

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl laivų perdirbimo

(COM(2012) 118 final – 2012/0055 (COD))

(2012/C 299/29)

Pranešėjas **Martin SIECKER**

Taryba, 2012 m. balandžio 10 d., ir Europos Parlamentas, 2012 m. balandžio 19 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 304 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl laivų perdirbimo*

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

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2012 m. birželio 26 d. priėmė savo nuomonę.

482-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2012 m. liepos 11–12 d. (liepos 12 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 122 nariams balsavus už, 31 – prieš ir 6 susilaikius.

### 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Laivų išmontavimas vykdomas visiškai neatsakingai. Dauguma laivų išmontuojami vadinamuoju ištraukimo į krantą metodu, (angl. *beaching*), laivą paprasčiausiai ištraukus į Indijos, Bangladešo ar Pakistano paplūdimį. Po to juos ardo nekvalifikuoti darbininkai, įskaitant vaikus, neturintys nei atitinkamos įrangos, nei reikiamos apsaugos nuo išmontavimo metu išleidžiamų į aplinką pavojingų medžiagų.

1.2 Pasibaigus eksploatavimo trukmei laivai laikomi pavojingomis atliekomis ir patenka į Bazelio konvencijos dėl pavojingų atliekų pervežimo taikymo sritį. Kadangi jau daugelį metų plačiu mastu ir sistemingai nesilaikoma šios konvencijos taisyklių, Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) 2009 m. priėmė Honkongo konvenciją dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo. ES ir jos valstybės narės padarė išvadą, kad abiejų konvencijų kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygis laivams, kuriuos galima laikyti atliekomis, yra lygiavertis. Nei viena Afrikos šalis ir kelios Lotynų Amerikos šalys nesutiko su šia išvada. Honkongo konvencija turėtų įsigaliooti apie 2020 m., su sąlyga, kad ją ratifikuos pakankamas skaičius šalių.

1.3 Šioje srityje Europos Sąjungai tenka gana didelė atsakomybė, nes didžioji pasaulinio laivyno dalis priklauso ES valstybių narių laivų savininkams. Komisijai jau daugelį metų kelia susirūpinimą tendencijos šiame sektoriuje. Todėl prieš keletą metų ji nusprendė spręsti šią problemą. Per pastaruosius penkerius metus Komisija paskelbė žaliąją knygą šiuo klausimu, vėliau – komunikatą, dabar – pasiūlymą dėl reglamento. Siūlomame ES reglamente numatoma kai kurias Honkongo konvencijos nuostatas taikyti anksčiau.

1.4 Pasiūlymas dėl reglamento dėl laivų išmontavimo nedaug skiriasi nuo anksčiau šiuo klausimu paskelbtos žaliosios knygos ir strategijos dokumento. Abiejuose pastaruosiuose dokumentuose buvo nuodugnai išanalizuotos laivų išmontavimo Bangladeše, Indijoje ir Pakistane problemos ir prieita prie išvados, jog būtina imtis griežtų priemonių siekiant ištaisyti netoleruotą padėtį šiose šalyse. Tačiau pasiūlyme dėl reglamento numatytos priemonės šių problemų neišsprendžia. EESRK gali tik padaryti išvadą, kad šiam tikslui įgyvendinti akivaizdžiai trūksta politinės valios.

1.5 Pasiūlyme, pavyzdžiui, nenumatyta jokia ekonominė priemonė, kuria galėtų naudotis Komisija, norėdama pakreipti padėtį norima linkme. Nors šios priemonės klausimas jau buvo iškeltas ankstesniuose dokumentuose. Komisija buvo užsakiusi tyrimą dėl galimybės įsteigti fondą, į kurį įnašus turėtų mokėti kiekvienas Europos uoste prisišvartavęs laivas. Įnašo dydis būtų turėjęs priklausyti nuo laivo tonažo ir nuo jo taršos lygio. Tokio fondo įsteigimas būtų puikus principo „teršėjas moka“ taikymo pavyzdys. Dalis šių pinigų galėtų būti panaudota darbo sąlygoms Pietryčių Azijos šalyse gerinti, mokant darbininkus laikytis darbo saugos taisyklių, informuojant vietos gyventojus apie pavojus, susijusius su neatsakingu didelių jūrinių laivų išmontavimu bei gerinant vietinę viešąją infrastruktūrą.

1.6 EESRK ragina Europos Komisiją ištirti galimybę šias lėšas panaudoti išmontavimo pajėgumams plėtoti ir perdirbimo pramonei Europoje kurti. Europos Sąjungoje yra pakankamai laivų statybos pajėgumų, kurie labai mažai arba visai nenaudojami laivams statyti ar remontuoti, tačiau jie tikėtų laivų išmontavimui ir jų perdirbimui. Tai puikiai derėtų su ES siekiu tapti tvaria „perdirbimo visuomene“, kuri atliekas perdirba į žaliavas

taikydama pažangią ir gerai suderintą sistemą. Tai galėtų būti naudinga ekonominiu požiūriu, kadangi būtų sukuriama vertingų medžiagų, kurios patenkintų didelę dalį žaliavų poreikio ir leistų sukurti daug naujų darbo vietų. Kadangi žaliavų kainos nuolat kyla, o daugelyje Sąjungos valstybių narių didėja nedarbas, tai galėtų būti labai naudinga visai Europai. Be to, nebeeksplloatuojamų laivų perdirbimo sektoriaus sukūrimas būtų naudingas pajūrio teritorijų vystymuisi, sudarytų sąlygas jaunimui įgyti perspektyvias specialybes ir suteiktų galimybių bedarbiams.

