

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Zaļā grāmata par kuģu labāku demontāžu”

COM(2007) 269 galīgā redakcija

(2008/C 120/08)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 22. maijā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Zaļā grāmata par kuģu labāku demontāžu”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Lauksaimniecības, lauku attīstības un vides specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2007. gada 31. oktobrī. Ziņotājs — Adams kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 440. plenārajā sesijā, kas notika 2007. gada 12. un 13. decembrī (13. decembra sēdē), vienbalsīgi pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu par rīcību starptautiskā un reģionālā līmenī, lai pēc iespējas ātrāk mainītu pašreizējo nepieņemamo kuģu demontāžas praksi.

1.2 Šībrīža kuģu demontāžas nozares starptautiskā struktūra aptver kā labi aprīkotas uzņēmumus ar sausajiem dokiem, tā arī tādus, kas izmanto pludmales, kurās kuģus sadala ar rokām un ir nodrošināta tikai minimāla līmeņa drošība, kā arī veselības un vides aizsardzība. Lielākās daļas tirdzniecības kuģu ekspluatācijas cikls pēdējā laikā beidzas kādā no šīm pludmalēm Dienvidāzijā. Visā pasaulē vērojams būtisks tādu demontāžas uzņēmumu trūkums, kuri atbilst vides un sociālās ilgtspējības principiem.

1.3 Komiteja izsaka bažas, ka stāvoklis vēl vairāk pasliktināsies, strauji pieaugot to kuģu skaitam, kuru izmantošana tiks izbeigta nākamajos gados pēc tam, kad visā pasaulē tiks pārtraukta vienkārša korpusa naftas tankkuģu ekspluatācija; tāpat Komiteja izsaka satraukumu par neveiktajiem pārvaldājumiem aptuveni 15 miljonu bezkravas ūdensizspaida tonnu (LTD) (1) apmērā un par kuģu būves straujo izaugsmi pēdējā laikā. Vajadzība nākamajos gados likvidēt daļu lieko kuģu ir saistīta ar ES ierosinātajiem un Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) veiktajiem pasākumiem nolūkā aizsargāt vidi, un tādējādi tieši ES ir jāuzņemas skaidra atbildība par veicamajām darbībām.

1.4 Jāatzīmē, ka daži kuģu īpašnieki savās darbības izmaksās neieklāj izdevumus par nolietotu kuģu drošu un norobežotu likvidāciju, lai arī liela daļa (2) saskata vajadzību rīkoties un uzsākt īstenot brīvprātīgus pasākumus.

1.5 Tāpat jāuzsver, ka ES gan ir spēkā tiesiska prasība, kam būtu jānovērš kuģu iespējas pēdējo reizi doties jūrā ar nolūku veikt to demontāžu vietās, kurās nav tam piemērota aprīkojuma, tomēr no šīs prasības izpildes ir viegli izvairīties. EESK ir konsekventi iestājusies, pēdējo reizi 2007. gada martā pieņemtajā

atzinumā par tematu “Zaļā grāmata par turpmāko ES jūrniecības politiku” (3), par to, ka dalībvalstīm pēc iespējas ātrāk jāratificē starptautiskās konvencijas par jūrniecības drošību un vides aizsardzību, kā arī jānodrošina to pienācīga īstenošana.

1.6 Ir atzīts, ka nolietotu kuģu demontāža ir sarežģīts jautājums, kurš aptver būtiskus darba un izejvielu resursu ieguldījumus, tādējādi attīstības valstīm paverot iespēju piedāvāt demontāžu ar zemākām izmaksām. Tajā pat laikā Komiteja atzīst, ka strukturālā nabadzība un citas sociāla un tiesiska rakstura problēmas dažos Dienvidāzijas reģionos ir cieši saistītas ar to, ka ir nepietiekami ieviesti pat minimālie darba standarti un minimālie standarti darba drošības un vides aizsardzības jomā vai arī tie vispār nepastāv.

Tādēļ EESK iesaka:

1.7 Ar SJO palīdzību būtu jāievieš stingrs starptautiskais režīms nolietotu kuģu identifikācijai, kontrolei un likvidācijai. Šim režīmam jāpiedāvā līdzvērtīgs kontroles līmenis Bāzeles konvencijā noteiktajam: tajā jāiekļauj visi atbilstošie Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) standarti; nedrīkst pieļaut nekādus atbrīvojumus un jānovērš nolietotu kuģu, kuri pārvalda bīstamus atkritumus, došanās uz valstīm, kuras nav pievienojušās minētajai konvencijai un kurām nav pienācīga aprīkojuma.

