohtudest – nt erosioon, üleujutused rannikualadel, tormid ja tsunamid – on seotud loodusjõududega. Teistele – nt kliimamuutusele – aga aitab selgelt kaasa inimene oma tegevusega ning tuleb võtta kiireid meetmeid, et need ei viiks tõsiste tagajärgedeni tulevastel aastakümnetel. Kliimamuutuse leevendamine on meie majanduse kaitsmiseks võtmetähtsusega. Juba vältimatuid mõjusid arvestades tuleb välja töötada ulatuslikud kohanemisstrateegiad, et hallata ohtusid rannikualade ja avamere infrastruktuuri jaoks, korraldada merekaitset ja kaitsta mere ökosüsteeme, jätkates samas merendustegevust. Ohtu kujutab endast ka inimtegevus, eelkõige reostuse (nt reostus, mis kaasneb laevaliikluse ja avariidega) ning illegaalse tegevuse (ebaseaduslik kaubandus ja ränne, piraatlus ja terrorism) näol.

Rannikualade kaitserajatised ja loodusõnnetused

Euroopas aina sagedamaks muutuvatel tormidel ja üleujutustel, mida üldiselt seostatakse kliimamuutusega, on tõsised tagajärjed rannikualade infrastruktuurile, meretranspordile, vesiviljelusele ja mereehitustele, nagu laine- ja loodeteenergia jaamad. Arvatakse, et 2020. aastaks on kadunud pool Euroopa märgaladest.

ELis ulatuvad riiklikud kulutused rannajoone kaitseks erosiooni ja üleujutuste eest hinnanguliselt 3,2 miljardi euronit (1986. aastal 2,5 miljardit eurot) ning uuringud näitavad, et rannikualade erosiooniga seotud kulud on ajavahemikul 1990–2020 keskmiselt 5,4 miljardit eurot aastas.⁶⁸

⁶⁶ Komisjoni rannikualade poliitika, <http://ec.europa.eu/environment/iczm/home.htm#zone6>.

⁶⁷ Vt ka regioonide komitee omaalgatuslik arvamus, 12.10.2005, ELi merenduspoliitika – kohalike ja piirkondlike omavalitsuste säästva arengu küsimus.

⁶⁸ Euroopa algatus rannikualade erosiooni säästvaks ohjeldamiseks, www.euroasion.org

Kulude suurenemine on signaaliks, et planeerimis- ja investeerimisotsuste tegemisel tuleb veelgi enam tähelepanu pöörata riskide maandamisele. Samuti kerkib küsimus, kas ja kuidas saaks osa riskidest ja kuludest jätta eraisikute ja -ettevõtete kanda, kes on kas suurenenud riski põhjustajaks või kes otsustavad elada ohustatud piirkondades või nendesse investeerida. Tegevusetus tooks kõigi jaoks kaasa kõrgemad kindlustuspreemiad ja suuremad kulud.

2006. aastal esitas komisjon ettepaneku direktiivi kohta, milles käsitletakse üleujutusohu hindamist ja ohjeldamist. Selle eesmärgiks on vähendada ja ohjata üleujutustega kaasnevaid riske inimeste tervisele, keskkonnale, infrastruktuurile ja varale.⁶⁹ Euroopas on olemas märkimisväärne oskusteave selliste ohtudega toimetulekuks. Ajal, mil sarnane oht ähvardab maailmas paljusid rannikualasid, tähendab see Euroopa ettevõtete jaoks kasvavat turgu.

Kagu-Aasia ja India ookeani tsunami 2004. aasta detsembris tuletas meelde, kui kaitsetud on rannikualad ookeani purustava jõu ees. Tuleks elavdada rahvusvahelist teadus- ja tehnikaalast koostööd loodusõnnetuste mõju leevendamiseks, täiendades nii seismiliste kui ka merepinna taseme karakteristikute süstemaatilist seiret, et tsunamite ja muude ookeaniga seotud loodusõnnetuste korral tagada kiire hoiatamine ja reageerimine. Me ei tohiks unustada, et sarnaselt India ookeanile võivad maavärinad tabada ka Vahemerd ja Atlandi ookeani Pürenee poolsaare läheduses. Varajase hoiatamise süsteemide väljatöötamine aitaks liikmesriikidel minimeerida loodusõnnetustele reageerimiseks kuluvat aega ning suurendada ELi kui terviku kiire tegutsemise võimet.

Turvalisus ja ohutus

Merega seotud ohud hõlmavad ka laevade reostust ja kuritegevust inimkaubandusest ja ebaseaduslikust kaubandusest terrorismini. Sellised riskid kahjustavad Euroopa huve ning nõuavad sadamariikide rangemat kontrolli meresõiduohutuse eeskirjadest kinnipidamise üle, usaldusväärset ja tõhusat laevaliikluse juhtimist ning tugevamat järelevalvet. Selleks on vaja ühtlustada liikmesriikide seadusandlust ning rakendada rahvusvahelisi dokumente, nagu ISPS-koodeks. ELi vete seireks on vaja märkimisväärseid vahendeid: maa-, õhu- ja satelliitseiret ning laevade jälgimise süsteeme. Kasuks tuleks veelgi tihedam integreerumine. Võitlust nende ohtudega saaks tõhustada meetmete abil, mille eesmärgiks on parandada teabevahetust liikmesriikide vahel, ning ühiste uurimisrühmade abil;⁷⁰ samuti oleks vaja tugevdada ELi kriitiliste infrastruktuuride kaitset.

Ohutuse ja turvalisuse tagamine merel nõuab rahvusvahelist koostööd. EL teeb koostööd Ameerika Ühendriikidega konteinerite ohutuse algatuse (CSI)⁷¹ raames, millele pandi alus pärast 2001. aasta 11. septembri terrorirünnakuid. Sellist koostööd tuleks teha ka teiste riikidega, mis on ELiga seotud mereliikluse kaudu.

Õige reageerimine

Kuna rannikualad muutuvad eurooplaste silmis aina atraktiivsemaks, tuleb pöörata suuremat tähelepanu selliste alade asustamisega kaasnevatele riskidele ja nende

⁶⁹ Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviks üleujutusohu hindamise ja ohjeldamise kohta, KOM (2006) 15 lõplik/2

⁷⁰ Nõukogu raamotsus ühiste uurimisrühmade kohta, EÜT 20, 20.6.2002, L 162.

⁷¹ Euroopa Ühenduse ja Ameerika Ühendriikide vaheline leping, mis käsitleb tollikoostööd ja tolliküsimustes osutatavat vastastikust abi käsitleva kokkuleppe tugevdamist ja laiendamist, et see hõlmaks ka konteinerite ohutuse ja seonduvate küsimuste alast koostööd, ELT L 304, 30.9.2004).

vältimisele. Vaja on ennetavat ja uuenduslikku lähenemist. “EUROSIONI”⁷² projektid on heaks lähtepunktiks rannikualade kaitsevajaduse paremale mõistmisele ja meetmete kavandamisele.

Riskijuhtimise paremaks kooskõlastamiseks ja parimate tavade edendamiseks on vaja koostada loend ühenduse tasandi riskide vähendamise meetmetest, sh rannikualade kaitsemehhanismidest ja nendega seonduvatest plaanidest liikmesriikides ja ELi tasandil. Tuleks kaaluda tsiviilelanike ja sõjaväelaste tihedamat koostööd suurõnnetuste tagajärgede kõrvaldamisel. ELi sõjalisest andmebaasist, mida praegu kasutatakse ühenduse kodanikukaitstesüsteemides terrorirünnakutele reageerimiseks, võiks olla abi ka muude suurõnnetuste puhul. Selleks, et tõhusamalt reageerida õnnetustele, mille jaoks riikide ressurssidest ei piisa, võttis komisjon hiljuti vastu kaks ettepanekut õigusaktide kohta, mille eesmärgiks on tugevdada ühenduse kodanikukaitstesüsteemi.⁷³ Reostusõnnetuste korral aitab liikmesriike Euroopa Meresõiduohutuse Amet. Samuti on komisjon teinud ettepaneku õigusliku raamistiku loomiseks, mis kohustaks liikmesriike nimetama kõige sobivamad ohutud paigad merehätta sattunud laevade jaoks eesmärgiga hoida ära mereõnnetusi ja reostust ning vajaduse korral neile reageerida.⁷⁴ Ühenduse vahenditega toetatakse jätkuvalt ka kaitset üleujutuste eest.

Mida tuleb teha, et vähendada üleujutuste ja erosiooni kahjulikku mõju rannikualadele?

Millist edasist koostööd EL vajab loodusõnnetustele reageerimiseks?

Kuidas saab meie kaldaid ja rannikuvesi paremini valvata, et vältida inimeste põhjustatud ohtusid?

3.3. Rannikuturismi arendamine

Rannikualad ja saared mõjutavad oluliselt rannikuturismi populaarsust ja edu. Selleks, et Euroopa oleks jätkuvalt turistide jaoks kõige populaarsem sihtkoht maailmas, tuleb toetada säästvat turismi nendes piirkondades.

Säästva turismiga saab aidata kaasa rannikualade ja saarte arengule, suurendades ettevõtete konkurentsivõimet, rahuldades sotsiaalseid vajadusi ning tugevdades loodus- ja kultuuripärandit ja kohalikke ökosüsteeme. Vajadus oma atraktiivsuse suurendamiseks või säilitamiseks ajendab üha suuremal hulgal turismisihtkohti rakendama säästvamaid ja keskkonnasõbralikumaid tavasid ja poliitikat. Paljudes kohtades tehakse tõsiseid pingutusi tervikliku kvaliteedijuhtimise süsteemi kasutuselevõtuks. Koostatakse koostööstrateegiad, rakendatakse häid tavasid ja töötatakse välja kontrolli- ja hindamissüsteemid, mis võimaldavad valitud meetodit kohandada. Sellistest kogemustest lähtuvalt saaks välja töötada soovitused kõigile rannikualade turismisihtkohtadele.

Komisjon valmistab ette Euroopa tegevuskava Agenda 21 säästva turismi arendamiseks. Agenda 21 aitab kaasa Euroopa rannikualade ja saarte säästvale arengule.

⁷² Vt märkust 67.

