

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно рециклирането на кораби“**

COM(2012) 118 final — 2012/0055 (COD)

(2012/C 299/29)

Докладчик: **г-н SIECKER**

На 10 април 2012 г. Съветът и на 19 април 2012 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно рециклирането на кораби“*

COM (2012) 118 final — 2012/0055 (COD).

Специализирана секция „Земеделие, развитие на селските райони, околна среда“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 26 юни 2012 г.

На 482-рата си пленарна сесия, проведена на 11 и 12 юли (заседание от 12 юли), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 122 гласа „за“, 31 гласа „против“ и 6 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Разглобяването на кораби за скрап се извършва по безотговорен начин. Предпочитаният метод за разглобяването на повечето кораби е разглобяването на морския бряг, като по този начин корабите буквално се изхвърлят по бреговете на Индия, Бангладеш и Пакистан. След това те се разглобяват от неквалифицирани работници, включително и много деца, които не разполагат с подходящи инструменти и въобще не са защитени срещу опасните вещества, изтичащи в процеса на рециклирането.

1.2 Бракуваните кораби се разглеждат като опасен отпадък и попадат в приложното поле на Базелската конвенция, която регулира транспорта на опасни отпадъци. Тъй като разпоредбите на тази конвенция вече години наред системно и масово се заобикалят, през 2009 г. ММО прие Конвенцията от Хонконг за безопасното и екологосъобразно рециклиране на кораби. ЕС и неговите държави членки стигнаха до заключението, че и двете конвенции изглеждат предоставят еквивалентно равнище за контрол и прилагане, що се отнася до кораби, класифицирани като отпадък. Всички африкански държави и редица латиноамерикански държави изразиха несъгласие с това заключение. Очаква се Хонконгската конвенция да влезе в сила около 2020 г., когато бъде ратифицирана от достатъчен брой държави.

1.3 Отговорността на Европейския съюз по този въпрос е значителна, като се има предвид, че голяма част от световния флот принадлежи на корабособственици от държави членки на ЕС. Вече години наред Комисията изразява загриженост от развитието в този сектор. По тази причина преди няколко години тя реши да се заеме с проблема. Така в течение на последните пет години Комисията изготви по тази тема Зелена книга, последвана от стратегически документ и сега от предложение за регламент. Предлагащият регламент на ЕС предвижда някои от изискванията на Конвенцията от Хонконг да влязат в сила по-рано.

1.4 Предложението за регламент относно рециклирането на кораби обаче изглежда по-малко амбициозно от публикуваните по-рано Зелена книга и стратегически документ. В тези два документа проблемите, свързани с разглобяването на кораби по-специално в Бангладеш, Индия и Пакистан, бяха предмет на акуратен анализ, довел до убеждението, че е необходимо да се предприемат твърди мерки, за да се промени недопустимата ситуация, в която са поставени тези страни. Разглежданите в предложението за регламент мерки обаче не са достатъчни за решаването на този проблем. ЕИСК е принуден да констатира очевидната липса на необходимата за целта политическа воля.

1.5 Нещо, което липсва в предложението, е например икономически инструмент, който би позволил на Комисията да окаже благоприятно влияние върху развитието на ситуацията. Впрочем, в предходните документи се говореше за такъв инструмент. Освен това Комисията възложи проучване на възможностите за създаване на фонд, в който всеки кораб, акостиращ в европейско пристанище, ще трябва да внася определена сума. Размерът на тази сума ще зависи едновременно от тонажа и токсичността. Освен това създаването на такъв фонд би представлявало отлично приложение на принципа „замърсителят плаща“. Част от тези парични средства биха могли да послужат за подобряване на условията на труд в Югоизточна Азия, като работниците бъдат обучени на здравословни и безопасни условия на труд, като на местно равнище се повиши осведомеността за опасностите от безотговорното разглобяване на големи морски кораби и като се подобрят местните публични инфраструктури.

