

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums “Kuģu demontāža un pārstrādājoša sabiedrība”**(pašiniciatīvas atzinums)**

(2017/C 034/06)

Ziņotājs: **Martin SIECKER**Līdzziņotājs: **Richard ADAMS**

Pilnsapulces lēmums	21.1.2016.
Juridiskais pamats	Reglamenta 29. panta 2. punkts Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā struktūrvienība	CCMI
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	28.9.2016.
Pieņemts plenārsesijā	19.10.2016.
Plenārsesija Nr.	520
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	202/2/3

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. ES kuģu īpašnieki pārvalda aptuveni 40 % pasaules tirdzniecības flotes. Uz viņiem attiecināma arī aptuveni trešdaļa no nolietoto kuģu tonnāžas, kas Dienvidāzijas valstīs uzdzīti uz sēkļiem standartiem neatbilstošos demontāžas laukumos. ES ir lielākais tirgus, kas nolietotos kuģus nosūta bīstamai demontāžai, kura rada piesārņojumu. Tā kā ES ir bāzēta lielākā kuģu īpašnieku kopiena, ES īpaši ir jāuzņemas atbildība par kuģu pārstrādes regulējumu.

1.2. EESK ir pārliecināta, ka bezatbildīgas kuģu demontāžas ļaunprātīgu izmantošanu iespējams samazināt ar iedarbīgu sociālu un morālu paņēmieni, izveidojot sistēmu, ar ko nolietotajam kuģim rada tādu pievienoto vērtību, kura ir pietiekama, lai atmaksātos atbildīgas pārstrādes radītā izmaksu palielināšanās. Vairākums nolietoto kuģu, iespējams, joprojām tiks pārstrādāti valstīs, kurās ir zemas darbaspēka izmaksas, taču uzlabosies darba un vides apstākļi. Vienlaikus tas arī palielinās ES demontāžas uzņēmumu konkurētspēju.

1.3. Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) rīcībai līdz šim ir bijusi maza ietekme, taču joprojām jādara viss iespējamais, lai ar šā foruma starpniecību vienotos par vispārēju juridiski saistošu instrumentu. ES šajā procesā var būt ietekmīga un dinamiska loma. ES darba kārtībā jau vairākus gadus ir bijuši efektīva risinājuma meklējumi attiecībā uz bezatbildīgas kuģu demontāžas novēršanu, un līdz šim ir pieņemta regula par kuģu pārstrādi (ES SRR), kas pilnībā būs piemērojama ne vēlāk kā no 2018. gada 31. decembra. Minētās regulas galvenā nepilnība tomēr ir tāda, ka kuģu īpašnieki viegli var apiet ES SRR, vienkārši pāreģistrējot kuģi zem kādas trešās valsts karoga.

1.4. Regulā nav paredzēts ekonomisks instruments, ko Komisija varētu izmantot, lai pozitīvi ietekmētu situācijas attīstību. Ļoti sīki izstrādātā ziņojumā tagad ir izstrādāts plāns šāda instrumenta ieviešanai, izmantojot “kuģu pārstrādes licenču (SRL) sistēmu”. Līdz šā gada beigām Komisija, balstoties uz minēto konceptu, iesniegs priekšlikumu par to, lai motivētu kuģu īpašniekus, ka tie kuģus, kuru ekspluatācijas laiks drīzumā beigsies, nodotu demontāžai sociāli un ekoloģiski pieņemamā veidā ES apstiprinātās rūpnīcās.

1.5. Ierosinātā finanšu mehānisma priekšrocība ir sinerģija, ar ko tas papildinās spēkā esošo tiesisko regulējumu. Šie kontroles mehānismi neietekmēs ES SRR paredzētos mehānismus. Pašreizējās ES iestādes jau ir gatavas pārvaldīt un ieviest šādu licenci. Tomēr EESK aicina Komisiju arī izvērtēt risku, ka ES tirdzniecības partneri var uzskatīt, ka tā ir pret konkurenci vērsta ieviešana starptautiskajā kuģniecībā.