⁷³ KOM (2005) 113 lõplik ja KOM (2006) 29 lõplik.

⁷⁴ Vt märkust 20.

Turismitoodete ja -teenuste mitmekesistamisega saab suurendada rannikualade ja saarte konkurentsivõimet, eriti juhul, kui turistidele pakutakse võimalust külastada rannikul ja sisemaal asuvaid kultuurilisi ja looduslikke vaatamisväärsusi ning mitmesuguseid merega seotud puhkusevõimalusi, nagu mereimetajate vaatlemist, sukeldumist ja allveearheoloogiat või terviseprotseduure ja talassoteraapiat. Teenuste sellisel mitmekesistamisel on mitmeid eeliseid: see vähendab survet randadele, loob endistele kaluritele alternatiivseid tuluallikaid ning aitab kaasa nende piirkondade kultuuri- ja looduspärandi säilitamisele ja arendamisele.

Mitmekesistamisega saab turismihooaega pikendada, mis aitab kaasa majanduskasvule ja tööhõivele ning vähendab keskkonna-, majanduslikke ja sotsiaalseid mõjusid, mida põhjustab turismi keskendumine aastas paarile kuule.

Turismi jätkuv panus rannikualade arengusse sõltub puhkuseks vajaliku infrastruktuuri olemasolust. EURMIGi andmetel “muutub paatidele sildumiskoha leidmine aina keerulisemaks. Ometi näitavad kindlad ja objektiivsed tõendid, et jahisadamatega ja paatide vettelaskmiseks mõeldud kaldteedega saaks suuresti kaasa aidata lagunevate kaldapiirkondade taaselustamisele.”⁷⁵

Seoses puhketegevusega on olulised näiteks harrastuskalastuse ja kalandusega seotud küsimused. Euroopa Harrastuskalastajate Liidu hinnangul on Euroopas 8–10 miljonit merepüügiga tegelevat harrastuskalastajat ja vastava majandusharu käive ulatub 8–10 miljardi euron. On selge, et harrastuskalastaja püütud kala on rannikualade majanduse jaoks väärtuslikum kui sama kala, mille püüab kalalaev kommertseesmärkidel. Samas on arusaadav, et kalurid nõuavad teatavate kalade kaitseks vajalike püügipiirangute kohaldamist ka harrastuskalastajate suhtes, eriti kui nende kasutatav püügivarustus ei erine eriti elukutseliste kalurite omast. Nendele küsimustele on vaja rohkem tähelepanu pöörata.

Kuidas saab tõhusalt toetada rannikuturismiga seotud uuenduslikke teenuseid ja tooteid?

Milliseid erimeetmeid tuleks ELi tasandil võtta turismi säästvaks arendamiseks rannikualadel ja saartel?

3.4. Maa ja mere kokkupuutepunktid

Rannikualade mitmesuguste kasutusalaade, nende mõju ja arengupoliitika kooskõlastamiseks osalevad paljud rannikualasid haldavad asutused rannikuvööndi tervikliku haldamise programmis (*integrated coastal zone management – ICZM*). Üheks ICZMi põhimõtteks on ühendada mere, maa ja nende kokkupuutealade haldamine terviklikuks süsteemiks, nii et see ei piirduks maismaa-aladega. 2002. aasta mais võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu soovitusel,⁷⁶ mille järgi liikmesriigid peaksid koostöös piirkondlike ja kohalike omavalitsustega välja töötama ICZM strateegiad. 2006. aasta jooksul hindab komisjon tehtud edusamme ja annab hinnangu edasiste meetmete vajalikkuse suhtes.

Eduka ICZMi eeltingimuseks on rannikuvööndit mõjutavate ELi poliitikasuundade sidusus ja haldustasandite integreeritus. Tegelikud lahendused rannikualade planeerimist ja haldamist käsitlevates küsimustes saab kõige paremini välja töötada

⁷⁵ EURMIGi materjalid rohelise raamatu jaoks.

⁷⁶ Soovitus 2002/413/EÜ, EÜT L 148, 6.6.2002.

piirkondlikul või kohalikul tasandil. ICZMi edukale elluviimisele aitab märkimisväärselt kaasa ELi üldine merenduspoliitika. Seetõttu tuleks kaaluda üleeuroopalise süsteemi loomist võrdlevaks analüüsiks ja parimate tavade vahetuseks.

Üheks oluliseks ühenduslüliks maa ja mere ökosüsteemide vahel on pidev veevool jõgedest merre. Seega koguneb kogu jõevee reostuskoormus (v.a biolagundatav reostus) ookeani. Sügavamaid, tormisemaid ja avatumaid meresid (nt Põhjamerd) mõjutab see vähem kui teisi (nt Läänemerd).

Rannikuvete ökosüsteemipõhine haldamine toetub merekeskkonna strateegiale, mille eesmärkide saavutamiseks tuleb tõenäoliselt võtta maismaaga seotud meetmeid. Suur osa merekeskkonda mõjutavast reostusest pärineb maismaalt: väetised, heitvesi linnadest ja tööstusettevõtetest, pestitsiidid, süsivesinikud ja kemikaalid.

Üheks kõige ilmsemaks näiteks rannikualade rollist maa ja merega seotud tegevuste ühendamisel on sadamad. Sadamalinnad on ülemaailmse logistikaahela põhielemente, neis toimub äritegevus ja neis asuvad eluhooned ja turismirajatised. Algselt ühe põhitegevusega asulad on muutunud multifunktsionaalseks.

Euroopa Meresadamate Organisatsiooni (ESPO) sõnul on “ELil ilma meresadamateta lihtsalt võimatu toimida. Peaaegu kogu ühenduse väliskaubandus ja peaaegu pool sisekaubandusest toimub enam kui 1000 sadama kaudu, mis asuvad 20 ELi kuuluvas mereriigis.”⁷⁷ Lisaks näeb ELi poliitika ette maismaatranspordi üha ulatuslikumat asendamist veetranspordiga. Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) sõnul “on meretransport neis sektorites, kus see konkureerib otseselt teiste transpordivahenditega, kaugelt kõige energiatõhusam transpordiliik.”⁷⁸ See on üks põhjusi, miks ELi tervikliku transpordisüsteemi arendamisel pööratakse veelgi suuremat tähelepanu lähisõitude ja merekiirteede edendamisele.

ELi meretranspordi arendamine maailmakaubanduse kasvu tingimustes, mis on viimase kuuekümnepäevase jooksul pidevalt toimunud maailmamajanduse kasvust kiiremini, sõltub sadamate jõudlusest. Seda tuleb planeerimisprotsessi ja ELi poliitikaraamistiku abil optimeerida, vaatamata suurenevale konkurentsile ruumi pärast sadamates ja sadamapiirkondades – seda eelkõige keskkonna kaitsmise eesmärgil.

Sellega seoses on väga oluline kooskõla leidmine meretranspordi arengu ja keskkonnakaitse vahel – kuidas järgida Natura 2000, linnudirektiivi ja elupaikade direktiivi⁷⁹ kohaste EL määrustega kehtestatud piiranguid, arvestades samas vajadust sadamate laiendamiseks, et võimaldada mitut transpordiliiki hõlmavate teenuste arendamist. See teema on seotud küsimusega, kas tegevus peaks koonduma paari väga tõhusalt töötavasse sadamasse, mis on ühendatud TEN-T võrku, või peaks see jagunema suurema arvu sadamate vahel, mis võimaldaks vältida tegevuse ülemäärast kontsentratsiooni, millega kaasneks ülekoormus ning surve keskkonnale ja sisemaa infrastruktuurile.

Kuna laevatehaste ja sadamate asukoha muutmise on keerulisem kui teiste tööstusharude puhul, on välja kujunenud mitut ettevõtet hõlmavad piirkondlikud

⁷⁷ ESPO materjalid roheline raamatu jaoks.

⁷⁸ Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) materjalid roheline raamatu jaoks.

⁷⁹ Nõukogu direktiiv 79/409/EMÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta, EÜT L 103, 25.4.1979, ja nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta, EÜT L 206, 22.7.1992.

keskused. Heade tavade levitamiseks tuleks need ühendada ja välja arendada tõelised merenduse tippkeskused, mis hõlmavad kõiki merendusvaldkondi. 2005. aastal loodi Schleswig-Holsteinis selline mitmeid merendusvaldkondi ühendav keskus ning nimetati ametisse merenduse koordinaator. Selles kontekstis on oluline ka Prantsusmaalt alguse saanud piirkondlike konkurentsikeskuste mõiste.⁸⁰

Kuidas ICZM programmi edukalt ellu viia?

Kuidas saab EL kõige paremini kaasa aidata sadamate säästvate arengule?

Millist rolli saavad mängida piirkondlikud merenduse tippkeskused?

4. KUIDAS KORRALDADA MEIE SUHTEID OOKEANIDEGA

4.1. Tegevuse mitmekesisust toetavad andmed

Merendusandmed

“Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes”, Baudelaire, Les fleurs du mal.

Selleks, et paremini mõista ookeani mitmesuguseid kasutusviise, on vaja põhjalikumaid andmeid ja paremat teavet merega seotud sotsiaalse, majandus- ja puhketegevuse kohta ning mõju kohta, mida see tegevus avaldab olemasolevatele ressurssidele. Põhjalikud andmed on olulised ka merendusettevõtjate jaoks. Andmete ühtlustamise ja usaldusväarsusega on siiski veel tõsiseid probleeme, samuti ei saa veel rääkida piisavast ja geograafiliselt tasakaalustatud seirest ELi merepiirkondades. Need puudused tuleb kõrvaldada, kui soovime luua usaldusväärset ja jätkusuutlikku ELi merenduspoliitikat.

EL võiks kaaluda Euroopa merevaatlus- ja andmevõrgu loomist, mis toetuks kindlatele, avatud ja üldkasutatavatele IKT-lahendustele ning võimaldaks parandada süstemaatilisi (kohapealseid ja satelliit-)vaatlusi, süsteemide koostalitlusvõimet ja juurdepääsu andmetele. Selline võrk võimaldaks eri allikatest kogutud ja eri liiki andmete ja metaandmete terviklikku analüüsi. Koondades kokku praeguseks juba tehtud, kuid killustatud algatused, oleks see esmaste andmete allikaks, mida saaks kasutada ilma- ja seirejaamad, riigiasutused, mereveo- ja sellega seotud teenuseid pakkuvad tööstusharud ning teadlased.