1.6 ЕИСК настойчиво приканва Европейската комисия да проучи възможността средствата от такива фондове да се използват за развиване на мощности за разглобяване и за създаване на сектор за рециклиране на кораби в Европа. В Европейския съюз съществуват достатъчно мощности за приемане на док, които не се използват или се използват твърде слабо за строеж и ремонт на кораби, но са пригодени за разглобяване и рециклиране. Този подход напълно се вписва в амбицията на

ЕС в бъдеще да се превърне в устойчиво общество, основано на рециклирането, където отпадъците предимно се преработват в суровини благодарение на подходящо разработена и добре замислена система на рециклиране. Това би донесло висока икономическа печалба под формата на ценни материали, които в голяма част биха могли да задоволят търсенето на суровини и да създадат многобройни нови работни места. Като се имат предвид постоянно растящите цени на суровините и високата безработица в редица държави членки на Съюза, това би могло да се окаже много рентабилно за Европа като цяло. Освен това секторът за рециклиране на бракувани кораби би дал шанс за развитие на морските територии, за обучение на млади хора за бързоразвиващи се професии, както и на безработните.

1.7 Ако ЕС желае неговите кораби да бъдат разглобявани по отговорен начин, оправдано е той да спомога за финансиране на структурите, необходими за извършване на такова разглобяване при коректни условия. В пазарната икономика нищо не е безплатно, всичко си има цена. Когато разглобяването се извършва по отговорен начин, тази цена се заплаща с пари. При безотговорното разглобяване, част от цената се заплаща с други ценности, като замърсяването на местната околна среда и загубата на човешки животи. Тъй като ние в ЕС не желаем да приемем тези ценности като законно платено средство, не трябва също така да позволяваме те да бъдат използвани в процеса на разплащане с трети страни. Комисията би могла да наблегне по-категорично върху този аспект. Ето защо ЕИСК смята, че Комисията трябва да представи по-добро, по-творческо, по-смело и по-новаторско предложение, което в по-голяма степен да отговаря на амбициозността на предходните документи на Комисията и на отнасящите се до тях становища, публикувани от Комитета.

1.8 С оглед да се разреши рециклирането на кораби в съоръжения, намиращи се в страни, които не са членки на ОИСР, при условие че тези съоръжения отговарят на изискванията и са включени в „Европейския списък“, ЕИСК препоръчва регламентът да се опре по-конкретно на насоките на заинтересованите международни организации<sup>(1)</sup>, както и на самата Базелска конвенция и на нейните технически насоки.

## 2. Въведение

2.1 В края на 80-те години на миналия век потокът от опасни отпадъци от индустриалните държави към развиващите се страни предизвика международно възмущение. Информация за 8 000 варела химически отпадъци, захвърлени на Коко Бийч в Нигерия, или за странстването на кораби като „Карина Б“ от пристанище на пристанище в опит да се отърват от товара си от опасни отпадъци се появиха по първите страници на вестниците и беше изтъкната необходимостта от по-строга международна законова рамка. След това, през 1989 г., беше приета Базелската конвенция на Обединените нации с цел да се създаде рамка за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци.

<sup>(1)</sup> Технически насоки за екологосъобразно управление на пълно и частично демонтиране на кораби, Базелска конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане, UNEP.

Безопасност и здраве при демонтиране на кораби: ръководство за азиатските държави и Турция, Международна организация на труда (МОТ).

Насоки за оползотворяване на кораби, Международна морска организация (ММО).

2.2 Базелската конвенция предвижда световна система за предварително уведомяване и писмено разрешение относно превоза на отпадъци между различни държави. През 1995 г. беше прието изменение на Конвенцията с цел да се въведе забрана за износ на опасни отпадъци от страни от Европейския съюз и ОИСР за държави, които не са членки на ОИСР. Европейският съюз транспонира в общностното право Базелската конвенция, както и изменението относно забраната на износа<sup>(2)</sup>.

2.3 Въпреки че законодателството относно превозите на отпадъци се прилага и към корабите и че по силата на Базелската конвенция вече се приема, че от определен стадий на жизнения си цикъл нататък корабите могат да бъдат класифицирани като отпадъци, те продължават да се определят като кораби в съответствие с други международни правила. Тъй като почти всички кораби съдържат значителни количества опасни материали като масла, нефтени утайки, азбест, стъклена вата, полихлорирани бифенили (PCB), ТВТ, тежки метали, съдържащи се в бои, и други, корабите, които отиват за разглобяване за скрап, трябва да се считат за опасен отпадък. Следователно ако такива кораби, плаващи под знамето на държава членка на ЕС, бъдат „изнесени“ от държави членки на ОИСР, съгласно Базелската конвенция те трябва да могат да бъдат разглобявани само в държави членки на ОИСР.

