



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 22.5.2007  
COM(2007) 269 final

**CARTE VERDE**

**privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor**

(prezentată de Comisie)

{SEC(2007) 645}

## CARTE VERDE

### privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor

#### 1. INTRODUCERE: CONTRIBUȚIA EUROPEI LA REZOLVAREA UNEI PROBLEME MONDIALE

Dezmembrarea navelor în era globalizării reprezintă un motiv de îngrijorare. În prezent, aceasta are un caracter durabil dintr-un punct de vedere strict economic, însă costurile pentru sănătatea oamenilor și mediu sunt ridicate. O schimbare radicală este necesară cât mai curând posibil.

- În fiecare an, la nivel mondial sunt dezmembrate între 200 și 600 de nave maritime, cu o capacitate brută de peste 2 000 tdw. În anul 2010 se așteaptă o valoare de vârf, când vor trebui să fie retrase din circulație circa 800 de petroliere cu cocă simplă.
- În prezent, mai mult de două treimi din aceste nave sunt dezmembrate pe plajele și pe malurile râurilor de pe subcontinentul indian, statul Bangladesh deținând astăzi cea mai mare cotă a pieței.
- Între anii 2001 și 2003, 14% din navele care urmau să fie dezmembrate au arborat pavilioanele statelor membre ale UE, iar 18% au arborat pavilioane ale statelor care au aderat la UE în 2004. În 2006, cel puțin 36% din tonajul mondial de transport pe cale maritimă a aparținut unor companii cu sediul în UE.
- Se anticipează că, în următorii 10 ani, vor fi dezafectate aproximativ 100 de nave de război și alte vase guvernamentale sub pavilionul UE — majoritatea franceze și britanice. Navele construite între anii '60 și începutul anilor '80 conțin cantități relativ mari de azbest și de alte materiale periculoase.
- Din navele dezmembrate între anii 2006 și 2015, se estimează că 5,5 milioane de tone de materiale potențial dăunătoare mediului vor sfârși pe șantierele de dezmembrare (în special nămoluri din petrol, hidrocarburi, vopsele, PVC și azbest).
- Niciunul dintre aceste situri folosite pentru dezmembrarea navelor de pe subcontinentul indian nu deține sisteme de izolare pentru prevenirea poluării solului și a apelor, puține dintre acestea sunt dotate cu instalații de depozitare a deșeurilor, iar uneori tratarea deșeurilor nu respectă nici măcar standardele minime de protecție a mediului.
- Dezmembrarea navelor este o sursă importantă de materii prime în Asia de Sud. 80-90% din oțelul statului Bangladesh provine de la navele scoase din uz. În prezent, prețurile plătite pentru acestea de către companiile de dezmembrare a navelor depășesc cu mult suma de 400 \$ per tonă-deplasament-ușor (ldt) în Bangladesh, adică o sumă considerabil mai mare decât în alte țări.

- Dezmembrarea navelor este o activitate periculoasă. Conform unui raport indian recent, unul din șase lucrători de la Alang, cel mai mare sit de dezmembrare a navelor din India, suferă de azbestoză. Se spune că rata accidentelor mortale este de șase ori mai mare decât în industria minieră din India. În Bangladesh, între anii 1998 și 2003, au murit în accidente aproape 200 de lucrători care dezmembrau nave. ONG-urile estimează că numărul total al deceselor survenite în acest sector se ridică la câteva mii și că va crește considerabil pe măsură ce tot mai mulți lucrători fără experiență vor fi recrutați pentru a face față numărului ridicat de nave cu cocă simplă din anii următorii.
- În prezent există o capacitate „ecologică” de reciclare a navelor, adică în conformitate cu standardele de mediu și siguranță, care se ridică la cel mult 2 milioane ldt/an la nivel mondial, ceea ce reprezintă în jur de 30% din cererea totală de fier vechi estimată pentru anii obișnuiți. Majoritatea acestor instalații – în special în China, însă și în câteva state membre ale UE – consideră că sunt dificil de exploatat, deoarece nu pot oferi aceleași prețuri pentru fier vechi și implică costuri mult mai mari decât concurenții lor din Asia de Sud.