1.6. Tikai atzīstot kuģu īpašnieku atbildību saskaņā ar principu “piesārņotājs maksā” un atbildīgas pārstrādes izmaksas iekļaujot kuģa ekspluatācijas izmaksās, var likvidēt pašreizējo kaitīgo praksi. Šajā procesā ir jāiesaistās visiem beramkravu, kravu un pasažieru pārvadājumu operatoriem. Pirmkārt, atzīstot, ka tā ir nopietna problēma, un, otrkārt, atbalstot progresīvu, īstenojamu finanšu mehānismu, piemēram, SRL, ko SJO vadībā un veicot informatīvu kampaņu arī ārpus ES iespējams paplašināt globālā mērogā.

1.7. EESK atbalsta Eiropas Komisijas centienus. Tie ne tikai ļoti labi iekļaujas ES politikā attiecībā uz pārstrādājošu sabiedrību, bet var arī lielā mērā veicināt Dienvidāzijas valstu bīstamās un piesārņojošās kuģu demontāžas nozares reformēšanu un novērst tās atkārtotu izveidošanu citur. EESK atzīst Honkongas konvencijas (HKC) potenciālu ar nosacījumu, ka tajā ir ietverti ES regulas par kuģu pārstrādi (SRR) principi, kā arī uzsver finanšu instrumenta nepieciešamību. Mēs mudinām ES sniegt tehnisku palīdzību demontāžas uzņēmumiem visā pasaulē, lai nodrošinātu atbilstību šīm prasībām.

2. Pašreizējais stāvoklis

2.1. Bez kuģošanas pasaules ekonomika nefunkcionētu. Katru gadu demontāžai tiek pārdots aptuveni 1 000 lielu okeāna kuģu (tankkuģu, konteineru, kravas un pasažieru kuģu). Vairāk nekā 70 % no šiem nolietotajiem kuģiem nonāk Indijas, Bangladešas vai Pakistānas pludmalēs. Pārējos kuģus galvenokārt demontē Ķīnā un Turcijā, kur ir pienācīga infrastruktūra, kura vairāk veicina tīrāku un drošāku paņēmieni izmantošanu, ja vien tiek piemērotas atbilstīgas procedūras ⁽¹⁾.

2.2. Vairākums nolietoto kuģu tiek demontēti nepieņemamā veidā, pielietojot “uzdzīšanas uz sēkļa” (“*beaching*”) metodi. Izmantojot šo metodi, kuģi tiek uzdzīti uz sēkļa smilšainās pludmalēs, kur tos izjauc galvenokārt nekvalificēti darba ņēmēji (ir ziņots par bērnu darba izmantošanu Bangladešā), kuriem nav piemērotu darbarīku un kuri nav aizsargāti pret pārstrādes procesā izdalītajām kaitīgajām vielām ⁽²⁾.

2.3. Pēc tam, kad Eiropā tika ieviesti stingrāki vides un arodveselības standarti, 20. gadsimta 70. gados kuģu pārstrādes nozare tika pārvietota uz Austrumāzijas valstīm (Ķīnu un Taivānu). Vēlāk, 20. gs. 80. gados, arī Austrumāzijas valstīs attiecībā uz šo nozari tika pieņemti stingrāki noteikumi, un pārstrādes nozare tika pārvietota uz Dienvidāzijas valstīm. Pēdējos 30 gados ir ziņots par 470 nāves gadījumiem Indijā. Nesen, 2014. gadā, tika ziņots par 25 nāves gadījumiem un 50 nopietnām traumām Dienvidāzijas kuģu demontāžas laukumos. Pagājušajā gadā 16 strādnieki zaudēja dzīvību šādos laukumos Bangladešā, bet šogad līdz šim brīdim tajos ir miruši divpadsmit strādnieki. Vēl vairāk strādnieku guvuši smagus ievainojumus vai indīgo tvaiku dēļ saslimuši un miruši mokrā nāvē no vēža, ko izraisījis saskars ar bīstamiem materiāliem, piemēram, azbestu. Vides kvalitāte ap šīm sēkļu novietnēm ir krasi pasliktinājusies ⁽³⁾.