2.4 Това законодателство обаче систематично се заобикаля от корабите, което прави неефективни както съответните международни разпоредби, така и тези в законодателството на Съюза. За да се преодолее този проблем, страните по Базелската конвенция поканиха Международната морска организация (ММО) да изработи задължителни разпоредби относно рециклирането на кораби. През 2006 г. ММО изготви проект за договор, който беше приет през 2009 г. като „Конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби (по-нататък: „Конвенцията от Хонконг“). За да влезе в сила и да има ефект, тя трябва обаче да бъде ратифицирана от достатъчен брой големи държави на знамето и от големи страни, в които се извършва рециклиране.

2.5 Страните по Базелската конвенция приветстваха през 2006 г. приемането на проекта за конвенция на ММО и предприеха оценка дали Конвенцията от Хонконг установява равнище на контрол и прилагане, равностойно на установеното с Базелската конвенция. Европейският съюз и неговите държави членки завършиха своята оценка през 2010 г., стигайки до заключението, че двете конвенции изглеждат осигуряват равностойно равнище на контрол и прилагане за кораби, които са класифицирани като отпадъци. През октомври 2011 г. страните по Базелската конвенция призоваха за ратифициране на Конвенцията от Хонконг, за да може тя да влезе в сила. Очаква се това да стане най-рано през 2020 г. Когато тази конвенция влезе в сила, страните по нея вече ще могат да извършват разглобяване на големите си търговски кораби само в държави, които също са страни по конвенцията.

2.6 Използването на вредни за околната среда и опасни практики при разглобяването на кораби за скрап продължава да предизвиква сериозно безпокойство у Европейската комисия, която отблизо следи ситуацията. През 2007 г. Комисията

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци.

публикува Зелена книга за подобряване на практиките за разглобяване на кораби за скрап <sup>(3)</sup>, а през 2008 г. — съобщение, в което се предлага стратегия на ЕС за разглобяването на кораби за скрап <sup>(4)</sup>. Въз основа на тези документи ЕИСК изготви свои предходни становища <sup>(5)</sup>. С настоящото становище Комитетът реагира на представеното от Комисията предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно рециклирането на кораби <sup>(6)</sup>.

### 3. Контекст

3.1 Икономиката на разглобяване на кораби се влияе главно от пазарни фактори. Моментът, в който даден кораб ще бъде разглобен, се определя от разходите за поддръжка на един остаряващ флот, навловите ставки и цената на стоманения скрап. Изборът на място за разглобяването зависи от цената, която разглобяващото предприятие е готово да заплати за съответния кораб. Самата цена е функция от търсенето на рециклирана стомана в региона и от разходите, свързани с инфраструктурите за защита на работниците и на околната среда. С течение на времето тези разнообразни фактори доведоха до това, че рециклирането на големи морски кораби се премести към Югоизточна Азия.

3.2 Над 80 % от всички кораби в края на жизнения си цикъл, които са били разглобени в целия свят от 2004 г. насам, са били разглобени в Индия, Пакистан и Бангладеш по метода, наречен „разглобяване на морския бряг“. Корабите се изкарват на пясъчни брегове, за да бъдат след това разглобени без използване на тежки машини. Освен това тези страни не разполагат с инфраструктурите, необходими за третирането по отговорен начин на силно замърсяващи и токсични отпадъци. Правителствата на държавите от Югоизточна Азия отказват да противодействат на тези практики, тъй като гледат на рециклирането на кораби като на важна икономическа дейност, на която трябва възможно най-малко да се пречи. Тази дейност създава и многобройни работни места, но социалните и екологичните последици от нея са катастрофални.

3.3 Големите кораби, които се изпращат за разглобяване за скрап към Азия, представляват един от основните източници на вредни отпадъци от индустриалните държави към развиващите се свят. Те съдържат материали като азбест, масла, нефтени утайки, РСВ и тежки метали. Според проучване на Комисията (ГД „Енергетика и транспорт“) от 2004 г. годишно (до 2015 г.) по такъв начин се третират следните количества опасни отпадъци: от 1 000 до 3 000 тона азбест, от 170 до 540 тона РСВ, от 6 000 до 20 000 тона токсични бои и от 400 000 до 1,3 млн. тона нефтени утайки. Въпреки че въздействието на тази дейност върху околната среда рядко е предмет на задълбочени проучвания, наличните данни показват, че морската вода, крайбрежната почва и седиментите са значително засегнати от нея. Замърсяването на морето, предизвикано от съоръженията за разглобяване в Индия и Бангладеш, ясно личи на въздушни снимки. Неправителствени организации сигнализират също, че подводната растителност и фауна в тези региони са на изчезване.