În principiu, transferul navelor scoase din uz din țările industriale către cele în curs de dezvoltare este reglementat de legile internaționale privind transportul deșeurilor, iar exportul vaselor ce conțin materiale periculoase din Comunitatea Europeană este interzis prin regulamentul CE privind transportul deșeurilor. Cu toate acestea, în ultimii ani, mai multe cazuri importante de nave europene transportate spre reciclare în Asia de Sud au evidențiat problemele de aplicare a acestei legislații.

Aceste deficiențe evidente, precum și eșecul în asigurarea unei metode de dezmembrare a navelor viabile din punct de vedere social și ecologic au alertat opinia publică internațională și au creat anumite dezbateri politice. Organizația Maritimă Internațională – OMI – a început să elaboreze o convenție internațională privind reciclarea ecologică și în condiții de siguranță a navelor. Câteva țări maritime, precum Regatul Unit, elaborează strategii naționale aplicabile vaselor guvernamentale și navelor sub pavilion propriu. Parlamentul European și organizațiile non-guvernamentale au solicitat acțiuni la nivelul UE.

În concluziile sale din 20 noiembrie 2006, Consiliul UE a recunoscut că buna gestionare a dezmembrării navelor, din punct de vedere al protecției mediului, reprezintă o prioritate pentru Uniunea Europeană. El a declarat că evenimentele recente și previziunile privind tonajele ce vor fi dezmembrate în viitorul apropiat necesită acțiuni imediate și corespunzătoare din partea comunității internaționale, inclusiv a UE. Consiliul a salutat intenția Comisiei de a adopta o strategie comunitară privind dezmembrarea navelor. Această strategie ar trebui să consolideze aplicarea legislației comunitare în vigoare, prin recunoașterea caracteristicilor sectorului maritim, a progreselor care au loc, în special în legislația maritimă internațională, precum și a obiectivului final de a obține o soluție durabilă la nivel mondial. În acest context, Comisia este invitată să evalueze nevoia de a dezvolta o capacitate suficientă de dezmembrare a navelor în UE.

Comisia și-a adoptat deja poziția în Cartea Verde privind politica maritimă din iunie 2006<sup>1</sup>. Comisia a propus ca viitoarea politică maritimă să sprijine inițiative la nivel internațional pentru a atinge anumite standarde minime obligatorii privind reciclarea navelor și pentru a promova stabilirea unor instalații ecologice de reciclare. Totuși, UE ar putea fi nevoită să întreprindă un set de inițiative regionale care să acopere lacunele din viitorul regim internațional și posibila întârziere până la intrarea în vigoare a acestuia.

Prezenta Carte Verde reprezintă o încercare de a veni cu idei noi cu privire la dezmembrarea navelor, pentru a continua și a intensifica dialogul cu statele membre și părțile interesate și pentru a pregăti terenul pentru acțiunile viitoare în contextul politicilor UE, inclusiv al viitoarei politici maritime. Principalul său obiectiv este protecția mediului și a sănătății oamenilor; obiectivul nu este o revenire artificială la activitățile de reciclare a navelor în UE, privând astfel țările din Asia de Sud de o sursă esențială de venituri. Dimpotrivă, recunoscând avantajul comparativ structural al acestor țări din punctul de vedere al prețurilor, obiectivul final al UE este de a asigura respectarea unor standarde minime de protecție a mediului, a sănătății și a siguranței în întreaga lume.