3. Problēmas cēlonis – izvairīšanās no atbildības

3.1. Kuģu pārstrādes problēmas galvenais cēlonis ir efektīvas starptautiska līmeņa pārvaldības trūkums, kas liedz panākt globālu risinājumu. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO), kas ir ANO aģentūra, ir sagatavojusi Honkongas Starptautisko konvenciju par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi (HKC), kura faktiski joprojām nav ratificēta un ir neskaidra. Tāpat kā daudzās citās jomās, ES, atbalstot labu praksi un praktiskus risinājumus, var piedāvāt normatīvo bāzi un tiesisko regulējumu, kas pasaulē spēj nodrošināt pozitīvus rezultātus un efektīvi risināt kuģniecības nozarē izplatītās specifiskās ekstrateritoriālās problēmas.

⁽¹⁾ 2015 List of all ships dismantled worldwide.

⁽²⁾ Shipbreaking in Bangladesh and India. National Geographic Video: Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything (2014).

⁽³⁾ NVO Kuģu demontāžas platforma.

3.2. Starptautiskajos tiesību aktos ir noteikts, ka katram tirdzniecības kuģim ir jābūt reģistrētam kādā valstī. UNCTAD (ANO Tirdzniecības un attīstības konference) ir ziņojusi, ka gandrīz 73 % pasaules kuģniecības flotes kuģu ir reģistrēti valstī vai tiem ir piešķirts tādas valsts karogs, kas nav valsts, kurā ir reģistrēts kuģa faktiskais īpašnieks. Iemesli, kādēļ kādam kuģim tiek piešķirts karogs citā valstī ārpus savas valsts, ietver izvairīšanos no nodokļu maksāšanas, iespēju apiet valsts nodarbinātības un vides noteikumus un iespēju noligt kuģa apkalpi valstīs, kurās ir zemākas darba algas. Daudzus no šiem publiskajiem reģistriem dēvē arī par FOC (izdevīguma karogs) vai FONC (neatbilstības karogs). Šie karogi ir to valstu karogi, kurās netiek ievērotas starptautiskās tiesības. Aptuveni 40 % no visiem nolietotajiem kuģiem, kas uzdzīti uz sēkļiem Dienvidāzijas valstīs, ir importēti zem FOC vai FONC, piemēram, Sentkitsas un Nevisas, Komoru un Tuvalu karoga. Šos nolietoto kuģu karogus gandrīz neizmanto kuģa ekspluatācijas laikā, un to valstis piedāvā īpašas atļaužu likmes pēdējam reisam un ātru un vienkāršu īstermiņa reģistrāciju, neizvīzot valstspiederības prasības.

3.3. Tikai nedaudzi kuģu īpašnieki ir veikuši brīvprātīgus pasākumus, lai nodrošinātu savu nolietoto kuģu tīru un drošu pārstrādi. Mazāk nekā 8 % no demontāžai pārdoto kuģu joprojām ir kādas Eiropas valsts karogs, un to demontāža parasti notiek droši un ilgtspējīgi. Vairākums kuģu, kuru ekspluatācija ir izbeigta, tiek pārdoti tā dēvētajiem uzpircējiem, kuri maksā skaidrā naudā un kuri nogādā kuģus to galamērķi Dienvidāzijas valstīs. Vairākums kuģu īpašnieku paši neiesaistās darījumos ar pārstrādes rūpnīcām – viņi ērtības labad norobežojas no galīgās likvidēšanas un uztic to uzpircējiem, kuri maksā skaidrā naudā, kuru darbības joma ir nolietoti kuģi un kuri darbojas kā starpnieki starp kuģu īpašniekiem un kuģu demontāžas uzņēmumiem. Šo uzpircēju pakalpojumi ietver kuģa pārvietošanu un apkalpes nolīgšanu tā pēdējam reisam, vajadzīgo dokumentu kārtošanu un saziņu ar iestādēm galamērķī, kur paredzēta demontāža.