1.8 Tomēr šāda SJO nolīguma ieviešanai būs vajadzīgi vairāki gadi, tādēļ:

— jāveicina un jāatbalsta kuģu īpašnieku brīvprātīgi īstenotas un efektīvas programmas, kuru mērķis ir mazināt likvidācijas problēmas;

— ES skaidri jāpiemēro spēkā esošie tiesību akti, ieviešot Atkritumu pārvaldāšanas regulu. Būtu nekavējoties jāveic pasākumi, lai nodrošinātu ostu valstīm pilnvaras pasludināt kuģi par “nolietotu”, un būtu jāsekmē pamatnostādņu dokuments, kas precizē tādus terminus kā “nodoms veikt likvidāciju” un

(1) Eiropas Komisija, Vides ģenerāldirektorāts: “Kuģu demontāža un to iepriekšēja iztīrīšana”, galīgais ziņojums, 2007. gada jūnijs.

(2) ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO, INTERCARGO locekļi, kas veido lielu pasaules flotes daļu.

(3) OVC 168, 20.7.2007., 50. lpp.

“eksportētāja valsts”. EESK arī aicina Komisiju steidzami izstrādāt un īstenot papildu pasākumus, lai novērstu izvairīšanās iespēju, piemēram, nosakot garantijas iemaksas par kuģiem, kas vecāki par 25 gadiem vai iekļaujami augsta riska grupā, kā arī kuģniecības nozares turpmākajā subsidēšanā vadīties no tā, vai tiek izmantotas videi nekaitīgas kuģu demontāžas metodes un/vai iepriekšējās iztīrīšanas ierīcības un

— ES būtu jāizstrādā trešo personu sertifikācijas un kontroles sistēma, lai nodrošinātu demontāžas aprīkojuma drošumu un atbilstību vides prasībām. Šādu aicinājumu izteikuši kuģu īpašnieki, un tas palīdzēs radīt pārredzamus un visiem vienlīdzīgus nosacījumus.

1.9 EESK īpaši atbalsta paraugprakses veicināšanu kuģu pārstrādes jomā un kuģu iepriekšēju iztīrīšanu no gāzēm un toksiskajiem atkritumiem ES. Dalībvalstu apņemšanās šādā veidā rīkoties ar visiem valstij piederošajiem kuģiem un piemērot īpašus noteikumus nolietotu kuģu gadījumā, ja šādi kuģi tiek pārdoti trešām pusēm, ir pirmie svarīgie soļi minētās pieejas atbalstam. Kuģu iepriekšēja iztīrīšana pirms to eksporta piedāvās iespējas tīra otrreizējā tērauda nogādāšanai Dienvidāzijā, kur ir augsts pieprasījums. Šim mērķim būtu jāizstrādā pamatnostādņu dokuments par iepriekšējo iztīrīšanu.

1.10 Finanšiālas un tehniskas palīdzības sniegšana Dienvidāzijas valstīm nolūkā uzlabot to aprīkojumu mazinās dažas no lielākajām problēmām, vismaz pārceļot demontāžas darbus no pludmalēm uz norobežotām pietātnēm un sausajiem dokiem, kā arī radot lielāku drošību un labākas atkritumu apsaimniekošanas ierīcības lejtecēs.

1.11 EESK apzinās, ka efektīva rīcība šajā jomā būs saistīta ar papildu izmaksām. Tā atbalsta Komisijas iecerētos priekšlikumus par mehānismiem, kas nodrošinātu šādu izmaksu iekļaušanu kuģniecības darbību parastajās izmaksās. SJO un kuģu īpašnieki aicina veikt papildu pasākumus, lai nodrošinātu finansējumu ikviena kuģa pārstrādei, ko uzkrātu kuģa ekspluatācijas laikā vai arī nodrošinātu kā garantijas iemaksu ar brīdi, kad ir uzsākta kuģa ekspluatācija. Dažādām finanšu iestādēm ir labas iespējas strukturēt un īstenot šādus pasākumus. Ja šādu līdzekļu fondu izveidot nav iespējams, ES būtu jāapsver reģionāla līmeņa mehānismi, piemēram, ostas valsts nodevas vai tamlīdzīgi.