## **2. PUNCTE-CHEIE**

### **2.1. Situația juridică: interdicția exporturilor de deșuri periculoase**

La sfârșitul anilor '80, o serie de cazuri de deșuri toxice trimise din țările industrializate către țările în curs de dezvoltare au scandalizat comunitatea internațională. Cele opt mii de butoaie cu deșuri chimice aruncate pe plaja Koko din Nigeria și navele precum Karin B ce navigau din port în port încercând să scape de încărcătura de deșuri periculoase au apărut pe prima pagină a ziarelor. Se impunea aplicarea unui cadru juridic consolidat. Convenția Națiunilor Unite de la Basel a fost adoptată la 22 martie 1989 pentru a stabili un cadru pentru controlarea circulației transfrontaliere a deșeurilor periculoase. Până în prezent, 168 de țări au semnat Convenția, iar 165 au ratificat-o. Comunitatea Europeană, în ansamblu, este parte a Convenției de la Basel, împreună cu toate statele membre.

În 1995 a fost adoptată o interdicție absolută asupra exporturilor de deșuri periculoase din țările OCDE către cele care nu sunt membre ale OCDE, prin modificarea Convenției de la Basel. Interdicția a fost introdusă datorită preocupărilor politice, exprimate atât de țările dezvoltate, cât și de cele în curs de dezvoltare, față de cantitățile din ce în ce mai mari de deșuri periculoase exportate din țările dezvoltate către țările în curs de dezvoltare și față de gestionarea respectivelor deșuri într-o manieră necontrolată și riscantă.

---

<sup>1</sup> Trimiterile pot fi găsite la sfârșitul anexei.

În 1997, această „interdicție de la Basel” a fost inclusă în legislația UE și a devenit obligatorie pentru toate statele membre (articolele 14 și 16 din regulamentul privind transportul deșeurilor<sup>2</sup> în vigoare). UE este cel mai important actor mondial care a aplicat interdicția în legislația internă. Spre exemplu, SUA nu a ratificat Convenția de la Basel nici măcar în forma sa nemodificată. Dintre țările mari care sunt parte a Convenției, China, Indonezia, Egipt și Nigeria au acceptat modificarea referitoare la interdicție, spre deosebire de Australia, Brazilia, Canada, India, Japonia, Coreea și Rusia. UE și statele membre promovează, alături de partenerii lor internaționali, ratificarea „interdicției de la Basel”, care constituie un element esențial pentru ameliorarea cadrului juridic al transportului internațional de deșeuri.

În legislația internațională privind transportul deșeurilor, este recunoscut faptul că o navă poate deveni deșeu în sensul articolului 2 din Convenția de la Basel și că, în același timp, poate fi considerată navă conform altor reglementări internaționale<sup>3</sup>. Definiția deșeurilor în legislația comunitară, conform căreia se consideră deșeu orice substanță sau obiect din categoriile definite în anexa I la directiva cadru privind deșeurile<sup>4</sup> pe care posesorul le aruncă sau intenționează ori i se cere să le arunce, se aplică, de asemenea, și navelor trimise spre dezmembrare. În cazul în care un vas conține cantități considerabile de substanțe periculoase sau, conform textului poziției relevante despre deșeuri GC 030, nu a fost „golit corespunzător” de materiale periculoase, acesta va fi considerat deșeu periculos. Exportul unui astfel de vas, în scopul dezmembrării, din CE către o țară care nu este membră a OCDE este interzis în temeiul interdicției de la Basel și al regulamentului privind transportul deșeurilor, iar orice altă activitate de dezmembrare trebuie să aibă loc în condiții sigure de protecție a mediului, într-o țară a OCDE. Alternativa este ca nava să fie decontaminată (curățată în prealabil), astfel încât să nu mai constituie un deșeu periculos. Această interpretare juridică a fost confirmată de Conseil d'Etat francez în cazul fostului portavion Clemenceau<sup>5</sup>.

Obligațiile care le revin statelor membre ale UE în temeiul convențiilor Organizației Maritime Internaționale (OMI) nu invalidează aceste norme privind transportul deșeurilor, deși nicio navă nu ar trebui să fie oprită sau să sufere „întârzieri nejustificate” dacă deține certificate OMI valabile. Convenția de la Basel și interdicția de export asupra deșeurilor periculoase, aplicate la nivelul UE prin regulamentul privind transportul deșeurilor, sunt obligatorii și trebuie aplicate în statele membre. Ambele sisteme de reglementări sunt compatibile, din moment ce atât dreptul mării, cât și convențiile OMI recunosc drepturile (și obligațiile) statelor de coastă de a implementa alte norme aplicabile ale dreptului internațional cu privire la protecția mediului.