Šos paņēmienus izmanto gan privātie, gan publiskie kuģu īpašnieki.

3.4. Šī uzņēmējdarbība ir ienesīga:

- tiem, kas vietējā līmenī organizē kuģu demontēšanu par viszemāko cenu, izmantojot strādniekus un nodarot kaitējumu videi,
- kuģu īpašniekiem visā pasaulē, kuri var iegūt labāku cenu par metāllūžņos nodotu kuģi,
- attiecīgo valstu uzņēmumu interesēm, jo nodrošina svarīgu tērauda metāllūžņu avotu, ko izmanto vietējā un valsts ekonomikā,
- valdībām, kas gūst ieņēmumus no šādas tirdzniecības un gandrīz nemaz nav ieinteresētas regulēt nozari vai uzturēt tajā kārtību un piemērot spēkā esošās tiesiskās garantijas.

3.5. Lai gan kopš 2009. gada pastāv kuģu īpašnieku brīvprātīgi koordinēti pasākumi, piemēram, pamatnostādnes par bīstamo materiālu uzskaitījuma sagatavošanu un citi ekspluatācijas laika beigu pasākumi, 2015. gadā Bangladeša, kurā ir vissliktākie apstākļi, bija pievilcīgākais galamērķis nolietotiem kuģiem⁽⁴⁾.

4. Problēmas risināšana – atbildības noteikšanas mēģinājumi

4.1. SJO 2009. gadā pieņēma īpašu instrumentu, proti, HKC, ar ko izveido noteikumu satvaru, kura galīgais mērķis ir nodrošināt vajadzīgos ilgtspējīgus godīgas konkurences apstākļus kuģu pārstrādes jomā visā pasaulē. Patiesībā šis apgalvojums nav pamatots. Lai gan tas ir neliels solis uz priekšu, īstenošanas un izpildes noteikumi ir vāji un plaši interpretējami, nav noteikta neatkarīga sertifikācija un revīzija un sēkļa metodes izmantošana faktiski joprojām ir atļauta.

4.2. HKC stāties spēkā tikai 24 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas 15 valstis, kuras veido 40 % no pasaules tonnāžas kopapjoma un kuru kuģu pārstrādes gada jauda ir vismaz 3 % no pušu kopējās tonnāžas. Līdz šim tikai piecas valstis, no kurām Panama ir vienīgā nozīmīgā karoga valsts, ir ratificējušas HKC, turklāt neviena no šīm valstīm neatbilst prasībām attiecībā uz kuģu pārstrādes jaudu, kas vajadzīga, lai minētā konvencija stātos spēkā. Tāpēc konvencijas drīza stāšanās spēkā nav paredzama.

⁽⁴⁾ ES SRR "Kuģniecības nozares pamatnostādnes par pārejas pasākumiem attiecībā uz kuģu īpašniekiem, kas pārdod kuģus pārstrādei", 2. izdevums, 2016. gada janvāris.

4.3. Vēl viena SJO ierosme, proti, izveidot kuģu pārstrādes starptautisko trasta fondu, nav guvusi starptautisku atbalstu. Lai gan SJO ir īstenojusi konstruktīvu jūrlietu reformu vairākās jomās, to vidū nav efektīvi pasākumi attiecībā uz kuģu demontāžu. Kuģu pārstrādes nozarē ir bijusi vērojama tendence izveidot uzņēmumus vai pārvietot tos uz valstīm, kurās ir zemas darbaspēka izmaksas un zemi vides, veselības un drošības standarti, kas netiek arī ievēroti. Šādu valstu "līdzdalību" var likvidēt, tikai izveidojot katram kuģim ievērojamu, neatkarīgi turētu fondu, kuru tas var pieprasīt, ja kuģa pārstrāde ir veikta atbildīgi. Kuģniecība ir globāla nozare, toties kuģu demontāža – ja 70 % no visiem kuģiem demontē trīs Dienvidāzijas valstu pludmalēs – ir reģionāls skandāls, un tam vajadzīgs efektīvs risinājums.