Mereandmete parandamine ja laiem levitamine avaks ka võimalusi merendussektoris tegutsevatele kõrgtehnoloogilistele ettevõtetele ning suurendaks selliste tegevuste tõhusust nagu mereseire, mereressursside haldamine ning mereuuringud Euroopa laborites. See aitaks oluliselt vähendada ka praegust ebakindlust hoovuste süsteemi ja kliimamuutuse suhtes ning muudaks ilmaennustused täpsemaks.

Sellise võrgu loomine nõuaks ELilt seadusandlikke, institutsioonilisi ja finantsmeetmeid. Õigusakte on vaja näiteks selleks, et lihtsustada juurdepääsu sellistest allikatest pärit andmetele nagu ühine kalanduspoliitika ja teadusuuringute raamprogrammid. Institutsioonilised muudatused võiksid hõlmata riiklike, piirkondlike ja Euroopa tasandi asutuste tugevdamist ning alalise sekretariaadi rajamist; sekretariaadis töötaksid teadlased ja infotehnoloogia spetsialistid.

⁸⁰

Vt märkust 4.

Finantstoetus peaks olema kestev ja pikaajaline. Nende organisatsioonide esindajad, kes sellist teavet vajavad – sh liikmesriigid, komisjon, Euroopa Keskkonnaagentuur,⁸¹ Euroopa Meresõiduohutuse Amet, Euroopa globaalse navigatsioonisatelliitide süsteemi (GNSS) järelevalveasutus,⁸² kliimamuutusi uurivad teadlased ja organisatsioonid, tööstusettevõtted ja teenuste osutajad – peavad pidevalt läbi vaatama prioriteete ja püstitama eesmärgid.

Ülemaailmse keskkonna- ja turvaseire (GMES)⁸³ algatuse raames luuakse ELi poliitikavaldkondade toetuseks mitmeid avaliku teabe teenistusi, kes jagavad kohapealsetel ja satelliitvaatlustel põhinevat teavet. Seejuures peetakse eriti tähtsaks mereseireteenuseid. GMES peaks seega olema andmevõrgu oluliseks osaks.

GMES aitab kaasa ka keskkonnapoliitika kujundamiseks väga vajaliku geoinfosüsteemi – ühenduse ruumiandmete infrastruktuuri (INSPIRE)⁸⁴ algatuse eesmärkide saavutamisele.

Samuti tuleks kaaluda Euroopa programmide loomist Euroopa rannikuvete ulatuslikuks kaardistamiseks planeerimise, turvalisuse ja ohutuse eesmärgil. Väga oluline on kaardistada praegune ja kavandatav tegevus vees ja merepõhjas. Ökosüsteemi analüüsiks on vaja kaardistada meretaimede ja -loomade paiknemine. Merepõhja põhjalik kaardistamine on vajalik mitmel põhjusel. Kuna selleks on vaja uusi andmekogumisprogramme, tuleks seda võimalust kasutada selleks, et võtta kasutusele usaldusväärsemad ja tõhusamad sensorid, mis aitaks vähendada andmekogumise ühikukulu.

Mitu valitsusvälist organisatsiooni on küll avaldanud toetust merepõhja akustilisele kaardistamisele, ent nad osutavad tähelepanu sellele, et kaardistamisprotsessi enda tekitatav heli võib avaldada negatiivset mõju mereimetajatele. Nad leiavad, et protsessi tuleks geograafiliselt ja sesoonselt piirata, et kaitsta imetajaid perioodidel, mil tuleb olla eriti ettevaatlik.⁸⁵ Mitmetest allikatest kogutud andmete põhjal saaks EL koostada ka usaldusväärse ELi rannikuvete atlase, millest oleks abi planeerimisel. See täiendaks ÜRO samalaadset projekti⁸⁶ ning oleks väärtuslik õppevahend, mis suurendaks eurooplaste teadmisi oma merepärandi kohta.

Andmed laevade liikumise kohta

Samuti on vaja täpsemaid andmeid, mis võimaldaksid ametiasutustel jälgida majandus- ja muud tegevust rannikuvetes. Eelkõige tuleb täiustada reaalajalist teavet laevade liikumise kohta. Selline teave ei ole oluline mitte üksnes navigatsiooni jaoks, vaid see aitab ka avastada seadusevastast tegevust: inimeste ja kaupade üle piiri toimetamist, ebaseaduslikku kaubandust, terrorismi, laevaheitmete loata merrelaskmist.

⁸¹ <http://www.eea.europa.eu>

⁸² Euroopa GNSSi järelevalveasutus on asutatud nõukogu 12. juuli 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 1321/2004 Euroopa satelliit-raadionavigatsiooniprogrammide juhtimisstruktuuride loomise kohta, ELT L 246, 20.7.2004.

⁸³ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile “Ülemaailmne keskkonna- ja turvaseire: kontseptsioonist reaalsuseni,” KOM (2005) 565. GMES on Euroopa panus maavaatlussüsteemide ülemaailmsesse süsteemi (GEOSS).

⁸⁴ Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega rajatakse ühenduse ruumiandmete infrastruktuur (INSPIRE), KOM (2004) 516 lõplik.

⁸⁵ Rahvusvaheline loomade heaolu fond (IFAW) – esialgsed märkused merenduspoliitika tööühma jaoks.

⁸⁶ <http://www.oceansatlas.org>

On loodud mitu laevade jälgimise süsteemi teatavate sadamate ja rannikualade jaoks ning kalanduse, ohutuse ja julgeoleku eesmärkidel. Ohutuse ja julgeolekuga seotud teabe vahetamine Euroopa tasandi pädevate asutuste vahel toimub süsteemi SafeSeaNet⁸⁷ kaudu (mille on välja töötanud komisjon ja mida haldab EMSA). Riiklikud kalapüügi seirekeskused saavad oma laevade asukoha kohta regulaarselt teavet nende riikide seirekeskustele, kelle vetes nende laevad kala püüavad. Sellealane kooskõlastamine liikmesriikide vahel peaks paranema pärast Ühenduse Kalanduskontrolli Agentuuri loomist Vigos 2006. aastal.

IMO raadioside ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitees (COMSAR) lepiti hiljuti kokku, et satelliidipõhiseid süsteeme laevade ja nende asukoha kindlakstegemiseks ja jälgimiseks ulgumerel saaksid hallata piirkondlikud andmekeskused. ELi tasandil luuakse selline piirkondlik süsteem SafeSeaNeti baasil.

Need süsteemid leiaksid üha enam kasutamist nii militaar- kui tsiviilvaldkonnas. Eesmärk on praeguste süsteemide ühendamine üheks süsteemiks, mis koondaks teavet konkreetsete rannikualade kohta kohapealsetest allikatest ning sellistest uutest andmeallikatest nagu satelliitnavigatsioonisüsteem Galileo ja maavaatlussüsteemid.⁸⁸

ELi vetes oleks lisatingimuseks täieliku koostalitlusvõime saavutamine eri liikmesriikide süsteemide ja sektorite vahel. Lisaks tuleks selliste süsteemide väljatöötamisel teha koostööd mõnede ELi naabritega. Eriti olulised on selles suhtes Venemaa ja meie partnerid Euroopa Majanduspiirkonnas Norra ja Island. Seoses Vahemere piirkonna riikidega tehti 2005. aasta detsembris kokku tulnud Euroopa Ülemkogus juba korraldus eeltööde alustamiseks seoses ühise järelevalvesüsteemi loomisega, mis aitaks võidelda ebaseadusliku sisserändega.

Millest tuleks lähtuda Euroopa mereatlaste koostamisel?

Kuidas tuleks luua, hallata ja rahastada Euroopa merevaatlus- ja andmevõrku, et see oleks jätkusuutlik?

Kas ELi rannikuvete praegused ja tulevased laevajälgimissüsteemid tuleks koondada ühtseks võrguks? Milliseid andmeallikaid peaks see võrk kasutama, kuidas tuleks need integreerida ning kellele see teenuseid osutaks?

4.2. Merendustegevuse planeerimine

Merenduse suurenevat mahtu arvestades kasvab tegevusaladevaheline konkurents Euroopa rannikuvete kasutamise pärast. Ilma soovitusliku planeerimiseta ühel või teisel kujul takistab investeerimisotsuste tegemist ebaselgus, kas kõnealust tegevusala teatavas kohas lubatakse. Komisjon leiab, et liikmesriikide jurisdiktsiooni või kontrolli alla kuuluvates vetes toimuva merendustegevuse jaoks tuleks luua planeerimissüsteem. See peaks lähtuma merekeskkonna strateegias kirjeldatud ökosüsteemipõhisest meetodist, kuid käsitlema ka merendustegevuse jaoks lubade väljastamist, selle edendamist ja piiramist.

Planeerimise aluseks olevate põhimõtete üle oleks vaja algatada laiaulatuslik arutelu. Mõnedel liikmesriikidel juba on selles vallas kogemusi ning selliseid süsteeme

⁸⁷ <http://ec.europa.eu/idabc/en/document/2282/5637>
⁸⁸ Vt märkust 63.

rakendatakse ka Kanadas ja Austraalias. Ehkki üksikuid tegevusi käsitlevad otsused tuleks vastu võtta riigi või kohaliku omavalitsuse tasandil, tuleks süsteeme teataval määral ühtlustada, et üht ja sama ökosüsteemi mõjutavate otsuste tegemisel ning piiriüleste tegevuste puhul, nagu torujuhtmete asukohtade ja veeteede kindlaksmääramine, lähtutaks samadest alustest.

Kanada kogemus on andnud kaks olulist õppetundi. Esiteks – selliste planeerimissüsteemide kavandamisel peavad osalema kõik huvitatud isikud. Teiseks – sobivate juhtimismeetmetega saab seda protsessi muuta nii poliitiliselt lihtsamaks kui ka majanduslikult tõhusamaks. Sellisteks meetmeteks on punktis 4.1 kirjeldatud põhjalike ruumiandmete kogumise süsteemid, keskkonnamõju hindamine ja merealade kaitse alla võtmine.