1.7 Jei ES iš tikrųjų siekia, kad jos laivai būtų išmontuojami atsakingai, visiškai pagrįsta būtų finansuoti šiam tikslui reikalingą infrastruktūrą, užtikrinančią, kad tai būtų daroma deramu būdu. Rinkos ekonomikoje nemokamai nėra nieko – už viską reikia mokėti. Jei išmontavimas vykdomas atsakingai, ši kaina apsiriboja pinigais. Kai išmontuojama neatsakingai, ši kaina matuojama ir kitomis vertybėmis, tokiomis kaip vietinės aplinkos tarša ir žmonių gyvybių praradimu. Kadangi mes Europos Sąjungoje nemanome, kad šias vertybes galėtume teisėtai aukoti, negalime leisti, kad taip būtų elgiamasi ir prekyboje su ES nepriklausančiomis šalimis. Komisijai derėtų labiau tai pabrėžti. Todėl EESRK mano, kad Komisija būtų galėjusi pateikti geresnį, kūrybiškesnį, didesnio užmojo ir naujoviškesnį pasiūlymą, geriau atitinkantį ankstesnių Komisijos dokumentų ir paskelbtų Komiteto nuomonių užmojų.

1.8 EESRK rekomenduoja, kad, kalbant apie leidimų perdirbti laivus išdavimą ne OECD šalių perdirbimo kompleksams, jei jie atitinka reikalavimus ir yra įtraukti į „Europos Sąjungos sąrašą“, reglamento nuostatos visų pirma būtų grindžiamos kompetentingų tarptautinių organizacijų nustatytais šiuo metu galiojančiomis gairėmis<sup>(1)</sup>, pačia Bazelio konvencija ir jos techninėmis gairėmis.

## 2. Įžanga

2.1 XX a. 9-ojo dešimtmečio pabaigoje toksinių atliekų siuntimo iš pramoninių šalių į besivystančiąsias atvejais sukėlė tarptautinį pasipiktinimą. Apie aštuonis tūkstančius statinių su cheminėmis atliekomis, kurios buvo išmestos Koko Byče, Nigerijoje, ir laivus, pvz., „Karin B“, plaukiojančius iš uosto į uostą ir bandančius atsikratyti savo pavojingų atliekų krovinių, buvo rašyta pirmuosiuose laikraščių puslapiuose. Tada buvo pareikalaujama priimti tarptautines taisykles. 1989 m. kovo 22 d. buvo priimta Jungtinių Tautų Bazelio konvencija, kurios tikslas – sukurti pavojingų atliekų judėjimo per tarptautines sienas kontrolės sistemą.

2.2 Bazelio konvencijoje numatyta pasaulinė raštu pateikiamų išankstinių pranešimų ir leidimų suteikimo sistema,

<sup>(1)</sup> Techninės dalinio arba pilno laivų demontavimo tvarkymo aplinkai saugiu būdu gairės, Bazelio konvencija dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės, Jungtinių Tautų aplinkos programa; Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) gairės „Sauga ir sveikata, susijusi su laivų išardymu: gairės Azijos šalims ir Turkijai“; Laivų perdirbimo gairės, Tarptautinės jūrų organizacija (TJO).

pagal kurią vykdomas tarptautinis atliekų vežimas. 1995 m. buvo priimtas pakeitimas, kuriuo uždraudžiamas pavojingų atliekų išvežimas iš Europos Sąjungos ir OECD valstybių į OECD nepriklausančias šalis. Europos Sąjunga perkėlė į Bendrijos teisę tiek Bazelio konvenciją, tiek ir pakeitimą dėl atliekų išvežimo uždraudimo<sup>(2)</sup>.

2.3 Nors atliekų vežimą reglamentuojantys teisės aktai taikomi taip pat ir laivams, o pagal Bazelio konvencijos nuostatas praėjus tam tikram eksploatavimo laikui laivus galima laikyti atliekomis, pagal kitas tarptautines taisykles jie vis dar gali būti laikomi laivais. Kadangi beveik visuose laivuose yra nemažai pavojingų medžiagų, tokių kaip tepalai ir angliavandenių dumbblas, asbestas, stiklo vata, polichloruoti bifenilai (PCB), tributilalavas (TBT), sunkieji metalai dažuose ir kitos medžiagos, į laužą atiduodami laivai turi būti laikomi pavojingomis atliekomis. Pagal Bazelio konvenciją, tokie su ES vėliava plaukiojantys laivai, jei jie buvo „eksportuoti“ iš OECD šalių, gali būti išmontuojami tik OECD šalyse.