3.4 Условието за безопасност и опазване на здравето на работниците в депата за скрап в Югоизточна Азия са критични. Липсата на тежки машини и предпазни средства за работниците

значително увеличава риска от сериозни злополуки. Според доклад на индийското правителство между 1996 г. и 2003 г. в депата за скрап на Alang са регистрирани 434 злополуки с 209 загинали. В различни доклади от Пакистан се говори за над 400 загинали и 6 000 тежко ранени работници в тази страна в периода между 1986 г. и 2006 г. Освен това е установено, че хиляди работници се разболяват от нелечими болести вследствие на извършваните от тях манипулации и на вдишването на токсични вещества без минимални предпазни мерки или защита. Повечето от работниците произхождат от най-бедните региони, нямат квалификация, работят без трудов договор и без здравна осигуровка или застраховка „Злополука“ и нямат право да създават синдикати. Проведено в Индия проучване показва високо равнище на детски труд. Една четвърт от работниците са на възраст под 18 години, а 10 % – дори под 12 години.

### 4. Основно съдържание на регламента

4.1 Предлаганият Регламент относно рециклирането на кораби има за цел да се намалят значително отрицателните въздействия, свързани с рециклирането на плаващи под знамето на държава членка на ЕС кораби, особено в Югоизточна Азия, без при това да се създават ненужни нови икономически тежести. Той предвижда ранно прилагане на редица изисквания на Конвенцията от Хонконг и с това допринася за ускоряване на влизането ѝ в сила в световен мащаб.

4.2 Предварително ще бъдат въведени следните изисквания на Конвенцията от Хонконг:

4.2.1 Корабите, плаващи под знамето на държава членка на ЕС, трябва да имат инвентарен опис на опасните материали, намиращи се на борда им, и да го актуализират постоянно през целия жизнен цикъл на кораба. За новопостроените кораби това задължение се прилага веднага, докато вече съществуващите разполагат със срок от пет години за изпълнението му. Инвентарният опис трябва да бъде актуализиран преди изпращането на кораба за рециклиране, за да бъде признатото съоръжение за рециклиране на кораба в състояние да третира всички опасни материали и отпадъци, които се намират на борда.

4.2.2 Въз основа на изискванията на Конвенцията от Хонконг е изготвен списък на изискванията, на които трябва да отговарят съоръженията за рециклиране на корабите. Той беше обогатен с допълнителни изисквания, за да се осигури по-добра защита на околната среда и на общественото здраве. Отделни съоръжения за рециклиране, които отговарят на тези изисквания, могат да бъдат включени в Европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби. Кораби, плаващи под знамето на държава членка на ЕС, ще могат да бъдат рециклирани само в съоръжения за рециклиране, посочени в Европейския списък.

4.2.3 Преди да бъдат изпратени в съоръжението за рециклиране, корабите, плаващи под знамето на държава членка на ЕС, следва да намалят до минимум обема на опасните вещества, намиращи се на борда им. Когато се отнася за танкери, корабособствениците ще трябва да гарантират, че корабите пристигат в съоръжението за рециклиране на кораби в състояние, което може да бъде определено със сертификат като „безопасно за влизане“ и „безопасно за високотемпературни работи“ с цел предотвратяване на взривяване и произшествия (със смъртен изход) сред работниците в съоръженията за рециклиране на кораби.

<sup>(3)</sup> COM(2007) 269 final.

<sup>(4)</sup> COM(2008) 767 final.

<sup>(5)</sup> CESE 1701/2007, ОВ С 120, 16.5.2008 г., стр. 33; CESE 877/2009, ОВ С 277, 17.11.2009 г., стр. 67.

<sup>(6)</sup> COM(2012) 118 final.

4.3 За разлика от съществуващото законодателство, предложението за регламент се основава на системата за контрол и прилагане на Конвенцията от Хонконг, която е разработена специално за кораби за международно корабоплаване. Очаква се това да спомогне за по-доброто спазване на законодателството на Съюза. Съществен проблем на действащото законодателство е трудността да се определи моментът, в който даден кораб се превръща в отпадък. По новия режим държавите членки своевременно ще бъдат информирани за предвижданата дата на започване и за приключването на рециклирането. Чрез сравняване на списъка на корабите, за които е издадено свидетелство за инвентарния опис, със списъка на корабите, които са били рециклирани в признати съоръжения, ще бъде по-лесно да се установят действията за незаконното рециклиране.

