

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 417/2002, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkārša korpusa naftas tankkuģiem un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2978/94"

COM(2006) 111 galīgā redakcija — 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

Eiropas Savienības Padome 2006. gada 25. aprīlī saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu nolēma apspriesties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu padomi par augstak minēto tematu.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2006. gada 4. septembrī. Ziņotājs — *Simons* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 429. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 13. un 14. septembrī (13. septembra sēdē), ar 187 balsīm par, 4 balsīm pret un 8 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 EESK piekrīt, ka ES dalībvalstīm ir jāievēro savas politiskās saistības. Šajā regulas projektā ietvertais atbalsts tām dalībvalstīm, kuras izpilda šo prasību un pasaules sabiedrībai parāda, ka ES nopietni rūpējas par SJO ietvaros pieņemto saistību īstenošanu praksē, ir daudz svarīgāks faktors nekā jebkāda tīri teorētiska un visnotaļ ierobežota negatīva ietekme, kura var būt un var arī nebūt.

2. Ievads.

2.1 Regula (EK) Nr. 417/2002, kas grozīta ar regulu (EK) Nr. 1726/2003, nosaka pasākumus, kuri aizliedz smago naftas produktu pārvadāšanu vienkārša korpusa naftas tankkuģos, kas dodas uz Eiropas Savienības dalībvalsts ostām vai atstāj tās, lai samazinātu nejausa naftas piesārņojuma risku Eiropas ūdeņos.

2.2 ES pieņemtajiem pasākumiem līdzīgu aizliegumu pasaules mērogā nosaka Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) jaunā regula 13G un 13H Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu 73/78 (MARPOL) I pielikumā. Tomēr saskaņā ar minētās MARPOL regulas 13G 7. punktu un 13H 5., 6. un 7. punktu administrācijas var noteiktos gadījumos atbrīvot tankkuģus no šī aizlieguma piemērošanas. Šāds kompromiss bija cena, ar ko nācās samierināties, lai tiktu pieņemtas visas pasaules mērogā piemērojamas tiesību normas. Uzreiz pēc tam ES Itālijas prezidentūra visu ES dalībvalstu un Eiropas Komisijas vārdā pēc vispārpieņemtās un savstarpēji saistošās iepriekšējās saskaņošanas paziņoja, ka neviena no tām nepretendēs uz atbrīvojumu piemērošanu. Pēc SJO regulas spēkā stāšanās 2005. gada 5. aprīlī viena dalībvalsts paziņoja SJO par savu nodomu no 2005. gada 18. aprīļa piemērot atbrīvojumu, kas ir izskatāmā Komisijas priekšlikuma

priekšmets. Turpmākajos mēnešos vairākas dalībvalstis paziņoja SJO saskaņā ar koordinējošo vienošanos, ka tās nepretendēs uz atbrīvojumu piemērošanu. Četrām dalībvalstīm šajā sakarā vēl ir jāsniedz oficiāls paziņojums, taču tās jau ir paziņojušas COREPER un tādējādi arī Eiropas Komisijai un citām dalībvalstīm, ka drīzumā sekos pārējo dalībvalstu piemēram.

2.3 Eiropas Komisija atgādina politiskās vienošanās pirms un drīz pēc SJO aizlieguma pieņemšanas un ES Itālijas prezidentūras paziņojuma SJO 2003. gada decembrī par toreizējo 15. tagadējo 25 dalībvalstu apņemšanos atturēties no MARPOL konvencijā paredzēto atbrīvojumu izmantošanas.

2.4 Eiropas Komisija ierosina Regulas (EK) Nr. 417/2002 grozījumu, lai padarītu politisko apņemšanos juridiski saistošu, kas paplašināšanātu minētās regulas darbības jomu, aizliedzot pārvadāt smagos naftas produktus visiem vienkārša korpusa naftas tankkuģiem, kas kuģo zem dalībvalsts karoga, neatkarīgi no tā, kādā jurisdikcijā atrodas ostas, piestātnes atklātā jūrā vai jūras zona, kurā šie kuģi darbojas.

3. Vispārīgas piezīmes.

3.1 EESK atgādina, ka atzinumā par *Erika II* ⁽¹⁾ tā ir atbalstījusi aizliegumu pārvadāt smagos naftas produktus ar vienkārša korpusa naftas tankkuģiem.

3.2 Tas ir principa jautājums, lai dalībvalstis pildītu savas saistības, kuras tās ir uzņēmušās starptautiskajā līmenī, un nodrošinātu Kopienas politikas saskaņotību. Tomēr priekšlikuma ievada īss paskaidrojuma raksts, kurš pievēršas tikai politiskajām saistībām un jo īpaši — ES paziņojumam saistībā ar MARPOL jaunās regulas 13H pieņemšanu.