2.4 Tačiau laivai nuolat apeina teisės aktus, todėl tiek tarptautinės taisyklės, tiek ir Sąjungos teisės aktų nuostatos tampa neveiksmingos. Siekdamas pagerinti padėtį, Bazelio konvencijos šalis 2004 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (angl. IMO) paprašė parengti privalomus laivų perdirbimo reikalavimus. 2006 m. Tarptautinė jūrų organizacija parengė sutarties projektą, kuris 2009 m. buvo priimtas kaip *Honkongo konvencija dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo* (toliau – „Honkongo konvencija“). Tačiau ji įsigalios ir duos rezultatų tik tada, kai ją ratifikuos pakankamas didžiųjų vėliavos valstybių ir laivus perdirbančių šalių skaičius.

2.5 Bazelio konvencijos šalis 2006 m. pritarė Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijos projektui ir ėmėsi atlikti preliminarių vertinimą, siekdamas nustatyti, ar Honkongo konvencija nustatomas kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygis yra lygiavertis nustatytajam Bazelio konvencija. Europos Sąjunga ir jos valstybės narės baigė vertinimo darbus 2010 m. priimdamos sprendimą, kad abi konvencijos galimai užtikrina veiksmingą laivų, kurie laikytini atliekomis, kontrolės ir taisyklių laikymosi lygį. 2011 m. spalio mėn. Bazelio konvencijos šalis paragino ratifikuoti Honkongo konvenciją, kad ji galėtų įsigaliooti. Manoma, kad ji galėtų įsigaliooti ne anksčiau kaip 2020 m. Įsigaliojus šiai konvencijai, suinteresuotosios šalys galės išmontuoti savo didžiuosius prekybinius laivus tik konvenciją pasirašiusiose šalyse.

2.6 Vis dar praktikuojamas kenksmingas aplinkai ir pavojingas laivų išmontavimo metodas verčia Komisiją nuolat rūpintis ir stebėti, kokie pokyčiai vyksta šioje srityje. 2007 m.

<sup>(2)</sup> 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo.

Komisija priėmė Žaliąją knygą dėl geresnio laivų išmontavimo <sup>(3)</sup>, o 2008 m. – komunikatą, kuriuo siūloma ES laivų išmontavimo strategija <sup>(4)</sup>. EESRK dėl šių dokumentų jau buvo parengusi ne vieną nuomonę <sup>(5)</sup>. Ši nuomonė – Komiteto atsakas į Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymą dėl reglamento dėl laivų perdirbimo <sup>(6)</sup>.

### 3. Pasiūlymo aplinkybės

3.1 Laivų išmontavimui esminį poveikį daro su rinka susiję veiksniai. Laivo išmontavimą nulemia senėjančio laivyno priežiūros sąnaudos, transporto tarifai ar metalo laužo kaina. Išmontavimo vietos pasirinkimas priklauso nuo siūlomų išmontavimo kainų. Savo ruožtu ši kaina priklauso nuo perdirbto plieno paklausos regione ir darbininkų bei aplinkos apsaugai skirtos infrastruktūros kainos. Laikui bėgant dėl visų šių veiksnių didžiųjų jūros laivų išmontavimo darbai persikėlė į Pietryčių Azijos šalis.

3.2 Daugiau kaip 80 proc. visų nuo 2004 m. pasaulyje išmontuotų eksploatavimui netinkamų laivų buvo išmontuota Indijoje, Pakistane ir Bangladeše, taikant vadinamąjį „ištraukimo į krantą“ metodą. Laivai ištraukiami į smėlio paplūdimius ir vėliau ardomi nenaudojant sunkiųjų mašinų. Be to, šios šalys neturi atitinkamos infrastruktūros, būtinos atsakingam labai taršių ir nuodingų atliekų perdirbimui. Pietryčių Azijos valstybių vyriausybės nelinkusios keisti šios praktikos, kadangi mano, jog laivų perdirbimas yra ekonomiškai svarbi veikla, kuriai reikėtų kuo mažiau trukdyti. Ši veikla sukuria labai daug darbo vietų, tačiau socialiniai ir aplinkosauginiai jos padariniai yra katastrofiški.

3.3 Išmontavimui į Aziją siunčiami laivai yra vienas iš pagrindinių į besivystantį pasaulį patenkančių pramoninių šalių pavojingų atliekų šaltinių. Juose yra tokių medžiagų kaip asbestas, tepalai, naftos nuosėdos, polichloruoti bifenilai (PCB) ir sunkieji metalai. 2004 m. Komisijos (GD TREN) tyrimo metu apskaičiuota, kad iki 2015 m. į išmontavimo aikšteles kasmet patenkančių pavojingų atliekų sudėtyje bus 1–3 tūkst. tonų asbesto, nuo 170–540 tonų tributilalavo (TBT), 6–20 tūkst. tonų kenksmingų dažų, o naftos nuosėdos sudarys nuo 400 tūkst. iki 1,3 mln. tonų per metus. Nors šios veiklos poveikis aplinkai nebuvo nuodugnai tiriama, turimi duomenys rodo, kad jūros vanduo, pakrantės gruntas ir nuosėdos yra stipriai paveikti. Indijoje ir Bangladeše esančių išmontavimo aikštelių padaryta jūrų tarša aiškiai matoma šių vietovių nuotraukose iš oro. Nevyriausybinių organizacijų praneša, kad tose srityse išnyko augmenija ir žuvis.