1.12 Ilgtermiņā labvēlīga ietekme būs pārstrādes prasībām atbilstoši projektēšanai, apzinot riskus un aizvietojošā pēc iespējas vairāk toksisko materiālu kuģu būvēšanas procesā, un EESK atbalsta kā ES un SJO, tā arī kuģu īpašnieku un būvnieku centienus šajā jomā.

2. Ievads

2.1 Atzinuma temats ir starptautiskā kuģniecība un atkritumu starptautiskie pārvaldījumi. Katru gadu sadala un pārstrādā

200 līdz 600 kuģus, tādējādi iegūstot tēraudu un citas izejvielas. Liela daļa šo darbību notiek Dienvidāzijas valstīs plūdmaiņu ietekmei pakļautās pludmalēs, praktiski neievērojot strādnieku drošības un vides aizsardzības prasības. Tiek lēsts, ka nākamajos astoņos gados vidē nonāks aptuveni 5,5 miljoni tonnu kaitīgo materiālu no nolietotiem kuģiem demontāžas novietnēs (jo īpaši naftas nogulsnes, eļļas, krāsas, polivinilhlorīds un azbests).

2.2 Nevienā no vietām, ko Indijas subkontinentā izmanto kuģu demontāžai, nav aizsargbarjeru, lai novērstu augsnes un ūdens piesārņošanu, un atkritumu apstrāde reti atbilst pat minimālajiem vides standartiem. Zemais drošības pasākumu līmenis ir iemesls biežiem negadījumiem un ilgtermiņa veselības apdraudējumam, ko rada strādnieku darbs ar toksiskiem materiāliem, nenodrošinot atbilstošu aizsardzību (*).

2.3 Nolietotu kuģu pārvietošanu no rūpnieciski attīstītajām uz attīstības valstīm regulē starptautiskās tiesības par atkritumu pārvadāšanu, un kuģu, kas satur bīstamus materiālus, eksports no ES ir aizliegts ar ES Atkritumu pārvadāšanas regulu. Tomēr kuģu nodošana brokeriem un karoga nomaīņa sarežģī īpašnieku un atbildības jautājumu risināšanu, kā arī apgrūtina spēkā esošo tiesību aktu īstenošanu un rada iespējas bezatbildīgiem kuģu īpašniekiem izvairīties no savām saistībām.

2.4 Daļējs risinājums varētu būt ES kapacitātes palielināšana. Lai arī tas varētu būt pozitīvs solis, ko varētu izmantot attiecībā uz karakuģiem un valstij piederošiem kuģiem, visticamāk, ka šādi varētu risināt tikai nelielu daļu no jautājuma par kuģu demontāžu, kuru kopējā krāvesība līdz 2020. gadam paredzama 105 miljonu LDT apjomā (**).

2.5 Tādēļ Zaļajā grāmatā tiek steidzami meklētas iespējas, ar kuru palīdzību ekonomiski izdevīgi un visaptveroši uzlabot standartus atbilstoši iepriekš minētajiem spēkā esošajiem Eiropas līmeņa un starptautiskajiem tiesību aktiem.

3. Zaļās grāmatas kopsavilkums

3.1 ES Padome 2006. gada novembra sanāksmes secinājumos atzina, ka videi nekaitīga kuģu demontāžas pārvaldība ir Eiropas Savienības prioritāte. Komisija savu viedokli jau ir izklāstījusi 2006. gada jūnijā pieņemtajā Zaļajā grāmatā par jūrniecības politiku (*), ierosinot, ka turpmākajai ES jūrniecības politikai jāatbalsta starptautiska līmeņa iniciatīvas, lai noteiktu obligātus minimālos standartus kuģu pārstrādē un veicinātu “tīru” pārstrādes iekārtu izveidi.

(*) *Young Power in Social Action (YPSA)* 2005. gada ziņojums par strādnieku stāvokli kuģu demontāžas nozarē.

(**) Eiropas Komisija, Vides ģenerāldirektorāts: “*Kuģu demontāža un to iepriekšēja iztīrīšana*”, galīgais ziņojums, 2007. gada jūnijs.

(*) COM(2006) 275 galīgā redakcija, Brisele, 7.6.2006.

3.2 Šajā Zaļajā grāmatā ietvertas jaunas idejas, lai turpinātu un pastiprinātu dialogu ar dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm, kā arī sagatavotu pamatu turpmākai rīcībai, un izteikts aicinājums meklēt atbildes uz virkni svarīgāko jautājumu, kas atspoguļo galvenās problēmas.