4.4 Освен икономическите фактори, въпросът за мощностите за рециклиране в Европа също поставя проблем в рамките на въвеждането на отговорно рециклиране. Мощностите наистина едва стигат за рециклиране на военноморския флот на държавите членки на ЕС и на други кораби на публичните им органи. Позволявайки корабите да бъдат рециклирани в съоръжения извън държавите от ОИСР, при условие че отговарят на изискванията и са включени в Европейския списък, регламентът ще спомогне също така за решаване на съществуващия проблем с липсата на мощности за рециклиране, до които корабособствениците да имат законосъобразен достъп. Това се оказва още по-важно, тъй като за следващите десет години се очаква пик в рециклирането на кораби.

## 5. Общи бележки

5.1 Разглобяването на кораби за скрап се извършва по безотговорен начин. Предпочитаният метод за разглобяването на повечето кораби е разглобяването на морския бряг, като по този начин корабите буквално се изхвърлят по бреговете на Индия, Бангладеш и Пакистан. След това те се разглобяват от неквалифицирани работници, включително и много деца, които не разполагат с подходящи инструменти и въобще не са защитени срещу големите количества опасни вещества, изтичащи в процеса на рециклирането. Работниците биват експлоатирани, без да могат да потърсят правата си, тъй като в тези сектори, по-специално в Бангладеш и в Пакистан, почти не се допуска съществуването на синдикати. Правителствата не предприемат нищо срещу тези злоупотреби. Става дума за икономическа дейност от първостепенна важност за тези страни, характеризиращи се главно със слабо и корумпирано управление и – особено в този сектор – с предприятия, които са едновременно мощни и безскрупулни.

5.2 Икономическият интерес от тази дейност не се състои само в създадените работни места, но също и най-вече в набавянето на суровини. Тези страни задоволяват преобладаващата част от своите потребности от стомана посредством рециклирането на кораби. Създаването на работни места чрез тази дейност също не е маловажно, но то е спорно от социална гледна точка. В действителност в рециклирането се наемат най-вече неквалифицирани работници, произхождащи от най-бедните слоеве на населението. Тези хора имат работа, но нямат истинско работно място, тъй като се наемат ден за ден. Според европейското и световното разбиране за работно място (МОТ: Глобален пакт за достойна заетост, 2009 г.) то трябва да дава на работника възможност да осигурява своето и на семейството си препитание. Работните места, предлагани в съоръженията за разглобяване на кораби по бреговете на Югоизточна Азия, не дават препитание на работниците, а в най-добрия случай им позволяват да преживяват известно време. На практика този вид труд причинява смъртта на голям брой работници – било бързо,

вследствие на някоя от многото трудови злоупотреби, било бавно в резултат на някое от злокачествените заболявания, от които са заболели на работното си място.

5.3 Отговорността на Европейския съюз по този въпрос е значителна, като се има предвид, че голяма част от световния флот принадлежи на корабособственици от държави членки на ЕС. Вече години наред Комисията изразява безпокойство от развитието в този сектор и по-конкретно от масовото заобикаляне на правилата на Базелската конвенция. По тази причина преди няколко години тя реши да се заеме с проблема. Така в течение на последните пет години Комисията последователно публикува по тази тема Зелена книга, стратегически документ и – сега – предложение за регламент.

5.4 Предложението за регламент относно рециклирането на кораби обаче изглежда по-малко амбициозно от публикуваните по-рано на същата тема Зелена книга и стратегически документ. В тези два документа проблемите, свързани с разглобяването на кораби, по-специално в Бангладеш, Индия и Пакистан, бяха предмет на акуратен анализ, довел до убеждението, че е необходимо да се предприемат твърди мерки, за да се промени неподустимата ситуация, в която са поставени тези страни. Разглежданите в предложението за регламент мерки обаче не са достатъчни за решаването на този проблем. Затова ЕИСК може да направи единствено извода, че очевидно липсва политическата воля, необходима за тази цел. Това е не само жалко, то е и учудващо. В други съпоставими области Комисията съумя да демонстрира необходимата политическа воля.

5.5 Разглежданото предложение въобще не отразява плановете, за които ставаше дума в предходните документи и които бяха насочени например към налагането на определени изисквания към корабособствениците, корабостроителите и пристанищните оператори да гарантират, че разглобяването на корабите в края на икономическия им цикъл се извършва по отговорен начин. Предлаганите мерки са недостатъчно ефективни и съдържат много правни непълноти.