3.4 Darbininkų saugos ir sveikatos sąlygos Pietryčių Azijos laužo aikštelėse yra kritinės. Egzistuoja didelė pavojingų nelaimių rizika, visų pirma dėl sunkiųjų mašinų ir darbininkų

saugos įrengimų stokos. Indijos vyriausybės ataskaitos duomenimis, 1996–2003 m. Alango aikštelėse įvyko 434 nelaimės, per kurias žuvo 209 žmonės. Įvairiose Pakistano pateikiamose ataskaitose nurodyta, kad šioje šalyje 1986–2006 m. žuvo daugiau kaip 400 darbininkų, o 6 000 buvo sunkiai sužeisti. Be to, tūkstančiai darbininkų, suserga nepagydomomis ligomis dėl toksinių medžiagų tvarkymo ir įkvėpimo, nesant minimalių atsargumo ar saugos priemonių. Dauguma darbininkų atvyksta iš skurdžiausių regionų, yra nekvalifikuoti, dirba be darbo sutarčių, sveikatos draudimo ar draudimo nelaimingų atsitikimų ir jiems neleidžiama kurti profesinių sąjungų. Indijoje atliktas tyrimas atskleidė, kad šiame sektoriuje dirba labai daug vaikų. Ketvirtadalis visų darbininkų yra jaunesni nei 18 metų, o 10 proc. yra neturi nė 12 metų.

### 4. Esminės reglamento nuostatos

4.1 Siūlomo laivų perdirbimo reglamento tikslas – smarkiai sumažinti neigiamą poveikį, susijusį su laivų, plaukiojusių su ES valstybės narės vėliava, perdirbimu, ypač Pietryčių Azijoje, tačiau papildomai nedidinant nereikalingos finansinės naštos. Jame numatyta pradėti anksčiau įgyvendinti Honkongo konvencijos reikalavimus, taip paspartinant jos įsigaliojimą viso pasaulio lygmeniu.

4.2 Anksčiau siekiama pradėti taikyti šias Honkongo konvencijos nuostatas:

4.2.1 Su ES valstybės narės vėliava plaukiojantis laivas privalo sudaryti ir turėti jame esančių pavojingų medžiagų sąrašą, kuris turi būti periodiškai atnaujinamas visą laivo eksploatavimo trukmę. Šis įpareigojimas naujesiems laivams taikomas nedelsiant, o jau eksploatuojamiems laivams tam suteikiamas penkerių metų laikotarpis. Kad patvirtintas laivų perdirbimo kompleksas galėtų ir turėtų teisę tvarkyti visas laive esančias pavojingas medžiagas ir atliekas, prieš laivą atiduodant perdirbti sąrašas turi būti atnaujintas ir išsamiai užpildytas.

4.2.2 Reikalavimų, kuriuos turi atitikti laivų perdirbimo kompleksai, sąrašas buvo parengtas remiantis techniniais Honkongo konvencijos reikalavimais. Į šį sąrašą įtraukti papildomi reikalavimai, kuriais siekiama užtikrinti geresnę aplinkos ir visuomenės sveikatos apsaugą. Šiuos reikalavimus atitinkantys kompleksai bus įtraukti į Europos Sąjungos laivų perdirbimo kompleksų sąrašą. Su ES valstybių narių vėliava plaukiojusius laivus perdirbti bus galima tik Europos Sąjungos sąraše esančiuose kompleksuose.

4.2.3 Prieš pristatant su ES valstybės narės vėliava plaukiojusį laivą į perdirbimo kompleksą, jame turės būti iki minimumo sumažintas pavojingų atliekų kiekis. Tanklaivių atveju laivų savininkai turės užtikrinti, jog laivai į perdirbimo kompleksą patektų tokios būklės, kad jiems būtų galima suteikti patekti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams saugios erdvės sertifikatus siekiant apsaugoti laivų perdirbimo kompleksų darbininkus nuo sprogimų ir (mirtinų) nelaimingų atsitikimų.

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

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

<sup>(5)</sup> CESE 1701/2007, OL C 120, 2008 5 16, p. 33; CESE 877/2009, OL C 277, 2009 11 17, p. 67.

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

4.3 Kitaip nei dabartiniai teisės aktai, siūlomas reglamentas grindžiamas Honkongo konvencija nustatyta kontrolės ir vykdymo užtikrinimo sistema, kurios nuostatos specialiai pritaikytos tarptautinės laivybos laivams. Taip stengiamasi užtikrinti, kad bus labiau laikomasi Sąjungos teisės aktų reikalavimų. Didžiausia šiuo metu galiojančių teisės aktų problema ta, kad sunku nustatyti, kada laivas priskirtinas atliekų kategorijai. Išgaliojus naujoms taisyklėms valstybės narės tinkamu laiku gaus pranešimą apie planuojamą perdirbimo pradžią ir apie jo užbaigimą. Palygindamos laivų, kuriems buvo išduotas pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas, ir laivų, kurie buvo perdirbti leidimą turinčiuose kompleksuose, sąrašus, jos galės lengviau aptikti neteisėto perdirbimo atvejus.