3.3 Šo pasākumu galvenais mērķis ir vides un cilvēku veselības aizsardzība. Nolūks nav kuģu pārstrādes uzņēmējdarbības maksimāla "pārcelšana atpakaļ" uz Eiropas Savienību, šādi atņemot Dienvidāzijas valstīm būtisku ienākumu avotu un nepieciešamos materiālus. Galamērķis ir rast visas pasaules mērogā ilgtspējīgus risinājumus.

3.4 Pašlaik vides un drošības standartiem atbilstīgā kuģu pārstrādes jauda pasaules mērogā ļauj apstrādāt augstākais 2 miljonus tonnu gadā, un tas veido aptuveni 30 % no prognozētā kopējā ikgadējā pieprasījuma pēc sagriešanas lūžņos. Vairums šādu iekārtu, jo īpaši Ķīnā un arī dažās ES dalībvalstīs, nevar piedāvāt tādas pašas cenas par sagriešanu lūžņos, un to izmaksas ir daudz augstākas salīdzinājumā ar konkurentiem Dienvidāzijā. Visi šie (un arī visi pārējie) uzņēmumi drīzumā izjutīs spiedienu, jo līdz 1300 vienkārša korpusa naftas tankkuģu ekspluatācija būs jāpārtrauc līdz 2015. gadam saskaņā ar pasākumiem, kas tika īstenoti pēc kuģu *Erika* un *Prestige* avārijām (?). Galvenās bažas izraisa tas, ka mazāk kvalificētu strādnieku nodarbināšana, veicot būtiski pieaugušu darba apjomu, vēl vairāk veicinās drošības un vides standartu pazemināšanos. Kulminācija tiks sasniegta 2010. gadā, kad saskaņā ar aprēķiniem lūžņos sagriezīs aptuveni 800 vienkārša korpusa naftas tankkuģu, tātad jārikojas ir steidzami.

3.5 Tiesiskā situācija

1989. gada Bāzeles konvencijā izveidota sistēma bīstamo atkritumu eksporta kontrolei, šķērsojot starptautiskās robežas. Absolūts aizliegums ("Bāzeles aizliegums") bīstamo atkritumu eksportam no ESAO valstīm uz valstīm, kas nav minētās organizācijas dalībnieces (?), tika noteikts 1997. gadā un iekļauts ES tiesību sistēmā, līdz ar ko tas ir saistošs dalībvalstīm. Tomēr līdzko kuģis ir pametis Eiropas teritoriālos ūdeņus, ir ļoti sarežģīti piemērot eksporta aizliegumu. Papildu saistoši noteikumi par kuģu demontāžu ir ierosināti konvencijas projektā, ko šobrīd apspriež SJO, tomēr valda vienprātība par to, ka brīdī, kad šī konvencija stāsies spēkā, aktīvākais kuģu demontāžas posms jau būs beidzies.

3.6 Kuģu demontāžas ekonomiskie aspekti

Lielāko daļu kuģu šobrīd demontē Dienvidāzijā, ņemot vērā dažādu ekonomikas faktoru sniegtās priekšrocības. Galvenās no tām ir:

(?) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. februāra Regula (EK) Nr. 417/2002 par paātrināti pakāpenisku prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju ieviešanu vienkārša korpusa naftas tankkuģiem un ar kuru atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2978/94.

(?) Padomes 1993. gada 1. februāra Regula (EEK) Nr. 259/93 par atkritumu, ko ievēd Eiropas Kopienā un izved no tās, pārvaldījumu uzraudzību un kontroli (OV L 30, 6.2.1993., 1. lpp.) saskaņā ar izdarītajiem grozījumiem.

— zemākas vai neieviestas normatīvās prasības atkritumu, veselības un drošības jomā;

— ievērojami zemākas darba algu izmaksas. Demontāža pludmalēs nepieļauj smago mehānismu pielietojumu, tādēļ roku darbs joprojām veido lielu izmaksu daļu;

— Kuģu piegāde ir neregulāra un mainīga. Kuģus parasti pārtrauc ekspluatēt tad, kad kravu pārvaldījumu tarifi ir zemi, un šiem kuģiem ir ļoti atšķirīga konstrukcija un uzbūve;

— ESAO valstīs normatīvo prasību dēļ praktiski nepastāv lietota tērauda un lietota kuģu aprīkojuma tirgus.