4.4. Eiropas Savienībā nolietotus kuģus uzskata par bīstamiem atkritumiem, un uz tiem attiecas Bāzeles konvencija, ar kuru reglamentē visus bīstamas vielas saturošu atkritumu pārvadājumu veidus un kura ES līmenī ir transponēta ar Atkritumu sūtījumu regulu. Teorētiski šādi būtu vajadzējis novērst ES kuģu īpašniekiem piederošo kuģu bezatbildīgu likvidēšanu. Kuģu īpašnieki pastāvīgi apiet arī minētās konvencijas un Atkritumu sūtījumu regulas noteikumus, kuģus, kuru ekspluatāciju paredzēts izbeigt, pārdodot uzpircējiem, kas maksā skaidrā naudā, tiklīdz šie kuģi atstāj ES teritoriālos ūdeņus, lai dotos savā pēdējā reisā. Tomēr, kad Eiropas Savienībā būs stājusies spēkā ES Kuģu pārstrādes regula (SRR), nolietoti kuģi no 2019. gada vairs nebūs uzskatāmi par bīstamiem atkritumiem un uz tiem vairs neattieksies ne ES Atkritumu sūtījumu regula, ne Bāzeles konvencija, ar kuru reglamentē visus bīstamas vielas saturošu atkritumu pārvadājumu veidus.

4.5. Pēc minēto dokumentu analīzes ES un tās dalībvalstis secināja, ka gan Honkongas, gan Bāzeles konvencija attiecībā uz kuģiem, kas klasificēti kā atkritumi, nodrošina vienādu kontroles un izpildes līmeni. NVO visā pasaulē, ANO īpašais referents jautājumos par cilvēktiesībām un toksiskajiem atkritumiem, kā arī Eiropas Parlaments un EESK ir kritizējuši HKC par to, ka tajā nav sniegti pienācīgi risinājumi.

4.6. Efektīva risinājuma meklējumi ES darba kārtībā ir jau vairākus gadus. Eiropas Komisija 2007. gadā par šo tematu sagatavoja zaļo grāmatu⁽⁵⁾, pēc tam 2008. gadā izdeva paziņojumu⁽⁶⁾ un visbeidzot 2012. gadā iesniedza priekšlikumu ES Regulai par kuģu pārstrādi (ES SRR)⁽⁷⁾. Minētā regula stājās spēkā 2013. gada 30. decembrī, taču pilnībā tā jāpiemēro no 2018. gada 31. decembra. Ar šo regulu vairākas HKC prasības stāsies spēkā jau agrāk. Turklāt ES SRR ir izveidots saraksts, kur uzskaitītas apstiprinātas pārstrādes rūpnīcas, kurās jāveic ES dalībvalstu karoga kuģu demontāža. Šajās rūpnīcās ir jāveic neatkarīga sertifikācija un revīzija. ES SRR arī ir paplašinātas HKC prasības, nosakot stingrākus standartus pārstrādes rūpnīcām, kā arī attiecībā uz pakārtoto atkritumu apsaimniekošanu un darba ņēmēju tiesībām.