4.4 Laivų perdirbimo pajėgumų Europoje sektoriuje, be ekonominių veiksnių, yra ir problemų, susijusių su atsakingo perdirbimo proceso įdiegimu. Turimų pajėgumų vos pakanka ES valstybių narių karinių laivynų ir kitiems viešosios valdžios institucijoms priklausantiems laivams perdirbti. Šiuo reglamentu būtų leidžiama laivus perdirbti OECD nepriklausančiose valstybėse esančiuose kompleksuose, jei šie atitinka reikalavimus ir yra įtraukti į Europos Sąjungos sąrašą – tokiu būdu būtų sprendžiama ir šiuo metu aktuali laivų savininkams teisėtai prieinamų perdirbimo pajėgumų trūkumo problema. Tai labai svarbu ir todėl, kad artimiausiu dešimtmečiu numatomas staigus perdirbamų laivų skaičiaus didėjimas.

## 5. Bendrosios pastabos

5.1 Laivų išmontavimas vykdomas visiškai neatsakingai. Dauguma laivų išmontuojami vadinamuoju ištraukimo į krantą metodu, (angl. *beaching*), laivą paprasčiausiai ištraukus į Indijos, Bangladešo ar Pakistano paplūdimį. Po to juos ardo nekvalifikuoti darbininkai, įskaitant vaikus, neturintys nei atitinkamos įrangos, nei reikiamos apsaugos nuo išmontavimo metu išleidžiamų į aplinką pavojingų medžiagų. Darbininkai išnaudojami nesuteikiant jiems jokių galimybių ginti savo teises, nes šiame sektoriuje (ypač Bangladeše ir Pakistane) jiems draudžiama kurti profesines sąjungas. Vyriausybės nesiima jokių priemonių prieš šiuos piktnaudžiavimus. Šioms šalims tai yra svarbi ekonominė veikla, joms būdingos silpnos ir korumpuotos vyriausybės, o šio sektoriaus įmonės yra stiprios ir veikia nepaisydamos etikos normų.

5.2 Šios veiklos ekonominis interesas – ne vien darbo vietų kūrimas, bet taip pat, ir net visų pirma, – žaliavų poreikio tenkinimas. Didžiąją plieno poreikio dalį šios šalys patenkina perdirbdamos laivus. Šios veiklos nauda darbo vietų kūrimo požiūriu taip pat reikšminga, tačiau socialiniu aspektu ji vertinama prieštaringai. Visų pirma, joje dirba daugiausia nekvalifikuoti darbininkai iš skurdžiausių gyventojų sluoksnių. Šie asmenys įdarbinami, tačiau neturi pastovaus darbo, nes samdomi tik vienadieniam darbui. Pagal Europos ir pasaulinę užimtumo koncepciją (TDO 2009 m. priimta Tinkamo darbo darbotvarkė ir Visuotinis darbo vietų paktas), darbuotojui užtikrinama galimybė iš savo darbo gyventi ir išlaikyti šeimą. O Pietryčių Azijos paplūdimiuose esančiose laužo aikštelėse dirbantys ardytojai iš savo darbo negali gyventi, nebent tik išgyventi tam tikrą laiką. Iš tikrųjų šis darbas yra daugelio darbininkų mirties priežastis, ir ji būna arba greita – dėl dažnų nelaimingų atsitikimų darbe, arba lėta – dėl piktybinių ir nepagydomų ligų, kuriomis jie suseraga dėl darbo sąlygų.

5.3 Šioje srityje Europos Sąjungai tenka gana didelė atsakomybė, nes didžioji pasaulinio laivyno dalis priklauso ES valstybių narių laivų savininkams. Komisijai jau daugelį metų kelia susirūpinimą tendencijos šiame sektoriuje, iš dalies dėl pastovaus Bazelio konvencijos taisyklių nesilaikymo. Todėl prieš keletą metų ji nusprendė spręsti šią problemą. Per pastaruosius penkerius metus Komisija paskelbė žaliąją knygą šiuo klausimu, vėliau – komunikatą, dabar – pasiūlymą dėl reglamento.

5.4 Pasiūlymas dėl reglamento dėl laivų išmontavimo nedaug skiriasi nuo anksčiau šiuo klausimu paskelbtos žaliosios knygos ir komunikato. Abiejuose pastaruosiuose dokumentuose buvo nuodugniai išanalizuotos laivų išmontavimo Bangladeše, Indijoje ir Pakistane problemos ir prieita prie išvados, jog būtina imtis griežtų priemonių siekiant ištaisyti netoleruotiną padėtį šiose šalyse. Tačiau pasiūlyme dėl reglamento numatytos priemonės šių problemų neišsprendžia. EESRK gali tik padaryti išvadą, kad šiam tikslui įgyvendinti akivaizdžiai trūksta politinės valios.

5.5 Nagrinėjamame dokumente neatspindėti ankstesniuose dokumentuose numatyti planai, kuriais siekiama, pvz., nustatyti tam tikrus reikalavimus laivų savininkams, statytojams ir iškrovimo sektoriaus verslininkams, įpareigojančius juos stebėti, kad laivų išmontavimas ir perdirbimas pasibaigus jų eksploataavimo laikotarpiui būtų vykdomas atsakingai. Pasiūlytos priemonės silpnos ir jose daug teisinių spragų.