5.6 След осъществяването на предложенията от Конвенцията от Хонконг държавите участнички в Базелската конвенция се опитаха да направят оценка дали степените на контрол и прилагане на двете конвенции са сравними. Те не достигнаха до съгласие по този въпрос. Становището на ММО и на държавите членки на Европейския съюз по него беше положително. Една от причините за разликата в мненията може би е във факта, че в Конвенцията от Хонконг се разглежда само разглобяването на кораби, докато Базелската конвенция се отнася главно до отговорното третиране на опасни вещества и освен това определя изисквания по протежение на веригата. Конвенцията от Хонконг почти не засяга тази тема. ЕИСК констатира, че предложението на Комисията разглежда този аспект, макар и в общи линии и препоръчва – с оглед да се разреши рециклирането на кораби в съоръжения, намиращи се в страни, които не са членки на ОИСР, при условие че тези съоръжения отговарят на изискванията и са включени в „Европейския списък“ – регламентът да се опре по-конкретно на насоките на заинтересованите международни организации<sup>(7)</sup>, както и на самата конвенция и на нейните технически насоки.

5.7 Въпреки че разглежданото тук предложение наистина надхвърля разпоредбите на Конвенцията от Хонконг, то не стига толкова далеч, колкото Базелската конвенция. Комисията

<sup>(7)</sup> Вж. бележка под линия 1.

дава да се разбере, че не желае да поставя летвата твърде високо, за да не се получи така, че държавите, в които разглобяването се извършва по вредни за човека и околната среда методи, да се откажат да се присъединят към Конвенцията от Хонконг, защото в такъв случай регламентът не би постигнал целта си. Тази логика е спорна: когато дадено законодателство или регулиране (Базелската конвенция) е обект на многобройни нарушения, замяната му с нов правен режим с по-ниска степен на прилагане (Конвенцията от Хонконг) едва ли е най-подходящата мярка за решаване на проблема. Комисията би могла да отдели повече внимание на по-доброто равнище на прилагане.

5.8 Преминването под друго знаме (от знамето на държава членка на ЕС към знаме на трета страна) и продажбата на кораба на прекупвач са два често използвани начина за заобикаляне на Базелската конвенция. Ако продажбата се състои в европейски води, прекупвачът не може да изнесе кораба с цел рециклиране в страна, която не е членка на ОИСР, тъй като е подчинен на правилата от Базелската конвенция. В този случай той представя декларация, в която заявява, че не купува кораба с цел разглобяване, а с икономически цели. Въпреки това, веднага щом напусне европейските води, корабът често поема курс към някой от бреговете на Югоизточна Азия и декларацията се оказва с невярно съдържание.

5.9 ЕИСК отбелязва, че предложението на Комисията включва основните елементи на Конвенцията от Хонконг, която разпределя отговорностите между, от една страна, държавите на знамето, държавите, в които се извършва рециклирането, и държавите на пристанището и, от друга страна, корабостроителите, корабостроителите и инфраструктурите за рециклиране. Все пак Комитетът изпитва съмнения доколко това разпределение е балансирано и би желал в рамките на разпределението да бъде отразена също и позицията на предшните собственици/фактическите собственици.

5.10 Нещо, което липсва в предложението, е икономически инструмент, който би дал на Комисията възможност да окаже благоприятно влияние върху развитието на ситуацията. Впрочем, в предходните документи все още се говореше за такъв инструмент. Освен това Комисията възложи проучване на възможностите за създаване на фонд, в който всеки кораб, акизиращ в европейско пристанище, да внася определена сума. Размерът на тази сума би могъл да се определя едновременно от тонажа и токсичността. Освен това създаването на такъв фонд би се вписало отлично в принципа „замърсителят плаща“. Част от тези парични средства биха могли да послужат за подобряване на условията на труд в Югоизточна Азия, като работниците бъдат обучени на здравословни и безопасни условия на труд, като на местно равнище се повиши осведомеността за опасностите от безотговорното разглобяване на големи морски кораби и като се подобрят местните публични инфраструктури.