4.7. Tomēr ES SRR ir tikai vājš iepriekš par šo tematu sagatavotās zaļās grāmatas un paziņojuma atspoguļojums. Abos minētajos dokumentos tika nopietni analizētas problēmas, kas saistītas ar kuģu pārstrādi Dienvidāzijas valstīs, un izdarīts secinājums, ka vajadzīgi stingri pasākumi, lai mainītu nepieņemamos apstākļus šajās valstīs. Taču ES SRR paredzētie pasākumi nav pietiekami, lai atrisinātu šīs problēmas. Lai gan ar ES SRR kuģu pārstrādes rūpnīcām ir noteikti augsti standarti, kas faktiski nepieļauj standartiem neatbilstīgās sēkļa metodes izmantošanu, kuģu īpašnieki ļoti viegli var apiet šos standartus, nododot kuģu īpašumtiesības vai pārreģistrējot tos zem kādas trešās valsts karoga. Kā EESK secināja, acīmredzami ir pietrūkusī politiskā griba panākt kuģniecības nozares atbildību un ir skaidrs, ka Komisijai būtu bijis jāgatavo labāks, radošāks un pārdrošāks priekšlikums, kur būtu vairāk iniciatīvu un kas atbilstu iepriekšējo Komisijas dokumentu vērienīgumam⁽⁸⁾.

5. Efektīvāka pieeja

5.1. Regulā nav paredzēts ekonomisks instruments, ko Komisija varētu izmantot norišu vēlamajai virzībai. Tās galveno nepilnību – kuģu īpašnieku iespēju viegli apiet ES SRR, vienkārši pārreģistrējot kuģi zem kādas trešās valsts karoga, – Komisija atzina savā 2012. gada sākotnējā priekšlikumā, kurā bija iekļauts punkts par "priekšpēdējā īpašnieka atbildību". Lai gan šis punkts triju pušu sarunās tika noraidīts, EP garantēja, ka regulā tiks iekļauts pants, ar ko Komisijai tiks prasīts izvērtēt alternatīvu finanšu mehānismu ieviešanas iespēju.

⁽⁵⁾ Zaļā grāmata COM(2007) 269.

⁽⁶⁾ COM(2008) 767.

⁽⁷⁾ Regula (ES) Nr. 1257/2013 (OV L 330, 10.12.2013, 1. lpp.)

⁽⁸⁾ OV C 299, 4.10.2012., 158 lpp.

5.2. Šā gada jūlijā Komisija publicēja jaunu pētījumu, ko veica *Ecorys, DNV-GL* un Roterdamas Erasma universitāte, par kuģu pārstrādes licenci (SRL), kuras mērķis ir mudināt kuģu īpašniekus beidzot uzņemt atbildību par tīru un drošu kuģu demontāžu.

5.3. SRL veidotu katram kuģim paredzētu speciālu fondu, kuru uzticētu glabāšanai lielā finanšu iestādē, kas veidotu kapitālu drošas un ilgtspējīgas pārstrādes finansēšanai. Licences summa tiktu noteikta, summējot tonnāžu, pārvaldījuma veidu, ienākšanas biežumu ES ostās, konstrukciju, pamatojoties uz reģeneratīvā dizaina principu ("no šūpuļa līdz šūpulim") un toksisku materiālu klātbūtni uz kuģa. Kapitālu rada kuģu īpašnieki, kuri katru reizi, kad kāds no viņu kuģiem piestāj kādā ES ostā, iemaksā attiecīgo maksājumu fondā, kas ir piesaistīts šim konkrētajam kuģim.

5.4. Izbeidzot kuģa ekspluatāciju, šo fondu varētu pieprasīt, ja kuģis patiešām būtu pārstrādāts ES apstiprinātā kuģu pārstrādes uzņēmumā, un tādējādi kompensēt zaudētos ieņēmumus, ko radījusi atbildīgas demontāžas izvēle. Līdz šā gada beigām Komisija nāks klajā ar oficiālu nostāju attiecībā uz šo pētījumu.