5.6 Kai buvo parengti pasiūlymai dėl Honkongo konvencijos nuostatų, Bazelio konvenciją pasirašiusios šalys ėmėsi atlikti preliminarų vertinimą, siekdamos nustatyti, ar abiejų konvencijų nustatomas kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygis yra lygiavertis. Šiuo klausimu nebuvo pasiekta visiško sutarimo. Tarptautinės jūrų organizacijos ir ES valstybių narių nuomone, vertinimo išvados šiuo klausimu teigiamos. Nuomonių nesutarimų priežastis gali būti ta, kad Honkongo konvencijoje kalbama tik apie laivų išmontavimą, tuo tarpu Bazelio konvencija labiau siekiama įtvirtinti atsakingą pavojingų medžiagų tvarkymą ir joje pateikti reikalavimai dėl tolesnių šio proceso etapų. Honkongo konvencijoje šis klausimas svarstomas paviršutiniškai. EESRK pažymi, kad Komisijos pasiūlyme jis svarstomas, bet tik bendrais bruožais, ir rekomenduoja, kad, kalbant apie leidimų perdirbti laivus išdavimą ne OECD šalių perdirbimo kompleksams, jei jie atitinka reikalavimus ir yra įtraukti į „Europos Sąjungos sąrašą“, reglamento nuostatos visų pirma būtų grindžiamos kompetentingų tarptautinių institucijų nustatytomis šiuo metu galiojančiomis gairėmis<sup>(7)</sup>, pačia Konvencija ir jos techninėmis gairėmis.

5.7 Nors nagrinėjamojo pasiūlymo nuostatos išsamesnės, nei Honkongo konvencijos, jos vis dėlto nėra tokios išsamios kaip Bazelio konvencijos nuostatos. Komisija nurodo nepageidaujanti nustatyti per griežtų reikalavimų, siekdama, kad šalys, kuriose

(7) Žr. 1 išnašą.



laivų išmontavimas vyksta žmonėms ir aplinkai kenksmingais metodais, neatsisakytų pasirašyti Honkongo konvenciją, nes tokiu atveju reglamentas prarastų savo tikslumą. Bet toks argumentavimas ginčytinas – kai konkretūs teisės aktai ar reguliuojančios taisyklės (Bazelio konvencija) nuolat pažeidinėjamos, keisti jas nauja teisine sistema, kurioje nustatyti žemesni reikalavimai (Honkongo konvencija) – ne geriausias šios problemos sprendimas. Komisija turėtų daugiau dėmesio skirti geresniam nuostatų vykdymui.

5.8 Du dažniausiai naudojami būdai apeiti Bazelio konvencijos reikalavimus – laivo vėliavos keitimas (vietoje ES valstybės narės vėliavos iškeliant trečiosios šalies vėliavą) ir laivo pardavimas tarpininkui. Jei šis pardavimas vyksta Europos teritoriniuose vandenyse, tarpininkas neturi teisės plukdyti laivą išmontavimui į šalį, kuri nėra OECD narė, nes jis privalo laikytis Bazelio konvencijos taisyklių. Tokiais atvejais tarpininkas pateikia deklaraciją, kurioje nurodo, kad laivą pirkto ne išmontavimui, bet ekonominei veiklai vykdyti. Tačiau, vos išplaukęs iš Europos teritorinių vandenų, laivas toliau plaukia Pietryčių Azijos paplūdimių kryptimi, o deklaracija pasirodo esanti pateikta tik instancijoms suklaidinti.

5.9 EESRK pažymi, kad į Komisijos pasiūlymą įtrauktos pagrindinės Honkongo konvencijos nuostatos, pagal kurias viena dalis atsakomybės tenka vėliavos šalims, perdirbančioms šalims ir uosto valstybėms, o kita jos dalis – laivų savininkams, statytojams ir perdirbimo infrastruktūros tinklams. Tačiau Komitetas abejoja, ar toks padalijimas pakankamai proporcingas, ir norėtų, kad paskirstant atsakomybę būtų patikslinta ir ankstesnių savininkų ir (arba) tikrųjų savininkų dalis.

5.10 Pasiūlyme, pavyzdžiui, nenumatyta jokia ekonominė priemonė, kuria galėtų naudotis Komisija, norėdama pakreipti padėtį norima linkme. Nors šios priemonės klausimas jau buvo iškeltas ankstesniuose dokumentuose. Komisija buvo užsakiusi tyrimą dėl galimybės įsteigti fondą, į kurį įnašus turėtų mokėti kiekvienas Europos uoste prisišvartavęs laivas. Įnašo dydis būtų turėjęs priklausyti nuo laivo tonažo ir nuo jo taršos lygio. Tokio fondo įsteigimas būtų puikus principo „teršėjas moka“ taikymo pavyzdys. Dalis šių pinigų galėtų būti panaudota darbo sąlygoms Pietryčių Azijos šalyse gerinti, mokant darbininkus laikytis darbo saugos taisyklių, informuojant vietos gyventojus apie pavojus, susijusius su neatsakingu didelių jūrinių laivų išmontavimu bei gerinant vietinę viešąją infrastruktūrą.