Tulevane merenduspoliitika peab andma vahendid ja meetodid, mis aitavad tagada maa- ja meresüsteemide kooskõla, et vältida eeskirjade dubleerimist või maismaaplaneerimise lahendamata probleemide ülekandumist merele. Üks võimalus on kaasata mõlemasse planeerimisprotsessi samad osapooled. Ühine visioon ranniku- ja merealade ruumilise arengu üldise plaani kujul aitaks saavutada eesmärkide ja põhimõtete ühtsust.

Rannikust aina kaugemal toimuv majandustegevus leiab üha sagedamini aset vetes, mille suhtes kohaldatakse rahumeelse läbisõidu õigust. ELi ja selle liikmesriikide eestkõnelemisel tuleb tagada, et võetakse vastu mitmepoolsed eeskirjad, mis võimaldaksid kooskõlastada seda õigust avamere planeerimise vajadusega.

Millistest põhimõtetest ja mehhanismidest tuleks merendustegevuse planeerimisel lähtuda?

Kuidas tuleb kooskõlastada maismaa- ja merealade planeerimissüsteeme?

4.3. Rannikualade finantstoetuse optimaalne kasutamine

Rannikualadele antakse finantstoetust mitme ELi poliitikavaldkonna raames. Peamiseks toetuse allikaks on ühtekuuluvuspoliitika raames antav abi struktuurifondidest⁸⁹ ja Ühtekuuluvusfondist, mille eesmärk on vähendada piirkondlikku ebavõrdsust. See abi võimaldab katta põhivajadusi elu- ja töötingimuste parandamiseks ja luua soodsat investeerimiskeskonda ning suurendab seega rannikualade atraktiivsust ettevõtete silmis.

Euroopa Regionaalarengu Fond toetab teadusuuringuid, uuendust, infotehnoloogiat, uut finantskorraldust ja klastrite loomist ning samuti transporti, energeetikat ja keskkonnainfrastruktuuri ja -teenuseid, et kiirendada mahajäänud piirkondade arengut ning tõsta konkurentsivõimet ja tööhõivet. Samuti edendab see piirkondadevahelist koostööd. TEN-T annab finantstoetust sadamatele, merekiirteedele ja transpordiühendusele sadamatega.

See toetus peaks jätkuma ja aitama ka edaspidi kaasa merepärandi hoidmisele ning merenduse parimate tavade levikule.

Samuti peaks see peegeldama Euroopa äärealade erilist rolli merenduses. Neil piirkondadel tuleb pöörata tähelepanu säästvate kalandusele, bioloogilise

⁸⁹ Euroopa Regionaalarengu Fond, Euroopa Sotsiaalfond

mitmekesisuse uurimisele ja sellel põhinevate uute toodete väljatöötamisele, säästvale turismile, ühendusteede, telekommunikatsioonisüsteemide ja energeetika arendamisele ja planeerimissüsteemidele, mis võimaldaksid kõike seda kooskõlastada.

Euroopa Regionaalarengu Fondil ja Ühtekuuluvusfondil on täita tähtis roll ELi nendes piirkondades, millel on kõige vähem finantsvahendeid uute merendusstrateegiate väljatöötamiseks, sealhulgas mitmes uues liikmesriigis. Ka uus Euroopa Kalandusfond⁹⁰ toetab kalandusega tegelevate rannikupiirkondade säästvat arengut, edendades kalandusele alternatiivi pakkuvaid majandusharusid, nagu roheline turism. Euroopa naabus- ja partnerlusvahendi raames⁹¹ toetatav piiriülene koostöö aitab otsida lahendusi mereriikide (Läänemere, Vahemere, Musta mere piirkond) probleemidele. Kaaluda tuleb ka seda, kas kasutada saab ELi muid finantsvahendeid, nagu rahastamist Euroopa Investeerimispanga kaudu. Selline rahastamine võiks toimuda infrastruktuuri investeeringute kujul, mis aitaks lihtsustada nii ruumilist planeerimist (nt ehitades uusi laevu, mis on ette nähtud kaardistamiseks või varustatud andurite süsteemiga andmete kogumiseks) kui ka strateegiate rakendamist konkurentsikeskuste väljaarendamiseks rannikualadel või liitumiseks avamere taastuvatest energiaallikatest toodetud energia võrkudega. Võib kasutada ka muid rahastamisvahendeid, nagu Euroopa Sotsiaalfond,⁹² Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfond,⁹³ teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse raamprogramm⁹⁴ ja programm LIFE.⁹⁵ Kõigi nimetatud finantsvahendite parimaks kasutamiseks ja nende vahelise sünergia tagamiseks on vaja ühtset lähenemisviisi piirkondlikul tasandil.

Andmeid, mis käsitlevad EÜ ja liikmesriikide finantsabi üldist taset ja selle jaotamist merendustegevuste vahel rannikupiirkondades, saaks täiustada. Sellega saab merenduspoliitika väljaarendamisele oluliselt kaasa aidata. Tuleks mõelda, kuidas saaks seda lünka kõige paremini täita. Selle küsimuse tähtsust rõhutatakse ka Euroopa läbipaistvuse algatust käsitlevas rohelises raamatus.

Tuleb kaaluda, kuidas saaks ELi merenduspoliitika väljatöötamist toetada ELi rahastamisvahenditega. Samuti tuleb arutada seda, kuidas teatavate rannikupiirkondade või liikmesriikide ühistes huvides kantud kulud peaks peegelduma toetuse piirkondlikus jaotuses. Sellised kulud on seotud võitlusega ebaseadusliku sisserände⁹⁶ ja merekuritegevuse vastu, laevade ohutuse ja turvalisusega, laevade põhjustatud reostusega, kaitsega üleujutuste eest ning ELi impordi ja ekspordi toetava sadamainfrastruktuuriga.

Kuidas saab ELi rahastamisvahenditega kõige paremini kaasa aidata merenduspoliitika eesmärkide saavutamisele?

⁹⁰ Vt märkust 54.

⁹¹ http://ec.europa.eu/world/enp/funding_en.htm

⁹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 1999. aasta määrus (EÜ) nr 1784/1999 Euroopa Sotsiaalfondi kohta, EÜT L 213, 13.8.1999.

⁹³ Nõukogu 20. septembri 2005. aasta määrus (EÜ) nr 1698/2005 Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondist antavate maaelu arengu toetuste kohta.

⁹⁴ <http://cordis.europa.eu>

⁹⁵ <http://ec.europa.eu/environment/life>

⁹⁶ Vt ka komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse kohta, millega asutatakse välispiiride fond aastateks 2007–2013 üldprogrammi „Solidaarsus ja rändevoogude juhtimine“ raames, 2005/0047/COD, KOM (2005) 123 lõplik/2, 2.5.2005.

Kas on vaja täiustada rannikupiirkondi ja merendustegevust käsitlevaid andmeid?

Kuidas tuleks merenduspoliitikat kajastada ELi järgmise finantsraamistikuga seotud aruteludes?

5. MEREDE HALDAMINE

5.1. Poliitikakujundamine ELis

Ookeanide haldamisel tuleb alati lähtuda EÜ asutamislepingus sätestatud põhimõtetest, mis on seotud poliitikavaldkondadega ja pädevuse jaotamisega ELi institutsioonide, liikmesriikide, piirkondade ja kohalike omavalitsuste vahel. Seetõttu ja kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega tuleb pöörata tähelepanu sektorite ja piirkondade iseärasustele.

ELi üldine merenduspoliitika peaks aitama kaasa majanduskasvule ning uute ja paremate töökohtade loomisele, toetades seega tugeva, areneva, konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku merenduse väljakujunemist ja kahjustamata merekeskkonda. See peaks aitama vältida ja minimeerida mereruumi kasutamisest tulenevaid konflikte ning kui need siiski tekivad, pakkuma selgeid ja kõiki osapooli rahuldavaid lahendusi. Merenduspoliitika peaks suurendama tööstussektori ja muude sidusrühmade kindlustunnet ning tõhustama merekeskkonna kaitset. Merendussektori sotsiaalsel dialoogil on seejuures üha olulisem roll. Komisjon innustab sotsiaalpartnerite koostööd positiivsete tulemuste saavutamiseks, nagu töötingimuste ja karjäärivõimaluste paranemine.

See kõik nõuab valdkondadevahelist kooskõlastamist ja integreerimist. Seda toetavad ka 2002. aasta säästva arengu tippkohtumisel võetud kohustused⁹⁷ ja ÜRO mereõiguse konventsiooni⁹⁸ sätted. Teaduse ja tehnoloogia areng võimaldab paremini mõista ookeanide ja nende kasutusega seotud vastastikmõjusid ja suhteid.

Tehnoloogia areng, sealhulgas edusammud mereseire valdkonnas, on teinud võimalikuks andmeteenuste ühtlustamise senisest laiemas ulatuses. Tehnoloogia arengust tulenevat mastaabisäästu saab kõige paremini saavutada ühtse poliitika kaudu. Õiguskaitset merel on arukas korraldada liikmesriikide väheste ja kalliste ressursside koordineeritud kasutamise teel.

Merenduspoliitika kujundamisel ja ruumilisel planeerimisel tuleks lähtuda järgmistest üldpõhimõtetest:

- arvestades asjaomaste suhete keerukust, tuleks tagada parimate kättesaadavate tehniliste ja teaduslike nõuannete kasutamine;
- arvestades, kui raske on meredel toimuva tegevuse kontrollimine ning et sidusrühmad peaksid täielikult toetama nende suhtes kohaldatavaid piiranguid, ning selleks et mõista kavandatavate tegevuste võimalikke kõrvalmõjusid huvitatud isikutele, tuleb konsulteerida kõigi asjaomaste sidusrühmadega;

⁹⁷

http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/POIToc.htm, punkt 30f

⁹⁸

Vt märkust 29.