5.5. Ierosinātā finanšu mehānisma lielākā priekšrocība ir sinerģija, ar ko tas papildinās spēkā esošo tiesisko regulējumu. Proti, ierosinātajā finanšu mehānismā paredzētie kontroles mehānismi ļoti veiksmīgi papildinās pašreizējos ES SRR paredzētos kontroles mehānismus, piemēram, rūpnīcu inspekcijas uz vietas tiks veiktas pirms un pēc attiecīgo rūpnīcu iekļaušanas Eiropas sarakstā. Sertifikātu sarakstā varētu iekļaut arī licences, kuras regulāri jāpārbauda ostas valsts kontrolei, veicot jau esošos pienākumus. Arī jau izveidotā Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) sekmīgi spēj veikt inspekcijas un izdot licences, savukārt viena no Eiropas finanšu iestādēm, piemēram, Eiropas Investīciju banka (EIB) vai Eiropas Investīciju fonds (EIF), sekmīgi spētu pārvaldīt ieņēmumus no iespējamām SRL. EESK aicina Komisiju arī izvērtēt risku, ka ES tirdzniecības partneri var uzskatīt, ka tā ir pret konkurenci vērsta ierobežotā starptautiskajā kuģniecībā.

5.6. Šāds fonds zināmā mērā palīdzētu īstenot EESK priekšlikumu par atbalstu plašākai un dzīvotspējīgākai kuģu pārstrādes nozarei Eiropā. Eiropas Savienībā ir pietiekama kapacitāte kuģu novietošanai dokos, kuri vairs netiek izmantoti kuģubūves un remonta vajadzībām, bet piemēroti kuģu demontēšanai un pārstrādei. Šāda rīcība atbilst ES mērķim izveidot ilgtspējīgu pārstrādājošu sabiedrību ar aprites ekonomiku, kur lielākā daļa atkritumu tiek pārstrādāti izejvielās, izmantojot progresīvu un efektīvu pārstrādes sistēmu. Ņemot vērā periodiski svārstīgās un pastāvīgi pieaugošās izejvielu cenas un augsto bezdarba līmeni vairākās Eiropas Savienības dalībvalstīs, kā arī to, ka lielam skaitam ES teritoriālajos ūdeņos izvietoto naftas platformu drīz beigsies ekonomiski rentablais ekspluatācijas laiks, tas varētu būt ārkārtīgi izdevīgi Eiropai kopumā. Turklāt nolietoto kuģu demontāžas nozare radītu iespējas piejūras teritoriju attīstībai un jauniešu un bezdarbnieku apmācībai jaunu profesiju apguvei.

5.7. Komisija 2016. gada 12. aprīlī publicēja tehniskos norādījumus kuģu pārstrādes rūpnīcām, lai saņemtu atļauju saskaņā ar ES SRR. Lai rūpnīcu iekļautu ES apstiprināto rūpnīcu sarakstā, jānodrošina veselībai nekaitīgi un droši darba apstākļi, piesārņojuma ierobežošana – tostarp pienācīga pakārtotā atkritumu apsaimniekošana – un starptautisko darba tiesību ievērošana. Iekļaušanai sarakstā var pieteikties rūpnīcas ES un ārpus ES. Līdztekus ES rūpnīcām labākās Ķīnas un Turcijas kuģu demontāžas rūpnīcas, visticamāk, arī atbildīs iekļaušanai sarakstā, kas tiks publicēts līdz šā gada beigām. Uz ES sarakstu jau ir pieteikušās pārstrādes rūpnīcas, kurās izmanto sēkļa metodi. EESK piekrīt Parlamenta un Komisijas viedoklim, ka pašreiz izmantojamā sēkļa metode nebūtu iekļaujama ES sarakstā.

5.8. Ja Eiropa savus kuģus vēlas demontēt atbildīgi, būtu saprātīgi nodrošināt, ka šādas demontāžas izmaksas tiktu iekļautas kuģa ekspluatācijas izmaksās. Tirgus ekonomikas apstākļos nekas nav bez maksas, visam ir sava cena. Ja demontēšana veikta atbildīgi, par to maksā naudā. Bet, ja tā bijusi bezatbildīga, daļu no maksas veido arī tādi faktori kā vietējās vides piesārņojums un zaudētās cilvēku dzīvības. Tā kā ES nevēlas šādas vērtības atzīt par likumīgu maksāšanas līdzekli, tai nevajadzētu pieļaut, ka to likumīgi izmanto arī maksājumu plūsmā attiecībā ar jaunattīstības valstīm ārpus Eiropas.