5.11 ЕИСК настойчиво приканва Европейската комисия да проучи възможността средствата от такива фондове да се използват за развиване на мощности за разглобяване и за създаване на сектор за рециклиране на кораби в Европа. В Европейския съюз съществуват достатъчни мощности за приемане на док, които не се използват или се използват твърде слабо за строеж и ремонт на кораби, но са пригодени за разглобяване и рециклиране. Този подход напълно се вписва в амбицията на ЕС в бъдеще да се превърне в устойчиво общество, основано на рециклирането, където отпадците предимно се преработват в суровини благодарение на подходящо разработена и добре

замислена система на рециклиране. Това би донесло висока икономическа печалба под формата на ценни материали, които в голяма част биха могли да задоволят търсенето на суровини и да създадат многобройни нови работни места. Като се имат предвид постоянно растящите цени на суровините и високата безработица в редица държави членки на Съюза, това би могло да се окаже много рентабилно за Европа като цяло.

5.12 Ако ЕС желае неговите кораби да бъдат разглобявани по отговорен начин, оправдано е той да спомога за финансирането на структурите, необходими за извършването на разглобяването при коректни условия. В пазарната икономика нищо не е безплатно, всичко си има цена. Когато разглобяването се извършва по отговорен начин, тази цена се заплаща в пари. При безотговорното разглобяване част от цената се заплаща с други ценности като замърсяването на местната околна среда и загубата на човешки животи. Тъй като ние в ЕС не желаем да приемем тези ценности като законно платежно средство, не трябва също така да позволяваме те да бъдат използвани в процеса на разплащане с трети страни. Комисията би могла да наблегне по-категорично върху този аспект. Ето защо ЕИСК смята, че Комисията трябваше да представи по-добро, по-творческо, по-смело и по-новаторско предложение, което в по-голяма степен да отговаря на амбициозността на предходните документи на Комисията и на отнасящите се до тях становища, публикувани от Комитета.

## 6. Конкретни бележки

6.1 Въпреки че подкрепя целта на предложението относно рециклирането на кораби и общия подход, предпочетен от Комисията, ЕИСК има големи резерви по отношение на ефикасността на прилагането. Комитетът се отнася критично по-специално към следните разпоредби:

6.2 В член 15 регламентът предвижда възможността предприятия за рециклиране, намиращи се извън Съюза, да бъдат включени в Европейския списък, при условие че отговарят на изискванията на ЕС за разглобяване на кораби по отговорен начин. Във всеки случай самите инфраструктури следва да представят подкрепящите доказателства, че отговарят на тези изисквания. Проверки на място от Комисията или от представители, действащи от нейно име, са включени в предлагания регламент само като възможност. ЕИСК призовава Комисията да създаде специален, ефективен механизъм за проверки и контрол от независими трети страни, за да се гарантира съответствие с изискванията на член 12.

6.3 В член 12 са изброени изискванията към съоръженията за рециклиране на кораби, които желаят да бъдат включени в Европейския списък. Комитетът няма забележки към самите изисквания. Все пак той отбелязва, че в съответствие с преходната разпоредба в член 28 държавите членки имат възможност, в очакване на публикуването на Европейския списък, да разрешават рециклирането на кораби в съоръжения, намиращи се извън Съюза, при условие че след направена проверка, въз основа на информацията, предоставена от корабостроителя, от съоръженията за рециклиране на кораби или придобита по друг начин, е установено, че съоръжението за рециклиране на кораби отговаря на изискванията, формулирани в член 12. ЕИСК отново призовава Комисията да създаде специален, ефективен механизъм за проверки и контрол от независими трети страни, за да се гарантира съответствие с изискванията на член 12.

6.4 Съгласно член 23 за случаите на нарушения на регламента следва да се предвидят санкции с гражданскоправен или административен характер, които да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи. Въобще не се споменават конкретни санкции. В същия член се предвижда възможността санкции да се налагат и на предпоследния собственик, когато един кораб е бил продаден и в рамките на по-малко от шест месеца след продажбата е изпратен за рециклиране в съоръжение, което не е включено в Европейския списък. Комитетът подчертава обаче, че шест месеца са твърде кратък срок на фона на средния жизнен цикъл на един кораб. Освен това той отбелязва, че за да се ползват изключения от предвидените санкции, а именно в случай, че корабособственикът може да докаже, че не е продал своя кораб с намерението той да бъде рециклиран, е достатъчно да се представи декларация. Това беше вече многократно наблюдавано при настоящите проблеми, свързани с прилагането на разпоредбите на Базелската конвенция.