5.11 EESRK ragina Europos Komisiją ištirti galimybę šias lėšas panaudoti išmontavimo pajėgumams plėtoti ir perdirbimo pramonei Europoje kurti. Europos Sąjungoje yra pakankamai laivų statybos pajėgumų, kurie labai mažai arba visai nenaudojami laivams statyti ar remontuoti, tačiau jie tikėtų laivų išmontavimui ir jų perdirbimui. Tai puikiai derėtų su ES siekiu tapti tvaria „perdirbimo visuomene“, kuri atliekas perdirba į žaliavas taikydama pažangią ir gerai suderintą sistemą. Tai galėtų būti

naudinga ekonominiu požiūriu, kadangi būtų sukuriama vertingų medžiagų, kurios patenkintų didelę dalį žaliavų poreikio ir leistų sukurti daug naujų darbo vietų. Kadangi žaliavų kainos nuolat kyla, o daugelyje Sąjungos valstybių narių didėja nedarbas, tai galėtų būti labai naudinga visai Europai.

5.12 Jei ES iš tikrųjų siekia, kad jos laivai būtų išmontuojami atsakingai, visiškai pagrįsta būtų finansuoti šiam tikslui reikalingą infrastruktūrą, užtikrinančią, kad tai būtų daroma deramu būdu. Rinkos ekonomikoje nemokamai nėra nieko – už viską reikia mokėti. Jei išmontavimas vykdomas atsakingai, ši kaina apsiriboja pinigais. Kai išmontuojama neatsakingai, ši kaina matuojama ir kitomis vertybėmis, tokiomis kaip vietinės aplinkos tarša ir žmonių gyvybių praradimu. Kadangi mes Europos Sąjungoje nemanome, kad šias vertybes galėtume teisėtai aukoti, negalime leisti, kad taip būtų elgiamasi ir prekyboje su ES nepriklausančiomis šalimis. Komisijai derėtų labiau tai pabrėžti. Todėl EESRK mano, kad Komisija būtų galėjusi pateikti geresnį, kūrybiškesnį, didesnio užmojo ir naujoviškesnį pasiūlymą, geriau atitinkantį ankstesnių Komisijos dokumentų ir paskelbtų Komiteto nuomonių užmojų.

## 6. Konkrečios pastabos

6.1 Visiškai pritardamas pasiūlymo dėl laivų perdirbimo tikslui ir Komisijos pasirinktam esminiam požiūriui, EESRK labai abejoja jo taikymo veiksmingumu. Komitetas kritiškai vertina šias toliau pateiktas nuostatas.

6.2 Reglamento 15 straipsnyje numatyta galimybė įtraukti ne Sąjungoje esančius laivų perdirbimo kompleksus į Europos Sąjungos sąrašą, jei jie atitinka ES nustatytus reikalavimus dėl atsakingo laivų išmontavimo. Tačiau patys perdirbimo kompleksai turi įrodyti, kad jie atitinka tuos reikalavimus. Reglamente numatyta, kad Komisijos ar jos vardu veikiančių atstovų vietos patikrinimai nėra privalomi. EESRK ragina Komisiją įsteigti aiškų ir veiksmingą trečiosios šalies atliekamų patikrinimų ir priežiūros mechanizmą, kad būtų laikomasi 12 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

6.3 12 straipsnyje išvardinti laivų perdirbimo kompleksams, norintiems patekti į Europos Sąjungos sąrašą, taikomi reikalavimai. Komitetas neturi jokių priekaištų patiems reikalavimams. Vis dėlto jis pažymi, kad pagal 28 straipsnyje numatytas pereinamojo laikotarpio nuostatas valstybės narės turi galimybę iki Europos Sąjungos sąrašo paskelbimo leisti perdirbti laivus ne Sąjungoje esančiuose kompleksuose su sąlyga, kad remiantis laivo savininko ar laivų perdirbimo komplekso pateikta ar kitaip gauta informacija patikrinama, ar laivų perdirbimo kompleksas atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus. Ir šiuo atveju EESRK ragina Komisiją įsteigti aiškų ir veiksmingą trečiosios šalies atliekamų patikrinimų ir priežiūros mechanizmą, kad būtų laikomasi 12 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

6.4 23 straipsnyje užsiminta, kad reglamento nuostatų pažeidimų atvejais numatomos pagal civilinę arba administracinę teisę taikytinos nuobaudos, kurios turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Tačiau nenustatyta jokia konkreti nuobauda. Tame pačiame straipsnyje numatyta galimybė taikyti nuobaudas taip pat ir priešpaskutiniam savininkui, jei laivas parduodamas ir per šešis mėnesius nuo pardavimo atiduodamas perdirbti į kompleksą, kuris neįtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą. Komitetas vis dėlto pabrėžia, kad, atsižvelgus į vidutinę laivo eksploatavimo laikotarpio trukmę, šeši mėnesiai yra pernelyg trumpas laikas. Be to, jis atkreipia dėmesį, kad savininkas, norėdamas pasinaudoti išimtimi ir išvengti nuobaudos, įrodymui, kad jis pardavė savo laivą ne perdirbimo tikslu, paprasčiausiai pateikia deklaracijas. Nagrinėjant su Bazelio konvencijos nuostatų vykdymu susijusias problemas, buvo nustatytas ne vienas analogiško vengimo atvejis.