Komisija norāda, ka būtībā tirgus Dienvidāzijā darbojas, pateicoties ļoti apjomīgai izmaksu eksternalizācijai, kas rada ļoti problemātiskus sociālos un vides apstākļus.

3.7 Ietekme uz vidi un sociālā ietekme

Kuģu demontāža pārsvarā notiek atklātās pludmalēs, kurās nav nedz norobežojuma, nedz pārstrādei un atkritumiem vajadzīgā aprīkojuma. Visdažādākās videi kaitīgās vielas nokļūst augsnē, smiltīs un jūrā, savukārt krāsu un plastmasas pārklājumu dedzināšana rada atmosfēras piesārņojumu. Nāvējošas eksplozijas ir ikdienišķa parādība, ir augsti nelaiemes gadījumu rādītāji, un drošības pasākumi uzskatāmi par pilnīgi neatbilstošiem. Strādnieki ir pakļauti neatgriezeniskai hronisku slimību ietekmei. Aptuveni 16 % no darbiniekiem, kas strādā ar azbestu Indijas novietnēs Alangā, ir konstatēta saslimtība ar azbestozi. Bangladešā pēdējos 20 gados negadījumos ir gājuši bojā vairāk nekā 400 strādnieki un vairāk nekā 6 000 ir nopietni ievainoti (?).

3.8 Stāvoklis starptautiskajā līmenī

Kopš 2005. gada SJO kopā ar ILO un UNEP (ANO Vides programma) ir strādājusi pie tā, lai izveidotu saistošu starptautisku režīmu "tīrai" kuģu demontāžai. Ir notikušas sarunas par konvencijas projektu, kuru paredzēts pieņemt 2009. gadā, tomēr tā stāsies spēkā tikai vēl pēc vairākiem gadiem. Šobrīd projekts neattiecas uz karakuģiem un valstij piederošiem kuģiem. Joprojām nav atrisināti jautājumi par ārējiem standartiem ārpus SJO kompetences, pamatnosacījums kuģu pārstrādes aprīkojumam, noteikumi par ziņošanu, ieskaitot starpvalstu paziņojumus, un atbilstības pārbaudes mehānismi. Kā norāda Komisija, ir maz ticams, ka ierosinātā konvencija nodrošinās tādu kontroles, izpildes un aizsardzības līmeni, kas pielīdzināms Bāzeles konvencijā noteiktajam.

(?) *Young Power in Social Action (YPSA)* 2005. gada ziņojums par strādnieku stāvokli kuģu demontāžas nozarē.

3.9 Starptautiski risinājumi

Zaļajā grāmatā kā labākā pieeja vidējā un ilgtermiņā ieteikts atbalsts apspriežamajai SJO konvencijai. Galvenās bažas izraisa tas, ka konvencija nav pietiekami stingra un būs pārlietu novēlota, lai atrisinātu problēmas, ko radīs vienkārša korpusa naftas tankkuģu ekspluatācijas pārtraukšana. Tādēļ būs vajadzīgs pagaidu risinājums. Šajā sakarā Komisija iezīmē kuģu demontāžas Eiropas līmeņa vadības uzlabošanas iespējas, kuras ir veidotas tā, lai tās savstarpēji papildinātos ar starptautiskajiem centieniem, kas ir steidzams jautājums, jo nākamajos gados ļoti liels skaits nolietoto kuģu tiks sadalīti.

3.10 ES tiesību aktu labāka ieviešana atkritumu pārvaldīšanas jomā

Līdzās labākai dalībvalstu sadarbībai un turpmākai tādu jēdzienu kā "atkritumi" un "pieņemams pārstrādes aprīkojums" precizēšanai šie pasākumi aptvers lielāku atkritumu pārvaldīšanas un ostas pārvalžu īstenošanu kontroli Eiropas ostās, par mērķi izvēloties kuģus, kuri pārsniedz noteiktu vecumu (piemēram, 25 gadus) vai, ja pastāv aizdomas, ka tos paredzēts demontēt. Turklāt jāuzlabo nolietoto kuģu atrašanās vietas noteikšanas iespējas un jāplašina sadarbība ar nozīmīgākajām trešām valstīm (piemēram, ar Ēģipti Suecas kanāla dēļ). Komisija arī ierosina politiku, kas pievērstos karakuģu un citu valsts īpašumā esošo kuģu demontāžai.