6.5 В член 30 Комисията предвижда настоящият регламент да бъде преразгледан не по-късно от две години след датата на влизане в сила на Конвенцията от Хонконг. Тъй като влизането в сила се предвижда за 2020 г., преразглеждането би трябвало, следователно, да се извърши през 2022 г. Освен това Комисията разглежда и възможността в Европейския списък

на съоръженията за рециклиране на кораби да бъдат включвани съоръжения, разрешени от страните по Конвенцията от Хонконг, с цел да се избегне дублирането на работа и излишна административна тежест. Същевременно е напълно възможно тези съоръжения и особено онези по веригата, които след разглобяването на кораба имат за задача да третират по отговорен начин опасните материали, да не отговарят на изискванията на Европейския списък. Това също води до отслабване на изискванията в обичайната практика.

6.6 ЕИСК обръща внимание върху факта, че рециклирането на кораби в страните, в които се използва методът, наречен „на морския бряг“, безопасността на работното място е съвсем недостатъчна, работниците се експлоатират и последиците за околната среда са катастрофални. Корабите се разглобяват ръчно, на самия бряг. Всички вредни вещества, които те съдържат (масла, нефтени утайки, РСВ и др.) свободно изтичат в морето или се просмукват в пясъка. Проведени на място изследвания показаха, че в голям радиус около плажовете, на които се извършва разглобяването, флората и фауната напълно са изчезнали. Предвид програмата на ЕС за устойчивото развитие би трябвало да се очаква, че Комисията категорично ще изключи от Европейския списък съоръжения за рециклиране, които използват този метод. В настоящия текст обаче такава яснота липсва.

Брюксел, 12 юли 2012 г.

*Председател*  
на Европейския икономически и социален комитет  
Staffan NILSSON

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## към становището на Европейския икономически и социален комитет

Следните изменения, които получиха поне една четвърт от подадените гласове, бяха отхвърлени в хода на обсъждането:

**Параграф 5.5**

се изменя, както следва:

„Разглежданото предложение въобще не отразява плановете, за които ставаше дума в предходните документи и които бяха насочени например към налагането на определени изисквания към корабособствениците, корабостроителите и пристанищните оператори да гарантират, че разглобяването на корабите в края на икономическия им цикъл се извършва по отговорен начин. Предлаганите мерки са недостатъчно ефективни биха могли да бъдат по-ефективни и ~~съдържат~~ ~~лино~~ ~~обез~~ ~~правни~~ ~~неяснотинен~~ ~~плоти~~.“

**Резултат от гласуването:**

гласове „за“:	70
гласове „против“:	72
гласове „въздържал се“:	0

**Параграф 5.7**

се изменя, както следва:

„Въпреки че разглежданото тук предложение наистина надхвърля разпоредбите на Конвенцията от Хонконг, то не стига толкова далеч, колкото Базелската конвенция. Коалицията дава да се разбере, че не желае да поставя левата твърде високо, за да не се получи така, че държавите, в които разглобяването се извършва по вредни за човека и околната среда методи, да се откажат да се присъединят към Конвенцията от Хонконг, защото в такъв случай регламентът не би постигнал целта си. Тази логика е спорна: когато дадено законодателство или регулиране (Базелската конвенция) е обект на многобройни нарушения, запяната му е нов правен режим с по-ниска степен на прилагане (Конвенцията от Хонконг) едва ли е най-подходящата мярка за решаване на проблема. Коалицията би могла да отдели повече внимание на по-доброто равнище на прилагане.“

**Резултат от гласуването:**

гласове „за“:	65
гласове „против“:	86
гласове „въздържал се“:	0

**Параграф 5.10 и параграф 1.5 се заличават (гласувани заедно)**

„Нещо, което липсва в предложението, е икономически инструмент, който би дал на Коалицията възможност да окаже благоприятно влияние върху развитието на ситуацията. Впрочем, в предходните документи все още се говореше за такъв инструмент. Освен това Коалицията възложи проучване на възможностите за създаване на фонд, в който всеки кораб, акостиращ в европейско пристанище, да внася определена сума. Размерът на тази сума би могъл да се определя едновременно от тонажа и токсичността. Освен това създаването на такъв фонд би се отнасяло отчасти и принципа „замерителят плаща“. Част от тези парични средства биха могли да послужат за подобряване на условията на труд в Югоизточна Азия, като работниците бъдат обучени на здравословни и безопасни условия на труд, като на местно равнище се повиши осведомеността за опасностите от безотговорното разглобяване на големи морски кораби и като се подобрят местните публични инфраструктури.“

**Резултат от гласуването:**

Гласове „за“:	69
Гласове „против“:	80
Гласове „въздържал се“:	2