- merede ja ookeanidega seotud poliitika loomist tuleb rangelt koordineerida, et tagada kooskõla sektorite, eesmärkide, geograafiliste piirkondade ja välispoliitilise tegevuse vahel. Tuleb kindlaks määrata institutsioonide pädevused ning koostöö, kooskõlastamise ja integratsiooni vahendid;
- ELi poliitikavaldkondade raames tuleks merega seotud probleeme käsitleda senisest enam, pöörates erilist tähelepanu poliitikavaldkondade eesmärkide kooskõlastamisele;
- poliitikaloomes tuleks seada sihte, mis võimaldaksid hinnata edusamme, ning nende edusammude põhjal poliitikat ja selle rakendamist pidevalt täiustada.

Osaliselt saavad ELis nimetatud eesmärged ellu viia olemasolevad institutsioonid, sealhulgas Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Regioonide Komitee. Valdkondlikke nõuandeorganeid (nt nõukogu asutatud piirkondlikud nõuandekomisjonid kalandussektoris⁹⁹ või komisjoni asutatud valdkondlikud tööstuse ja kodanikuühiskonna nõuandekomiteed ning mitmete valdkondade teaduslikud nõuandekomiteed¹⁰⁰) tuleb täiendada asjakohaste valdkondadevaheliste organitega.

Komisjon on juba astunud samme komisjonisese kooskõlastamise tugevdamiseks ookeanide ja meredega seotud küsimustes ning loodab, et see kajastub ka tulevastes ettepanekutes. Poliitika kooskõlastamise näite saab tuua ÜROst, kus on loodud amet „UN-Oceans“¹⁰¹ ookeanidega seotud tegevuse paremaks koordineerimiseks 12 ÜRO organisatsioonid.

ELi sõjalises komitees töötatakse praegu Euroopa julgeoleku- ja kaitsepoliitika merendusvaldkonnaga. Nõukogu võiks kaaluda ka horisontaalse tööühma loomist lisaks COMARile, mis tegeleb rahvusvaheliste juriidiliste küsimustega, et toetada COREPERi tööd sektoriülest arutelu nõudvate merendusteemaliste nõukogu otsuste ettevalmistamisel. Tuleks mõelda, kuidas saaks kõige paremini korraldada kõrgetasemelist poliitilist panust merendusala otsuste tegemisse, lähtudes viisist, kuidas kooskõlastati seitsme valdkondliku nõukogu tööd säästva arengu strateegia¹⁰² läbivaatamisel. Samuti võiks parlament kaaluda, kuidas oma sisemises töökorralduses arvestada vajadusega terviklikuma lähenemise järele merendusala otsustele.

Komisjon kavatab merendussektoreid ja rannikupiirkondi mõjutavad EÜ õigusaktid läbi vaadata, ¹⁰³ et leida võimalikke vastuolusid ja suurendada sünergiaid. Sidusrühmadel, sealhulgas sotsiaalpartneritel, palutakse selgitada asjakohaseid probleeme ja teha ettepanekuid.

Komisjon on merekeskkonna strateegias osutanud merealade planeerimise vajadusele piirkondlike ökosüsteemide kaitseks. Liikmesriikidel on palutud luua sobivad planeerimisprotsessid. Selleks peaksid liikmesriigid võimaluse korral kasutama olemasolevaid piirkondlikke organisatsioone, kelle tegevus avaldab merendusele mõju, nagu näiteks Läänemere kaitseks loodud Helsingi Komisjon (HELCOM), ¹⁰⁴

⁹⁹ Nõukogu 19. juuli 2004. aasta otsus 2004/585/EÜ, millega asutatakse ühise kalanduspoliitika raames piirkondlikud nõuandekomisjonid, ja muud otsused
http://ec.europa.eu/fisheries/doc_et_publ/factsheets/legal_texts/regl_en.htm#governance.

¹⁰⁰ http://ec.europa.eu/secretariat_general/regexp/index.cfm?lang=EN.

¹⁰¹ <http://www.oceansatlas.org>

¹⁰² Vt märkust 1.

¹⁰³ “Kehtivate õigusaktide tabel“.

¹⁰⁴ <http://www.helcom.fi/>

Kirde-Atlandi merekeskkonda kaitsev OSPAR,¹⁰⁵ Vahemerd kaitsvad ÜRO Vahemere tegevuskava (MAP)¹⁰⁶ ja Barcelona protsess,¹⁰⁷ samuti piirkondlikud ja rahvusvahelised kalandusorganisatsioonid.

Üks võimalus on teha nimetatud organisatsioonidele ülesandeks soovituslik planeerimine, et kindlaks määrata meetmed, mille EÜ, riigi või kohaliku tasandi pädevad asutused siis juriidiliselt siduvaks muudavad. Soovitusliku planeerimise mõju sõltuks siis soovitude legitiimsusest, eelkõige sellest, mil määral see põhineb osalevate riikide üksmeelsel arvamusel, sidusrühmade kaasatuse määrast, teadusliku panuse kvaliteedist ja protsesside läbipaistvusest.

ELi roll sellises planeerimisprotsessis seisneks parameetrite, asjaomaste piirkondade geograafilise ulatuse (mida merekeskkonna strateegias on juba tehtud) ja ühist huvi pakkuvate elementide kindlaksmääramises. Näiteks võib tuua üleeuroopalised võrgud või teatavatele tegevustele suletud tsoonide kindlaksmääramine ühise kalanduspoliitika või EÜ keskkonnaalaste õigusaktide raames. Kõige tähtsam on, et EL annaks vahendid nende protsesside toimimiseks. Konkreetsete plaanide tegemine jääks täielikult liikmesriikide ametiasutustele ning komisjon piirduks kontrollimisega, et ühistes huvides kehtestatud eeskirjadest kinni peetaks. Sellesse protsessi peaks liikmesriigid kaasama ka asjaomaseid kolmandaid riike.

Merede haldamisel tuleks kasutada regionaalpoliitika kogemusi poliitikavaldkondade kooskõlastamisel, koostöö tegemisel, heade tavade vahetamisel ja kõiki sidusrühmi ühendavate partnerluste loomisel.

Eri valitsustasandite ja sidusrühmade ühendamisele võiks kaasa aidata merede haldamise parimaid tavasid käsitleva iga-aastase konverentsi korraldamine.

Kuidas saab ELis merendusküsimusi terviklikumalt käsitleda? Millistest põhimõtetest tuleks lähtuda?

Kas tuleks korraldada merede haldamise parimaid tavasid käsitlevaid aastakonverentse?

5.2. Valitsuste tegevus avamerel

Territoriaalvete ja majandusvõõnditega seotud ülesanded jagunevad asutuste vahel liikmesriigiti erinevalt. Mõnel juhul vastutab üks asutus (rannavalve, politsei või relvajõud) peaaegu kõigi valdkondade eest. Teistes riikides on otsingu- ja päästetöö, tollikontroll, piirivalve, kalandusinspektsioon ja keskkonnajärelevalve usaldatud eri asutustele, kes kasutavad eri vahendeid.

Nende ülesannete parem koordineerimine ja liikmesriikide vaheline kooskõlastamine suurendaks tegevuse terviklikkust ja tõhusust.

EList võib tuua juba näiteid geograafiliselt ühtsema lähenemisviisi rakendamise kohta. Mitmetes valdkondades on loodud ELi ametid, näiteks Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), Euroopa Liidu liikmesriikide välispiiril tehtava operatiivkoostöö juhtimise Euroopa agentuur FRONTEX¹⁰⁸ ja Ühenduse

¹⁰⁵

<http://www.ospar.org/>

¹⁰⁶

<http://www.unepmap.org>

¹⁰⁷

http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/

¹⁰⁸

http://europa.eu.int/agencies/community_agencies/frontex/index_en.htm

Kalanduskontrolli Agentuur. Nendes valdkondades vastu võetud õigusaktid innustavad liikmesriike tegema koostööd kontrolli ja õigusnormide jõustamisega seotud küsimustes. Saab rääkida nii koostööst liikmesriikide vahel kui ka koostööst ELi ametitega. Tollivaldkonnas aitavad tegevuse integreerimisele kaasa ettepanekud elektroonilise tollikeskkonna loomiseks ja tolliseadustiku ajakohastamiseks. Samuti leidub ELi ja liikmesriikide töös märke sellest, et piiriülene ja valdkondadevaheline koostöö ja tegevuse integreeritus muutub üha kasulikumaks, sealhulgas ka territoriaalvete ja majandusvööndite haldamise puhul. Võiks arutada ka selle lähenemisviisi laiendamist teistesse valdkondadesse (ELi toodavate kaupade tolli- ja turvakontroll).

Merereostuse ärahoidmiseks on Euroopa Parlament ja nõukogu rääkinud sünergia loomisest õiguskaitseorganite vahel. Komisjonil paluti 2006. aasta lõpuks esitada teostatavusuuring Euroopa rannavalve loomise kohta.¹⁰⁹

Ka merede haldamises liigutakse selles suunas, et luua Euroopa ühtne mereruum, mille suhtes kehtiksid samad ohutuse-, julgeoleku- ja keskkonnakaitsenõuded. Seeläbi saaks muuta tõhusamaks liikmesriikide tööd territoriaalvete ja majandusvööndite haldamisel ning liikmesriikidevahelised veod merekiirteedel hakkaksid toimuma samadel alustel maismaatranspordiga. See mõjutaks rahvusvaheliste kaubanduslääbirääkimiste alusel toimuvaid kabotaažvedusid.

Teatavate ELi või piiriüleste eesmärkide saavutamiseks on juba praegu möödapääsmatu liikmesriikidevaheline koostöö. Valitsusasutuste ülesannete mitmekesistamine ja varade kasutamine mitmete eesmärkide saavutamiseks võimaldaks märkimisväärset mastaabisäästu. Mõned liikmesriigid on rajanud ühiseid koordineerimiskeskusi või andnud volitused ühele asutusele, võimaldades neil kasutada eri asutuste valduses olevaid varasid. Näiteks võib tuua Prantsusmaa mereprefektide süsteemi – üks peaministrile alluv ametiasutus vastutab kõigi valitsuse pädevusse kuuluvate ülesannete täitmise eest teatavates rannikuvetes.

Hollandi rannavalve põhineb teist liiki integratsioonil – rannikuvete haldamiseks vajalikke hinnalisi vahendeid haldab üks asutus, kes vajaduse korral annab neid kasutada või osutab teenuseid teistele asutustele. Ühise tegutsemise ja varade ühise hankimisega võib saavutada kasulikku mastaabisäästu.