6.5 30 straipsnyje Komisija siūlo šį reglamentą persvarstyti ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams nuo Honkongo konvencijos įsigaliojimo. Kadangi ji turėtų įsigalioti 2020 m., reglamentą tektų persvarstyti 2022 m. Be to, Komisija numato galimybę įtraukti į Europos Sąjungos sąrašą laivų perdirbimo

kompleksus, kuriems Honkongo konvencijos šalys suteikė veiklos leidimus, kad būtų išvengta darbo dubliavimosi ir papildomos administracinės naštos. Tačiau visiškai tikėtina, kad šie kompleksai, o ypač po išmontavimo atsiradusioms pavojingoms medžiagoms atsakingai perdirbti skirta gamybos grandinė neatitinka Europos Sąjungos sąrašo reikalavimų. Taip gali būti padaryta žala šiuo metu vykstančiam perdirbimo procesui.

6.6 EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad laivų perdirbimas šalyse, kurios taiko ištraukimo į krantą metodą, vyksta labai žemo darbo saugos lygio sąlygomis, negailestingai išnaudojant darbininkus ir darant neigiamą poveikį aplinkai. Laivai paplūdimiuose ardomi rankiniu būdu. Visos laive buvusios kenksmingos medžiagos (angliavandenilis, tepalo dumblas, PCB ir t. t.) nekludomai išteka į jūrą arba susigeria į paplūdimio smėlį. Vietoje atliktais tyrimais nustatyta, kad aplink paplūdimius, kuriuose vyksta išmontavimo darbai, visiškai išnyko buvusi flora ir fauna. Būtų galima tikėtis, kad Komisija, atsižvelgdama į ES tvaraus vystymosi programą, nedvejodama pašalins iš Europos Sąjungos sąrašo šį metodą taikančius perdirbimo kompleksus. Pasiūlytame dokumente nėra aiškios nuostatos šiuo klausimu.

2012 m. liepos 12 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*  
Staffan NILSSON

## PRIEDAS

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės**

Toliau pateikiami diskusijų metu atmesti pakeitimai, už kuriuos buvo atiduota ne mažiau kaip 1/4 balsų:

**5.5 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

*„Nagrinėjamame dokumente neatspindėti ankstesniuose dokumentuose numatyti planai, kuriais siekiama, pvz., nustatyti tam tikrus reikalavimus laivų savininkams, statytojams ir iškrovimo sektoriaus verslininkams, įpareigojančius juos stebėti, kad laivų išmontavimas ir perdėbimas pasibaigus jų eksploatavimo laikotarpiui būtų vykdomas atsakingai. Pasiūlytos priemonės ~~silpnos galėtų būti tvirtesnės ir jose daug~~ teisinių ~~pragmatikumu~~.“*

**Balsavimo rezultatas**

|           |    |
|-----------|----|
| Už        | 70 |
| Prieš     | 72 |
| Susilaikė | 0  |

**5.7 punktas**

Iš dalies pakeisti taip:

*„Nors nagrinėjamojo pasiūlymo nuostatos išsamesnės, nei Honkongo konvencijos, jos vis dėlto nėra tokios išsamios kaip Bazelio konvencijos nuostatos. Komisija nurodo nepageidaujanti nustatyti per griežtų reikalavimų, siekdama, kad šalyse, kuriose laivų išmontavimas vyksta žmonėms ir aplinkai kenksmingais metodais, neatsisakytų pasirašyti Honkongo konvencijos, nes tokiu atveju reglamentas prarastų savo tikslumą. ~~Bet toks argumentavimas ginčytinas – kai konkretūs teisės aktai ar reguliuojančio taisyklės (Bazelio konvencija) nuolat pažeidžiamos, keisti jas nauja teisine sistema, kurioje nustatyti žemesni reikalavimai (Honkongo konvencija) – ne geriausias šios problemos sprendimas. Komisija turėtų daugiau dėmesio skirti geresniam nuostatų vykdymui.~~“*

**Balsavimo rezultatas**

|           |    |
|-----------|----|
| Už        | 65 |
| Prieš     | 86 |
| Susilaikė | 0  |

**5.10 ir 1.5 punktai (balsuota iš karto dėl abiejų)**

Išbraukti:

*„Pasiūlyme, pavyzdžiui, nenumatyta jokia ekonominė priemonė, kuria galėtų naudotis Komisija, norėdama pakreipti padėtį norima linkme. Nors šios priemonės klausimas jau buvo iškeltas ankstesniuose dokumentuose. Komisija buvo užsakiusi tyrimą dėl galimybės įsteigti fondą, į kurį įnašus turėtų mokėti kiekvienas Europos uoste prisivertavęs laivas. Įnašo dydis būtų turėjęs priklausyti nuo laivo tonažo ir nuo jo taršos lygio. Tokio fondo įsteigimas būtų puikus principo „teršėjas moka“ taisyklės pavyzdys. Dalis šių pinigų galėtų būti panaudota darbo sąlygoms Pietryčių Azijos šalyse gerinti, mokant darbininkus laikytis darbo saugos taisyklių, informuojant vietos gyventojus apie pavojus, susijusius su neatsakingu didelių jūrinių laivų išmontavimu bei gerinant vietinę viešąją infrastruktūrą.“*

**Balsavimo rezultatas**

|           |    |
|-----------|----|
| Už        | 69 |
| Prieš     | 80 |
| Susilaikė | 2  |