3.11 Kuģu demontāžas jaudas pastiprināšana ES

Tā kā kuģu demontāžai pieejamā jauda ES un citās ESAO valstīs (īpaši Turcijā) ir tik tikko pietiekama visiem karakuģiem un citiem valsts īpašumā esošiem kuģiem, ko norakstīs turpmākajos 10 gados, tuvākajā nākotnē būs vērojams būtisks pieņemamas demontāžas jaudas deficīts. Tomēr šobrīd pastāvošie "zaļie" demontāžas uzņēmumi nespēj konkurēt ar Dienvidāzijas kuģu sadalītājiem. Kamēr nebūs īstenoti efektīvi starptautiski pasākumi, lai nodrošinātu visiem vienlīdzīgus nosacījumus, Komisija iesaka minēto rīcību attiecināt tikai uz valsts īpašumā esošiem kuģiem. Dalībvalstis, rīkojoties atbilstoši un piemēroti attiecībā uz karakuģu likvidēšanu, varētu nodrošināt "zaļo" demontāžas iekārtu jaudu pilnīgu izmantošanu. Šo atbildību varētu atbilstoši paplašināt, iekļaujot nolietotu kuģu likvidēšanas noteikumus visos pirkuma līgumos par karakuģu pārdošanu valstīm, kas nav ES dalībvalstis.

3.11.1 Attiecībā uz ievērojami lielāko tirdzniecības kuģu floti ir vajadzīgas iniciatīvas, lai rosinātu izmaiņas kuģniecības nozarē šobrīd ierastajā praksē. Piemēram, tālāk tekstā pieminētā finansējuma sistēma, ar kuru kuģu īpašnieki un citi iesaistītie dotu savu ieguldījumu drošā un videi nekaitīgā kuģu demontāžā visā pasaulē.

3.12 Tehniskā palīdzība, tehnoloģijas un paraugprakses nodošana kuģus pārstrādājamos valstīs

Lai arī kuģu demontāža ir saistīta ar dažādiem trūkumiem sociālajā un vides jomā, tā būtiski veicina ekonomisko attīstību dažās Dienvidāzijas valstīs. Lai veicinātu aprīkojuma uzlabošanu minētajās valstīs, jāapsver tehniskās palīdzības sniegšana un labāka tiesiskā regulējuma ieviešana. Tomēr ir atzīts, ka strukturālā nabadzība un citas sociāla un tiesiska rakstura problēmas dažos Dienvidāzijas reģionos ir cieši saistītas ar to, ka darba drošības un vides aizsardzības jomā ir nepietiekami ieviesti pat minimālie standarti vai arī tie vispār nepastāv. Lai sasniegtu ilgtspējīgas pārmaiņas, jāizveido plašāka atbalsta sistēma.

3.13 Brīvprātīgas rīcības veicināšana

Kuģu īpašniekiem ir vislabākās iespējas nodrošināt drošu likvidāciju, un ir zināms, ka atsevišķi Eiropas kuģu īpašnieki un demontāžas uzņēmumi jau ir brīvprātīgi noslēguši līgumus, lai tādējādi atbalstītu aprīkojuma modernizāciju. Tātad īstermiņā zināmas priekšrocības nodrošinās brīvprātīgu kodeksu un līgumu veicināšana ar prēmiju un sertifikācijas sistēmu korporatīvās sociālās atbildības ietvaros⁽¹⁰⁾. Sociāli atbildīga atskaites prakse un brīvprātīgi līgumi var būt efektīvi, un tas ir arī visātrākais veids stāvokļa uzlabošanai, ja vien šādi pasākumi ir atbilstoši izstrādāti. Ja izrādās, ka praksē saistības netiek pildītas, tiesību akti, iespējams, tomēr ir vajadzīgi.

3.14 Kuģu demontāžas fonds

Ir apspriests jautājums par to, vai būtu jāizvērtē tiešs finansiālais atbalsts "tīras" kuģu demontāžas uzņēmumiem ES vai kuģu īpašniekiem, kas sūta savus kuģus uz "zaļajām" novietnēm vai nu kuģa pilnīgai demontāžai, vai atsārņošanai. Īpaši ir uzsvērtas šāda atbalsta augstās izmaksas un iespējamais konflikts ar principu "piesārņotājs maksā". Tādēļ Zaļajā grāmatā ierosināts noteikt, ka par ikdienišķu praksi jāklūst principam, kas nosaka, ka izmaksas par nolietoto kuģu ilgtspējīgu likvidāciju iekļaujamas ar kuģu darbību saistītajos izdevumos.