ELi tasandil on võimalik saavutada palju suuremat kokkuhoidu. Mitmete ELi ametite loomine näitab, et liikmesriigid on sellest juba aru saanud. Suurenev vajadus kurjategijate väljaselgitamiseks, nende tegevuse tõkestamiseks ja nende süüdimõistmiseks võitluses kaupade ebaseadusliku üle piiri toimetamisega, inimkaubandusega, ebaseadusliku kalapüügiga, illegaalse sisserändega ja terrorismiga nõuab tungivalt riikide olemasolevate vahendite paremat koordineerimist ja uute ressursside ühist hankimist. Agentuuri FRONTEX tegevuse hinnang näitab, kui aktiivne peaks see agentuur olema koostöö suurendamisel tolliga ja muude asutustega, kes tegelevad kaubandusega seotud julgeolekuküsimustega.

Tsiviil- ja sõjatehnika ühendamine, eelkõige mereseire eesmärgil, aitaks samuti vähendada tegevuse dubleerimist.

¹⁰⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/35/EÜ (mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest, ELT L 255/11, 30.9.2005) artikkel 11. Vt ka mereohutuse suurendamise ajutise komisjoni otsust P5_TA-PROV (2004)0350, 2004

Samuti võiks läbi vaadata finantsvahendite eraldamise kontrollitegevuse eesmärgil nende liikmesriikide jaoks, kes on siseturu peamiseks “väravateks”. Praegune süsteem ei kajasta teatavate liikmesriikide (nt Vahemere piirkonnas) ebaproportsionaalselt suurt koormust piiride kontrollimisel.¹¹⁰

Kuidas saab EL aidata kaasa valitsuste ELi rannikuvetega seotud tegevuse ühtlustamisele ja kooskõlastamisele ning selle kulutasuvuse suurendamisele?

Kas tuleks luua ELi rannavalvetalitus? Mis oleksid selle eesmärk ja ülesanded?

Kas ELi ühise mereruumi loomisega saaks kaasa aidata veel mõnele tegevusele?

5.3. Rahvusvahelised eeskirjad globaalse tegevuse kohta

Suurt osa merenduspoliitikast, eelkõige seoses piiriülese tegevusega, saab kõige paremini reguleerida rahvusvaheliste eeskirjadega. EL soovib oma merenduspoliitikaga seotud ideid jagada rahvusvahelisel tasandil. Nähes vajadust uute rahvusvaheliste eeskirjade järele, aitab EL kaasa nende loomisele. Kuna mõnedel kolmandatel riikidel puuduvad ressursid või tõhus haldussüsteem rahvusvaheliste eeskirjade järgimiseks, soovib EL kasutada oma välispoliitilist mõjujõudu selleks, et kolmandate riikidega peetavate poliitilise dialoogi kaudu ja muude vahenditega innustada riike pidama kinni rahvusvahelistest standarditest.

Rahvusvaheliste konventsioonidega¹¹¹ ühinedes saab EL tagada nende kiire ratifitseerimise. Oma pädevusse kuuluvates küsimustes ja eelkõige kombineeritud lepingute puhul saab EÜ otsustada liikmesriikide ühinemistingimuste üle. Nii saab EL aidata kaasa rahvusvaheliste kokkulepete rakendamisele, ent erilist tähelepanu tuleks pöörata välispoliitika kasutamisele selleks, et luua võrdne mänguruum rahvusvahelisel areenil ja tagada aus konkurents ettevõtete vahel. Komisjon kavatses uurida, kuidas saaks selle eesmärgi teenistusse rakendada mitmesuguseid välispoliitika vahendeid. Euroopa laevatehased, mille suhtes kohaldatakse EÜ riigiabi andmise korda,¹¹² peavad võitlema mitme Aasia riigi ebaausa konkurentsiga, kuna WTO ja OECD eeskirju ei ole jätkuvalt rakendatud. Seetõttu tuleb WTO dumpinguvastaseid eeskirju kohaldada suurimal võimalikul määral.¹¹³

Praegused Doha arengukava raames peetavad WTO läbirääkimised teenustekaubanduse üle (GATS-lepingu alusel) kujutavad endast peamist vahendit diskrimineerimist välistava turulepääsu tagamiseks ELi merendusettevõtetele. Need läbirääkimised peaks lähtuma Uruguay voores meretransporditeenuste tegevuskava väljatöötamiseks juba tehtud tööst; selles käsitletakse diskrimineerimisest vaba pääsu rahvusvahelise meretranspordi turule, meretranspordi abiteenuste osutamist ja kättesaadavust ning sadamateenuste diskrimineerimata kasutamist. See on eriti oluline, kui võtta arvesse, et pärast Uruguay voores meretransporti käsitlevad läbirääkimised peatati ja sel ajal WTO antud valdkonna probleemidele rahuldavat lahendust ei leidnud.

Arengu- ja koostöövahenditega saab kolmandaid riike toetada ja aidata neil võtta kasutusele ELis välja töötatud häid tavaid merehalduse vallas. Heaks näiteks on lipuriikide ja sadamariikide kontrollisüsteemid, mis peavad olema võimalikult

¹¹⁰ Vt märkust 96.

¹¹¹ Vt töödokument – rahvusvaheliste kokkulepete tabel.

¹¹² http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/aid3.html#G.

¹¹³ CESA materjalid rohelise raamatu jaoks.

tõhusad,¹¹⁴ et tagada meretranspordi ja kalanduse rahvusvaheliste eeskirjade järgimine. Rannikuvööndi terviklik haldamine ja rannikuvete jätkusuutlik majandamine muutuvad üha olulisemaks ka vaesuse likvideerimise seisukohast kolmandates riikides ja siin võib olla kasu ELi oskusteabest ja toetusest.

ÜRO mereõiguste konventsiooni (UNCLOS) raames kokku lepitud eeskirjade kohaldamist ja jõustamist saab toetada süstemaatiliste viidetega vaidluste lahendamisele rahvusvahelise merekohtu kaudu või muul viisil, kui neid ei saa lahendada diplomaatilise nõupidamise teel.

Mitme poolselt kohaldatavate eeskirjade väljatöötamisel peaks EL püüdlema ookeanide ja meredega seotud normide ühtsuse, läbipaistvuse, tõhususe ja lihtsuse poole. Euroopa Ühendus ja selle liikmesriigid on UNCLOSi lepinguosalised. ELil on seega hea võimalus toetada üldise konsensuse leidmist paljudes tähtsates küsimustes. ELi rolli järkjärguline suurenemine muudab rahvusvahelised lepingud ja organisatsioonid tõhusamaks ning peab põhinema liikmesriikide tugeval toetusel. EÜ ja liikmesriigid aitavad juba praegu märkimisväärselt kaasa ÜRO 12 allorganisatsiooni ja muude ookeanide ja merede probleemidega tegelevate rahvusvaheliste foorumite raames kokku lepitud meetmete rakendamisele nii üleilmselt kui ka Euroopa Liidus. EÜ staatus nendel foorumitel peaks seda rolli peegeldama; praegu see alati nii ei ole. ELi roll ja staatus merendusküsimustega tegelevates rahvusvahelistes organisatsioonides vajab läbivaatamist, võttes arvesse asjaolu, et mitmel juhul kuuluvad lahendamist vajavad küsimused ühenduse ainupädevusse. Ühenduse IMO liikmeks olemise küsimust tuleb käsitleda komisjoni 2002. aasta asjaomase soovitusel¹¹⁵ alusel.

Hoolikalt tuleb läbi mõelda rollide jaotumine komisjoni, eesistujariigi ja liikmesriikide vahel igas olukorras. Võimaluse korral tuleks rakendada tavasid, mis on kujunenud välja foorumitel, kus EÜ staatus vastab tema pädevusele (nt WTO, FAO, piirkondlikud kalandusorganisatsioonid). Edasiste sellesuunaliste edusammude tagamiseks kavatses komisjon analüüsida praegust olukorda ja tulevikuvõimalusi seoses merenduspoliitikat käsitlevate rahvusvaheliste kokkulepete ja organisatsioonidega.

Uutele väljakutsetele vastamiseks tuleb välja töötada UNCLOSil põhinev ookeanide ja meredega seotud õigussüsteem. UNCLOSi kohaselt majandusvööndite ja rahvusvaheliste väinade puhul kehtiv kord raskendab rannikuriikidel jurisdiktsiooni kohaldamist transiitlaevade suhtes, vaatamata asjaolule, et reostus nendes vööndites kujutab selliste riikide jaoks tõsist ohtu. Seetõttu on neil raske täita rannikuriikide (samuti UNCLOSiiga kehtestatud) üldiseid kohustusi kaitsta merekeskkonda reostuse eest.

Merekeskkonna ja bioloogilise mitmekesisuse kaitsmine riikide jurisdiktsiooni alt välja jäävates vetes on üks rahvusvahelisi prioriteete. Seepärast vajab selgitamist UNCLOSi ja bioloogilise mitmekesisuse konventsiooni suhe. EÜ ja liikmesriigid peaksid aktiivselt osalema ÜRO merede üldhinnangu väljatöötamisel.¹¹⁶

¹¹⁴ Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu sadamariikide kontrolli käsitleva direktiivi kohta, mis on osa kolmandast meresõiduohutuse paketist (vt märkust 20).

¹¹⁵ SEC (2002) 381 lõplik, 9.4.2002

¹¹⁶ http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/global_reporting.htm.

Seoses süvamere geneetiliste ressursside kasutamisega peab EL võtma seisukoha, mil määral toetada tulu jagamisel põhinevat rahvusvahelist reguleerivat korda.¹¹⁷

Arvestades, et ohtlike jäätmete eksport riikidesse, mis ei kuulu OECDsse, on keelatud, on ELi lipu all sõitvate laevade viimine demonteerimiseks Lõuna-Aasiasse tõsine probleem, mis võib olla vastuolus ohtlike jäätmete ekspordi keeluga. Laevade demonteerimise küsimus vajab seega lahendamist. Praegu toimub demonteerimine viletsates tingimustes, tuues kaasa pinnase ja vee saastamise ning ohustades töötajate elu ja tervist. Tulevane ELi merenduspoliitika peaks seetõttu toetama rahvusvahelisi algatusi, mille eesmärgiks on kehtestada laevade ringlussevõtu miinimumnõuded ning toetada keskkonnasõbralike ringlussevõturajatiste loomist.