În practică, cerințele de notificare din Convenția de la Basel, care sunt obligatorii pentru toate părțile semnatare, sunt rareori respectate în cazul navelor scoase din uz. Aplicarea interdicției de export în conformitate cu regulamentul comunitar privind transportul deșeurilor este dificilă dacă o navă a părăsit apele europene, iar armatorul decide apoi să o trimită spre dezmembrare în altă zonă a lumii. Proiectul de convenție discutat în prezent în cadrul OMI propune norme internaționale specifice, obligatorii din punct de vedere juridic, cu privire la reciclarea navelor, însă acestea nu au fost încă adoptate.

## 2.2. Costurile dezmembrării navelor

În prezent, piața dezmembrării navelor funcționează după cum urmează. Armatorii care decid scoaterea unui vas din uzul economic caută un cumpărător care plătește cu numerar. Aceasta se întâmplă, de regulă, atunci când costurile de întreținere ale vasului încep să depășească veniturile posibile sau când vasul devine neatractiv pentru piața second-hand, adică este puțin probabil să mai fie vândut. Cumpărătorul care plătește cu numerar poate fi un broker specializat sau însuși operatorul șantierului de fier vechi. De obicei, nava transportă o ultimă încărcătură către zona în care se află șantierul de fier vechi. La finalul voiajului, nava este adusă fără ajutor pe șantierul de fier vechi, unde este dezmembrată.

Cumpărătorul care plătește cu numerar achită un preț în USD per tonă-deplasament ușor (ldt), care este aproximativ echivalent cu greutatea în oțel a navei. Timp de mai mulți ani, prețul a fost de aproximativ 150 USD/ldt (valoarea minimă fiind de 100 USD/ldt, iar cea maximă de 200 USD/ldt), însă recent cererea mare de oțel vechi din China și oferta scăzută de nave au ridicat prețurile la niveluri record de aproape 500 USD/ldt pentru vasele medii și chiar mai mult pentru cele deosebit de valoroase. Prețurile cele mai mari se practică în prezent în Bangladesh.

Un tanc petrolier (VLCC) cu o capacitate de transportare a încărcăturii de circa 300 000 de tone are aproximativ 45 000 ldt, deci prețul achitat de societatea care își asumă operațiunea de dezmembrare se poate încadra între 5 și 10 milioane USD (sau chiar mult mai mult), în funcție de condițiile de piață. Aceste cifre reprezintă doar indicatori estimativi, deoarece prețul depinde, de asemenea, de alți factori, precum cantitatea și calitatea oțelului, prezența unor metale precum cuprul sau nichelul și echipamentele care mai pot fi vândute. Existența sau absența unor substanțe problematice la bord nu pare să afecteze prețul.

Comisia a analizat costurile dezmembrării navelor într-un studiu realizat în anul 2000<sup>6</sup>. Conform concluziilor acestui studiu, în condițiile actuale, din diferite motive, ar fi extrem de dificil ca reciclarea navelor să devină viabilă din punct de vedere economic, respectând, în același timp, standardele ecologice.