5.9. Šobrīd, kad nozarē vērojams jaudas pārpalikums un samazinājusies peļņa, visas pazīmes liecina, ka lielākā daļa kuģu īpašnieku pretosies jebkādiem pasākumiem, kas paaugstinās izmaksas. Tomēr ietekme uz kuģu īpašniekiem būs nenozīmīga. Ir aprēķināts, ka pasākumi, kuru mērķis ir mainīt 42 % kuģu īpašnieku rīcību, mazākiem kuģiem ekspluatācijas izmaksas palielinās par 0,5 % un lielākiem kuģiem – par aptuveni 2 %. Ja licences maksa tiks paaugstināta un/vai ja kapitāla uzkrāšanas ilgums samazināts, ilgtspējīgai pārstrādei pārdoto kuģu īpatsvars palielināsies līdz 68 %. Ziņojumā tiek lēsts, ka ilgtermiņā līdz 97 % kuģu, kuri darbojas Eiropas ostās, spēs uzkrāt pietiekamus līdzekļus, lai segtu starpību starp videi kaitīgu un nekaitīgu pārstrādi⁽⁹⁾.

5.10. Tomēr SRL ieņēmumu fondam ir jāpierāda, ka tas sedz atbildīgas pārstrādes izmaksas un ka tas tiks piemērots un vienlīdzīgi izlīdzināts starp visiem operatoriem, kuru kuģi ienāk ES ostās. Reģionālu (Eiropas mēroga) pasākumu, piemēram, ES SRL, tomēr nevar efektīvi īstenot pasaules mērogā bez sadarbības ar kuģu īpašniekiem un SJO. ES finanšu instruments, ko piemēro ikvienam kuģim, kurš ienāk kādā no ES ostām, ļoti sekmīgi varētu veicināt šāda risinājuma pieņemšanu globālā līmenī, un to varētu īstenot ar SJO starpniecību. To dalībvalstu valdībām, kurās ir ievērojams skaits vietējās flotes īpašnieku, ņemot vērā nozares ietekmi, ir intensīvi jācenšas panākt attiecīgā tiesību akta izvirzīšanu saskaņā ar krāpšanas apkarošanas politiku un PTO pamatnostādņēm.

5.11. Politisku apņēmību var radīt un atbalstīt arī ar informētas sabiedrības viedokli. Informējot sabiedrību par necilvēcīgajiem apstākļiem lielākajā daļā Dienvidāzijas valstu pārstrādes rūpnīcu, zināmā mērā var ietekmēt situāciju, taču šobrīd iesaistītajiem sabiedrības locekļiem nav iespēju tieši ietekmēt kuģniecības nozari, pērkot vai atsakoties izmantot attiecīgo kuģu pakalpojumus. Šī situācija ir jāmaina, mudinot lielākos jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu korporatīvos izmantotājus pieprasīt, lai viņu kravas tiktu nosūtītas ar kuģiem, attiecībā uz kuriem īsteno atbildīgu un nemaināmu ekspluatācijas izbeigšanas politiku.

5.12. Tāpat kā daudzās citās jomās, ES, atbalsot labu praksi un praktiskus risinājumus, ir nozīmīga loma, un tā var piedāvāt papildu tiesisko regulējumu, kas pasaulē spēj nodrošināt pozitīvus rezultātus un efektīvi risināt kuģniecības nozarē izplatītās specifiskās ekstrateritoriālās problēmas.

Briselē, 2016. gada 19. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*

⁽⁹⁾ Tabula 4.2.; 83. lpp.