Meretranspordi suhtes tuleb kehtestada veel mitmeid rahvusvahelisi eeskirju, eelkõige seoses meetmetega, mis innustaksid lipuriike oma kohuseid täitma. UNCLOSis viidatakse selgelt lipuriigi kohustustele; seejuures mainitakse riigi kohustust kohaldada oma jurisdiktsiooni ja kontrolli tema lipu all sõitvate laevade suhtes haldus-, tehnilistes ja sotsiaalsetes küsimustes. ÜRO 1986. aasta konventsioon laevade registreerimistingimuste kohta, mis sisaldas ka lipuriigi ja laeva vahelise "tegeliku ühenduse" määratlust, ei ole siiski siiani jõustunud. ÜRO peaassamblee on palunud IMO'l seda küsimust uurida, pöörates seejuures tähelepanu ka lipuriikide kohustustest kõrvalhoidmise tagajärgi käsitlevatele sätetele asjaomastes rahvusvahelistes kokkulepetes.¹¹⁸ Komisjon ootab selle uuringu tulemusi ning aitab kaasa selle kiirele lõpuleviimisele.

Jätkuvalt tuleb uurida võimalusi erandite tegemiseks põhimõttest, et lipuriigil on oma laevade üle ainupädevus, või selle põhimõtte leevendamiseks või täiendamiseks. Üheks võimaluseks tõhusamalt võidelda uimasti- ja inimkaubandusega, massihävitusrelvade levikuga või reostusega on kontrolliõiguse vastastikune delegerimine. Mitu ELi liikmesriiki on sõlminud kahepoolseid laevade kontrollimise kokkulepped kolmandate osapooltega. Väga oleks vaja ELi liikmesriikide kooskõlastatud lähenemist sellistele algatustele ning samuti kooskõlastatud tööjaotust liikmesriikide (sealhulgas nende merevägede) vahel selliste eeskirjade kohaldamisel, arvestades mereoperatsioonide kulukust.

"Tegeliku ühenduse" teema tundlikkus laevanduse valdkonna jaoks ei tohiks takistada kalanduse vallas tehtavaid edusamme. Selle probleemi tähtsust võitluses laialt levinud ebaseadusliku, reguleerimata ja teatamata jäetud kalapüügiga on rahvusvaheliselt tunnustatud.¹¹⁹ Ühendus toetab arengumaid ja arenevaid piirkondi sellise kalapüügi tõkestamisel meetmete rahastamisega nii kalanduslepingute kui ka Cotonou lepingu alusel.¹²⁰ Toetust tuleb jätkata.

Selles suhtes on palju ära teinud avamere tööriühm Pariisis.¹²¹ Komisjon toetab jätkuvalt seda tööd ja on nõus toetama ka kalanduse seire-, kontrolli- ja järelevalvevõrgustiku loomist uue Ühenduse Kalanduskontrolli Agentuuri rajamise raames.¹²² Sel eesmärgil tuleb üleilmselt tugevdada tegevuse jälgimise ja laevade identifitseerimise süsteeme. Samuti võiks reguleerimata kalanduse likvideerimiseks

¹¹⁷ Vt töödokument „Mõtteid geneetiliste ressursside haldamisest riikide jurisdiktsiooni alt välja jäävatel aladel“

¹¹⁸ UNGA, otsus 58/240, 2003.

¹¹⁹ FAO kalanduskomitee 26. istungi aruanne, Rooma 7/11.03.2005.

¹²⁰ http://ec.europa.eu/development/body/cotonou/index_en.htm.

¹²¹ <http://www.high-seas.org/>

¹²² http://ec.europa.eu/fisheries/agency/index_en.htm

laiendada piirkondlike kalandust korraldavate organisatsioonide töö ulatust nii geograafilises kui ka liikide mõttes.

Tuleks tugevdada võitlust ka muu ebaseadusliku tegevusega, nagu piraatlus. Peaaegu 20% kõigist laevadest, mida piraadid ja relvastatud röövlid 2004. aastal väidetavasti ründasid, sõitsid ELi lipu all. Piraatlusega võideldakse nii rahvusvahelisel (IMO) kui ka piirkondlikul tasandil (eriti märkimisväärset tööd teevad Malaka väina piirkonna rannikuriigid). Võttes arvesse, et Euroopa import ja eksport sõltub aina rohkem meretranspordist ja et Euroopal on juhtroll maailma laevanduses, tuleks Euroopa merevägede tulevase strateegia koostamisel käsitleda ka nende osa võitluses piraatlusega. Lisaks riikide arengustrateegiatele, mille suhtes on ELiga kokku lepitud, tuleks kaaluda ka muid vahendeid selle probleemi lahendamiseks, nt rannikuriikidele antava arenguabi erimeetmeid.

Kuidas saab EL kõige paremini mõjule pääseda rahvusvahelistel merendusfoorumitel?

Kas Euroopa Ühendus peaks ühinema ka muude mitmepoolsete merendusorganisatsioonidega?

Kuidas peaks EL toetama rahvusvahelist tööd võitluses ebaseadusliku, reguleerimata ja teatamata jäetud kalapüügi?

Kuidas saab kasutada ELi välispoliitikat selleks, et tagada maailma merenduses võrdne konkurents ja aidata kaasa kolmandate riikide merenduspoliitika ja – tavade säästvamaks muutmisele?

5.4. Geograafiliste tingimuste arvestamine

Euroopa merenduspoliitika vajab üldist raamistikku, mida on kirjeldatud käesolevas dokumendis, kuid selle rakendamisel tuleb arvesse võtta Euroopa geograafilist olukorda. Näiteks annavad ELi liikmesriikide ülemereterritooriumid Euroopa merenduspoliitikale üleilmse mõõtme. Euroopa naabruspoliitika¹²³ hõlmab pidevat dialoogi partnerriikidega, sealhulgas ka merendusküsimustes.

Euroopa rannikuvete ökoloogilised tingimused ja neis vetes toimuva merendustegevuse struktuur ja intensiivsus erinevad merede (Läänemeri, Vahemeri, Atlandi ookean ja Põhjameri ning Must meri) vahel suuresti. Must meri saab ELi rannikuvete osaks pärast Rumeenia ja Bulgaaria ühinemist. Läänemeri on madal, Atlandi ookeaniga ühendavad seda vaid kitsad väinad ja loodete mõju on minimaalne. Vahemeri on palju sügavam, ent ookeaniga ühendatud samuti kitsa väina kaudu. Must meri on sügav, ent seal jääb vajaka hapnikust, mida on vaja elujõulise ökosüsteemi toimimiseks. Põhjamerd ja Atlandi ookeani rannikut iseloomustavad tugevad hoovused ja intensiivne loodete mõju.

Ka rannikuturismi aktiivsus ja kliima on neis piirkondades täiesti erinevad. Vahemerest püütakse tuuni, Põhjamerest heeringat. Madal Läänemeri on soodne piirkond avamere tuuleenergia tootmiseks, suur ja tormine Atlandi ookean on rikas süvamere bioloogilise mitmekesisuse poolest (sh külmavee korallriffid ja kuumaveeallikad) ning sel on rohkem potentsiaali laineenergia tootmiseks. Vahemeri on osa suurest mereteest, mis kulgeb Ida- ja Lõuna-Aasiast Suessi kanali kaudu

¹²³

http://ec.europa.eu/world/enp/index_en.htm

Euroopasse. Läänemerd mööda veavad tankerid Venemaa naftat ja gaasi nii Euroopasse kui ka Põhja-Ameerikasse. La Manche on üks maailma tähtsamaid laevaliine ning Euroopa majandusele strateegilise tähtsusega tsoon.

Nendel ja muudelgi põhjustel tehakse merekeskkonna strateegias ettepanek, et ökosüsteemipõhine haldamine põhineks regionaalsel planeerimisel. Ökoloogilistel ja majanduslikel põhjustel tuleks ka IV peatükis käsitletud ruumilist planeerimist rakendada nimetatud piirkondades eraldi.

Poliitika elluviimisel tuleb arvesse võtta ka poliitilist olukorda. ELi merepiiri valvamine ebaseadusliku sisserände ärahoidmiseks on Vahemere piirkonnas vajalikum ja kulukam kui mujal.

Vahemerega piirneb lisaks ELi liikmesriikidele palju riike, Läänemerega ainult üks suur üleminekuriik – Venemaa. Venemaa merendustegevuse ja -huvide tähtsust tuleb eriliselt rõhutada.

Mitmepoolne koostöö Läänemere riikide vahel toimub Läänemere piirkonna piirivalvekoostöö raames. Läänemere piirkonna eeskujul võiks kaaluda Vahemere piirkonna merekonverentsi loomist, nagu soovitati ka ELi merepiiride kontrolli käsitlevas teostatavusuuringus.¹²⁴

Koostöö Schengeni riikide Norra ja Islandiga peaks hõlmama Atlandi kirdeosa mõjutavat merendustegevust. Norral ja ELil on ühiseid huve sellistes piirkondades nagu Barentsi meri ja Svalbardi saarestikku ümbritsevad veed.

Vahemeres on olukord seoses majandusvööndite ja kalanduse kaitsevööndite kehtestamisega ebaühtlane. Vaatamata sellele lepiti kalandusvaldkonnas kokku, et merede paremaks haldamiseks tuleb rannikuriikidel tõhustada jurisdiktsiooni oma vete üle ning kooskõlastada oma lähenemisviise.¹²⁵ EL võiks juhtida diplomaatilist tööd sellise ühtse lähenemisviisi saavutamiseks Vahemere mereruumis. Barcelona protsessi ja Vahemere piirkonna riikide naabruspoliitika raames tuleks kaaluda valdkondadevahelise konverentsi korraldamist nende küsimuste arutamiseks.