(1) OVC 221, 7.8.2001, 54. lpp.

3.3 Savā atzinumā par *Erika II* EESK ieteica, ka ES vajadzētu ierosināt SJO noteikt MARPOL konvencijā īpaši aizsargājamas vides zonas kā "zonas, no kurām jāizvairās" smagos naftas produktus pārvadājošiem tankkuģiem, kā arī noteikt obligātās kuģu kustības sistēmas saskaņā ar SOLAS⁽²⁾ konvenciju. SJO, reaģējot uz ieinteresēto valstu priekšlikumiem, noteica vairākas īpaši aizsargājamas jūras zonas (Rietumeiropas ūdeņi, Baltijas jūra, Kanāriju salas, Galapagu arhipelāgs) un paplašināja Lielā barjeru rifa zonu, iekļaujot tajā Torresa šaurumu (Austrālija-Papua-Jaungvineja). Minētās zonas, kā arī *Sabana-Camagüey* arhipelāgs (Kuba), Malpelo sala (Kolumbija), Floridai (ASV) pieguļošā jūras teritorija un Parakasas Nacionālais rezervāts (Peru) — zonas, kas tika izveidotas laikposmā no 1997. līdz 2003. gadam, ir aizsargātas ar attiecīgiem pasākumiem, piemēram, kā zonas, no kurām jāizvairās tankkuģiem un citiem kuģiem, kuģu kustības sistēmas, ziņošanas sistēmas un loču vadības sistēmas. Šo vai šādu zonu noteikšana ir atspoguļojums piekrastes valstu politikai, kas vērsta uz vienkārša korpusa naftas tankkuģu radītā piesārņojuma samazināšanu.

3.4 Saskaņā ar statistikas datiem, ko dalībvalstis un Eiropas Komisija 2003. gada aprīlī iesniedza SJO⁽³⁾, 2002. gada novembrī ekspluatācijā atradās aptuveni 660 2. kategorijas vienkārša korpusa naftas tankkuģu (ar pilno kravnesību 20 000 un vairāk tonnas), tostarp 160 supertankkuģi (VLCC un ULCC, tankkuģi ar pilno kravnesību 200 000 tonnas un vairāk), kas tiek izmantoti galvenokārt jēlnaftas pārvadājumiem no Persijas līča reģiona uz ASV un Japānu. Naftas tankkuģus var izņemt no ekspluatācijas dažādu iemeslu dēļ vai noenkurot jebkurā konkrētajā laikā. Līdz 2006. gada beigām ekspluatācijā būs mazāk nekā 50 šādu supertankkuģu, un šis skaits katru gadu samazināsies

Briselē, 2006. gada 13. septembrī

saskaņā ar izņemšanas no aprites grafiku, kas noslēdzas 2010. gadā. Šie skaitļi neatspoguļo ekonomiska un sociāla rakstura apsvērumus, kam var būt noteikta loma vienas dalībvalsts gadījumā, kura nolēma izmantot atbrīvojumu. Joprojām nav iespējams iegūt precīzas norādes par konkrētajiem kuģiem attiecīgās valsts kuģniecības reģistrā, un tādējādi jebkura šāda informācija arī turpina palikt tikai pieņēmumu līmenī, kas nepelna EESK ievēribu. Pat tad, ja varētu būt iesaistīti kopskaitā 23 kuģi un 300 līdz 400 valsts jūrnieku, izdevīgāku karogu meklēšana nav pirmais iespējamais variants; attapīgi uzņēmēji/kuģu īpašnieki meklēs iespēju pārvadāt citus naftas produktus, un šo produktu tirgus ir tikpat dinamisks.

3.5 Šī priekšlikuma piemērošanas joma izriet no esošajām regulām attiecībā uz tankkuģiem, kuru kravnesība ir virs 5000t. Tomēr vajadzētu vēlreiz izvērtēt, vai nebūtu jāparedz īpaša regula attiecībā uz tankkuģiem, kuru kravnesība ir mazāka par 5000t.

4. Īpašas piezīmes.

4.1 Visbeidzot, EESK uzskata, ka ir nepieciešams precizēt vai definēt, ko nozīmē "smagie naftas **produkti**" ierosinātajā jaunajā 1. panta 3.a punktā.

4.2 (Grozītās) regulas (EK) Nr. 417/2002 4. panta 4. un 5. punkts ietver atsauci uz šīs regulas 4. panta 3. punktu. Izskatāmajā regulas projektā Komisija ierosina papildināt 4. pantu ar 3.a punktu, kā rezultātā iepriekš minētās atsauces vairs nebūtu attiecināmas; tas nekādā ziņā nav regulas projekta mērķis.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja
Anne-Marie Sigmund

⁽²⁾ SOLAS: Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras.

⁽³⁾ SJO dokuments MEPC 49/16/1.