- Numărul navelor disponibile pentru dezmembrare depinde de condițiile de pe piața transportului de mărfuri. Dacă navele pot încă să producă sume importante, armatorii nu vor decide să le trimită spre dezmembrare. În ultimii doi ani, cantitățile de fier vechi au fost foarte mici datorită unei piețe a transportului de mărfuri înfloritoare și foarte profitabile. Marea majoritate a navelor destinate dezmembrării va trebui să provină din flota comercială maritimă și va consta în principal din petroliere și vrachiere (care reprezintă segmentele pentru „volum”). Alte segmente de piață, precum navele de război, navele pentru căi navigabile interioare și instalațiile offshore au dimensiuni reduse și disponibilitate limitată și, astfel, cu greu pot fi considerate o sursă sigură de materiale pentru reciclarea la scară largă. Prin urmare, operatorul unei instalații moderne de reciclare va întâmpina dificultăți în dezvoltarea unui model de afacere care să îi permită să își acopere total costurile de amortizare. Acesta este motivul pentru care operatorii din Europa nu au putut supraviețui decât concentrându-și activitatea asupra unor nișe de piață, în special asupra structurilor offshore, vaselor de pescuit și navelor pentru căi navigabile interioare<sup>7</sup>.

- Navele sunt construcții individuale cu durată mare de viață, care fac obiectul multor reparații și operațiuni de întreținere în cei 20-30 de ani de funcționare. Foarte puține dintre aceste lucrări sunt documentate corespunzător. De aceea, operatorii instalațiilor de reciclare nu știu ce îi așteaptă și ce lucrări de reciclare sunt necesare. Aceste constatări sunt valabile, în special, în ceea ce privește navele de pasageri ce conțin o gamă largă de materiale, inclusiv materiale compozite care sunt dificil de separat și reciclat. Navele care se îndreaptă în prezent către șantierul de dezmembrare au fost construite în anii '70 din materiale care nu se mai folosesc astăzi (de exemplu azbest). Prin urmare, forța de muncă necesară este însemnată și rămâne, probabil, un element major al prețului. Utilizarea mașinilor grele pentru aceste tipuri de nave este limitată.
- Anumite materiale aflate la bord pot fi reciclate și vor genera venituri. Altele necesită un tratament scump, pentru care costurile sunt semnificative și dificil de calculat în avans.
- Principalele surse de venit pentru șantierele de fier vechi din Asia sunt oțelul, utilizat în construcții, și piața second-hand de echipamente navale. Prin definiție, aceste surse de venit nu există în țările dezvoltate, datorită constrângerilor legislative.

Un alt factor este diferența dintre costurile salariale din Asia și cele din Europa. În timp ce lucrătorii de pe siturile de demolare din Bangladesh și India câștigă 1-2 USD/zi, iar cheltuielile angajatorilor aferente sănătății și protecției muncii sunt neglijabile, în Europa costurile pot fi estimate la aproximativ 250 USD/zi pentru un lucrător din Țările de Jos și 13 USD/zi pentru unul din Bulgaria<sup>8</sup>.

Aceste diferențe în costurile salariale, cerințele de protecție a mediului și a sănătății și veniturile din reciclare și de pe urma materialelor second-hand explică de ce operatorii din Asia de Sud le pot oferi armatorilor prețuri cu mult mai bune decât potențialii lor concurenți din alte țări. În Bangladesh, operatorii de șantier de dezmembrare care nu au costuri legate de siguranță și de protecția mediului sau a sănătății plătesc în prezent 450-500 USD/t pentru o navă, în timp ce instalațiile din China, cu standarde ușor mai ridicate, oferă jumătate din acest preț, iar operatorii din Statele Unite oferă o zecime. Într-adevăr, în perioada anterioară exploziei prețurilor la oțel, șantierele de reciclare din țările industriale obișnuiau să aplice taxe pentru dezmembrarea navelor.

Ca o consecință a dezvoltării pieței, în UE capacitatea de dezmembrare a atins în ultimii 20 de ani un nivel deosebit de scăzut. În prezent, există instalații pentru nave mai mari în principal în Belgia, Italia și Țările de Jos, cu o capacitate combinată de aproximativ 230 000 ldt/an, și o multitudine de instalații mai mici pentru vase de pescuit și alte ambarcațiuni mici în majoritatea celorlalte state membre maritime. Însumată, capacitatea existentă în UE pentru dezmembrarea navelor poate fi estimată la aproximativ 500 000 ldt pe an<sup>9</sup>. În plus, în Regatul Unit sunt în desfășurare procedurile de acordare a licențelor pentru a permite desfășurarea activității de dezmembrare a navelor în cele două șantier existente care ar avea o capacitate cu mult mai mare (600 000 ldt/an în cazul șantierului din Able, UK). Această enumerare nu include multitudine de docuri uscate dezafectate din porturile din întreaga Europă, care ar fi adecvate pentru dezmembrare, din punct de vedere tehnic, dar care nu pot fi redeschise în condițiile economice actuale.