3.14.1 Vēlams pasākums varētu būt arī ilgtspējīgas kuģu demontāžas fonda izveide ar SJO palīdzību, kas būtu kuģu demontāžai paredzēta jauna starptautiskā režīma obligāts elements. To apliecina pieredze ar MARPOL konvencijas ietvaros jau pastāvošajiem naftas piesārņojuma fondiem.

3.15 Citas iespējas

Lai palīdzētu uzlabot stāvokli kuģu demontāžas nozarē īstermiņā un vidējā termiņā, var būt lietderīgi vairāki citi pasākumi. Kopumā tie ir šādi:

(a) ES tiesību akti, īpaši attiecībā uz vienkārša korpusa naftas tankkuģiem;

⁽¹⁰⁾ Kā piemēru var minēt *Marisec* (www.marisec.org/recycling) un Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas izstrādāto sistēmu.

- (b) kuģniecības atbalsta racionalizēšana ar piesaisti kuģu “zaļai” demontāžai;
- (c) Eiropas sertifikācijas sistēmas izveide kuģu “tīrai” demontāžai un prēmijām par izcili veiktu “zaļu” pārstrādi;
- (d) starptautisko pētījumu pastiprināšana kuģu demontāžas jomā.

4. Vispārējas piezīmes

4.1 Bieži kuģu pārstrāde notiek tādā veidā, kas ir pretrunā ar starptautiski pieņemtiem darbinieku veselības un drošības, kā arī vides aizsardzības standartiem.

4.2 Ir būtiski svarīgi, lai ES nodrošina to, ka tās noteiktie pasākumi jūrniecības un drošības jomā, piemēram, vienkārša korpasa naftas tankkuģiem paredzētie, nenoved pie attiecīgo apdraudējumu vienkāršas novirzīšanas uz attīstības valstīm, bet gan, lai, risinot šos jautājumus, tiktu pilnībā īstenota Atkritumu pārvadāšanas regula, kurā iekļauta arī Bāzeles konvencija, tostarp Bāzeles aizlieguma grozījums un tā principi.

4.3 Līdzās tehniskai un finansiālai palīdzībai, lai uzlabotu apstākļus attīstības valstu kuģu demontāžas uzņēmumos, būs vajadzīgi līdzekļi piesārņotas augsnes un ūdens attīrīšanai un cita

kaitējuma novēršanai, ko izraisījusi nekontrolēta darbība kuģu sadalīšanas nozarē. Tomēr vēlreiz jāuzsver, ka tāda veida problēmas, kas raksturīgas tikai attīstības valstu īpašajai situācijai, nav risināmas tikai ar tehnoloģiska rakstura uzlabojumiem.

4.4 EESK atbalsta Komisijas ieinteresētību šajā jautājumā un arī tās izmantoto pieeju, kas ietver plašu pasākumu kompleksu. Ievērojot neatliekamo vajadzību uzlabot aprīkojumu un apstākļus, īpaši Bangladešā, īpaša uzmanība jāpievērš iespējami ātram progresam tādos jautājumos kā visefektīvāko atbalsta formu, regulējuma un prioritāšu noteikšana, lai tādējādi Baltajā grāmatā varētu sniegt priekšlikumus un lai būtu iespējams pienācīgs ietekmes novērtējums. Kuģniecības nozarē arī atzīta vajadzība uzlabot veselības un vides standartus kuģu pārstrādes uzņēmumos visā pasaulē⁽¹⁾, tāpat arī pozitīvi novērtētas ES iespējas šajā jomā un tās ietekme uz SJO.

5. Īpašas piezīmes

5.1 Lai nodrošinātu šī temata izskatīšanas rezultātā Komitejas izstrādāto īpašo piezīmju skaidru formulējumu un kodolīgumu, tās noformulētas kā praktisku pasākumu uzskaitījums un iekļautas sadaļā “Secinājumi un ieteikumi” (1.1.-1.12. punkts), kas ievada šo atzinumu.

Briselē, 2007. gada 13. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Kuģu pārstrāde — *The Way Forward* (Turpmākā virzība), BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.