Mereäärsete ja saartel paiknevate arengumaade merenduse toetuseks kasutatakse jätkuvalt ELi arengupoliitika vahendeid. Praegu ja ka edaspidi pööratakse erilist tähelepanu kalanduse ja muude mereressursside mõistlikule kasutamisele, tundlike elupaikade kaitsele ja rannikualade haldamisele (nt säästva turismi toetamise seisukohast).

ELi merenduspoliitika arenedes tekib vajadus piirkondlike analüüside järele, et teha kindlaks algatused, mida vajatakse nii kollektiivsetes kui ka individuaalsetes suhetes Euroopa naabritega. Seejuures tuleb võtta arvesse ka praegu tegutsevate organisatsioonide tööd.

Milliseid piirkondlikke iseärasusi tuleb ELi merenduspoliitika väljatöötamisel arvesse võtta?

Kuidas saaks merendusküsimusi veelgi tihedamalt siduda ELi naabrus- ja arengupoliitikaga?

¹²⁴ Nõukogu dokument 11490/1/03 REV 1, 2003.

¹²⁵ Vahemere kalanduse säästvat arengut käsitlev ministrite konverents Veneetsias 25-26.11.2003, http://ec.europa.eu/fisheries/news_corner/autres/conf_med03_en.htm.

6. EUROOPA MEREPÄRANDI HOIDMINE JA EUROOPLASTE KUI MERERAHVA IDENTITEEDI TUGEVDAMINE

Eurooplased on lapsepõlvest saadik kuulnud lugusid suurtest meresõitjatest, kes esimestena aitasid mõista, et maakera on ümmargune, ning panna täpselt paika mandrite asukohta. Paljud meist veedavad puhkuse rannikul, nautides kalasadamate melu, mereande sadamarestoranis ning jalutuskäike rannal. Nii mõnelegi meeldib külastada merelindude pesitsusalasid, vaadelda vaalasid või käia kalal. Teised jälle tegelevad vabal ajal vanade puitlaevade renoveerimise ja nendega sõitmisega. Paljud vaatavad kodus või kinos dokumentaalfilme delfiinidest või pingviinidest. Mõned töötavad merekindlustuse alal, teised teenivad leiba kaluritena või sadamakaptenitena või tööga rannikulinna turismibüroos.

Ent kui paljud meist mõistavad, et kõik need tegevused on omavahel seotud? Kui paljud on teadlikud sellest, et nad on Euroopa kui suure merenduspiirkonna kodanikud? Selle rohelise raamatu koostamiseks korraldatud arutelud näitasid, et neid, kes seda mõistavad, on liiga vähe.

Seda saab vaevalt üllatavaks pidada. Akvaariumid näitavad, kui ilus ja imeline on veealune maailm, kuid ei selgita enamasti seda, kui ohustatud on ookeanid, milline tegevus võib neid kahjustada ja mida on ette võetud nende kaitsmiseks. Meremuuseumid toovad meieni ammused saavutused, kuid ei loo tavaliselt ettekujutust tänapäeva merenduses kasutatavast kõrgtehnoloogiast. Ühinged, mis tegelevad vanade traditsioonide elushoidmisega, ei seo neid tänapäevase äritegevusega ega ammugi mitte nende põnevate võimalustega, mis seostuvad ookeanidega tulevikus. Komisjon leiab, et tuleks arendada ühist identiteeditunnet kõigi nende inimeste vahel, kelle töö või elukvaliteet on seotud merega. See aitaks mõista vajalikke seoseid ning seda, kui võrd oluline on meri inimese jaoks.

Samuti oleks nii võimalik luua parem arusaamine ookeani ja mere tähtsusest ning merenduse osast meie majanduses ja heaolus. Tulemuseks võiks olla täpsem ettekujutus merendusest ja selle potentsiaalset ning suurem huvi merega seotud ametialade vastu. See ei ole ebaoluline küsimus. Kõik merendussektorid vajavad jätkuvalt parimaid töötajaid. Praegu tundub, et suhtumine töötamisse merendusvallas on ebamäärane ja tihti negatiivne. Töötingimusi kala- ja kaubalaevadel peetakse rasketeks.

Laevanduse kuvandit on tõsiselt kahjustanud õlireostusega seotud negatiivne tähelepanu. Olulised edusammud ohutuse suurendamisel on jäänud suuresti märkamatuks. Seetõttu on vaja avalikkust merendusteemadel paremini teavitada.

Ühise identiteedi kujunemisele aitaks oluliselt kaasa kõigi sidusrühmade kaasamine merenduse planeerimisprotsessidesse. Ent oma panuse võiksid anda ka erasektor ja riikide valitsused. Valduskondlikud ühinged, mis annavad välja aastaauhindu parimate tavade eest, võiksid auhinnatseremooniale kutsuda ka teiste sektorite esindajaid. Laevandusettevõtted võiksid sponseerida selliseid ettevõtmisi nagu Jubilee Sailing Trust.¹²⁶ Laevaseadmete tootjad saavad muuseumidel aidata seostada oma väljapanekut tänapäeva tehnoloogiaga. Traditsioonilisi kalapüügitavasid saab siduda turismi arendamisega. Komisjon soovib näha üha enam selliste seoste loomist, mis oleks kõigi merendussektorite huvides.

¹²⁶

<http://www.jst.org.uk/>

EL võiks hakata välja andma auhindu organisatsioonidele, mis suudavad kõige paremini viia ellu visiooni merendusest kui tervikust; auhindu võiks välja anda ettevõtete, valitsusväliste organisatsioonide, kohalike omavalitsuste ja haridusasutuste kategoorias. Organisatsioon European Maritime Heritage soovib, et EL peaks merenduseesmärkide saavutamise ees seisvate seadusandlike takistuste analüüsimisel pöörama tähelepanu teguritele, mis takistavad merepärandi ja identiteedi tugevdamist.¹²⁷ Ühenduse vahenditega saab rannikupiirkondadel aidata luua nende merepärandi säilitamiseks vajalikke asutusi.

ELi mereatlase andmepank peaks sisaldama ka allveearheoloogide sukeldumispaikade loendit. Atlas ise oleks väga vajalik õppevahend koolidele, ülikoolidele ning eraalgatuslikele haridusprogrammidele, nagu fond ProSea, mis koolitab merendusõpilasi ja -töötajaid merekeskkonna alal. Hariduse ja koolitusega seotud tegevus täidab mitut eesmärki, selgitades ookeanide ja merendusvaldkonna keerukust, tuletades meelde Euroopa juhtivat rolli merenduses ning merendusvaldkonna ja sellega seotud kutsealade tähtsust ja aidates kaasa hooliva suhtumise kujunemisele ookeanide tohutute ressursside säilitamisel.

Tuleb välja töötada ELi tegevuskava, mis toetaks sünergia loomist liikmesriikide, piirkondade ja erasektori tegevuse vahel selles valdkonnas ning samuti koostööd Euroopa Nõukogu ulatusliku tegevusega. Liikmesriike tuleb innustada ühinema UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsiooniga ja arheoloogiapärandi kaitse Euroopa konventsiooniga¹²⁸ ning vaatama läbi õppekavasid, et need peegeldaksid paremini merenduse tähtsust Euroopa jaoks. Eurooplaste suurenev teadlikkus ookeanide ja merede ning mitmesuguste merega seotud tegevusalade seostest aitab kaasa mitte üksnes poliitikavaldkondade edendamisele ning uute ja jätkusuutlike võimaluste väljaselgitamisele ja kasutamisele, vaid ka ühise visiooni kujunemisele ookeanide rollist meie elus, rikkalikust pärandist, mida edasi arendada, ja tulevikuvõimalustest.

Üleeuroopalise kultuuripärandi kaitse föderatsiooni Europa Nostra sõnul "tuleb kultuuripärandiga seotud Euroopa, riikliku ja piirkondliku tasandi strateegiate, poliitika ja tegevuse kavandamisel lähtuda järjepidevusest mineviku, oleviku ja tuleviku vahel."¹²⁹

Kuidas peaks EL toetama mereharidust ja -pärandit ning aitama kaasa eurooplaste kui mererahva identiteedi tugevnemisele?

7. EDASINE TEGEVUS – KONSULTATSIOONID

Komisjon mõistab, et see roheline raamat käsitleb väga mitmesuguseid tegevusalasid ja poliitikavaldkondi, mida on tavapäraselt vaadeldud eraldiseisvana. Merendustegevuse terviklik analüüs ja selle edasine kooskõlastamine kujutab endast uudset lähenemisviisi.

Ei tohi alahinnata aega, mis kulub uute oluliste ideede mõistmiseks ja nende aktsepteerimiseks. Seda rohelist raamatut ette valmistades on komisjon mõistnud, et püstitatud eesmärkide saavutamiseks on vaja teha ja õppida väga palju uut.

¹²⁷ European Maritime Heritage'i materjalid roheline raamatu jaoks.

¹²⁸ Arheoloogiapärandi kaitse Euroopa konventsioon (läbi vaadatud), Valletta, 16.1.1992.

¹²⁹ Europa Nostra materjalid roheline raamatu jaoks.

Komisjon loodab, et käesolev roheline raamat toob kaasa laialdase avaliku arutelu nii terviklähendamise põhineva ELi merenduspoliitika vastuvõtmise kui ka paljude tegevusplaanide üle. Oma edasises sellealases töös soovib komisjon toetuda sidusrühmade arvamustele ning kavatses järgmise aasta jooksul nendega nõu pidada.

Konsulteerimise protsess lõpeb 30. juunil 2007. Enne 2007. aasta lõppu edastab komisjon teatise nõukogule ja parlamendile, milles võetakse kokku konsultatsioonide tulemused ning tehakse ettepanek edasiseks tegevuseks.

*Sest inimsaatusel on omad looded:
kui tabad tõusu, viib ta õnnele,
kui magad maha, kogu eluteekond
käib mööda madalikke armutult.*

W. Shakespeare: Julius Caesar. IV vaatus, 3. stseen. Tlk G. Meri

Roheline raamat ELi tulevase merenduspoliitika kohta

Konsulteerimisperiood: 7. juuni 2006 – 30. juuni 2007

Kontaktaadress:

European Commission – Maritime Policy Task Force
“Maritime Policy Green Paper”

J-99 7/12

B-1049 Brussels

ec-maritime-green-paper@ec.europa.eu

Veebiaadress: <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>