Mult mai mare decât capacitatea existentă în UE este cea a vecinilor turci; în calitate de țară membră a OCDE, Turcia se califică în principiu ca destinație chiar și pentru exportul de deșeuri periculoase. Aproape 20 de șantiere de dezmembrare de pe țărmul Aliaga (lângă Izmir) au o capacitate comună de aproximativ 1 milion de tone pe an, dar care, în mare parte, nu este utilizată în prezent.

În general, instalațiile din UE respectă standarde ridicate de siguranță a muncii și protecție a mediului. În ultimii ani, omologii lor turci au făcut progrese considerabile în aceste domenii, chiar dacă mai există încă anumite probleme de ordin ecologic. De asemenea, în China există un anumit număr de instalații cu chei rezervate pentru dezmembrarea navelor, care, în ultima perioadă, au fost modernizate pentru a îndeplini standarde acceptabile de calitate, însă a căror capacitate nu însumează mai mult de 500 000 ldt pe an. Instalațiile de dezmembrare din Brownsville/Texas și din alte locații din SUA sunt de calitate similară, însă, în principiu, nu sunt accesibile vaselor străine.

Astfel, capacitatea de dezmembrare ecologică a navelor existentă atât în UE, cât și în Turcia, este suficientă pentru navele de război și alte nave de stat – estimate la 100 de nave de mai mult de 1 000 ldt, cu un tonaj combinat de până la 500 000 ldt<sup>10</sup> – care vor fi dezafectate în următorii 10 ani, însă numai pentru o mică parte din flota comercială aflată sub pavilion UE. Conform rapoartelor UNCTAD, în perioada 2000-2005, un tonaj cuprins între 6 și 30 de milioane tdw a fost vândut anual spre dezmembrare, în timp ce aproximativ 23% din flota comercială mondială se află sub pavilionul statelor membre ale UE<sup>11</sup>.

Această problemă a capacității „ecologice” insuficiente va fi agravată de apropiata scoatere din uz a petrolierelor cu cocă simplă. În ultimele decenii, accidentele în care au fost implicate petroliere precum Erika și Prestige au provocat dezastre ecologice majore. Ca răspuns, a fost adoptată legislația UE și normele internaționale privind scoaterea treptată din uz a petrolierelor cu cocă simplă, care vor avea efect maxim în următorii zece ani. Se estimează scoaterea din circulație a aproximativ 1 300 de petroliere cu cocă simplă și trimiterea acestora spre dezmembrare până în anul 2015, aproape o treime din acestea fiind sub pavilionul statelor membre<sup>12</sup>. Cererea de capacitate de reciclare a navelor va atinge nivelul maxim în jurul anului 2010, principala dată de dezafectare a acestor nave. Totuși, asemenea creșteri vor exista și pe termen lung, datorită avântului general al construcțiilor navale din ultimii ani.

Pentru moment, piața dezmembrării navelor este încă viabilă din punct de vedere economic, lăsând la o parte externalizarea extremă a costurilor. Armatorii obțin venituri semnificative din vânzarea de nave dezafectate (pentru a relua exemplul de mai sus, construirea tancului petrolier VLCC ar costa astăzi aproximativ 90 de milioane USD, iar după 25 de ani de utilizare ar aduce 10 milioane USD sau mai mult). Șantierele de fier vechi obțin profit din reciclarea materialelor recuperate. Însă piața funcționează doar în condiții extrem de problematice, descrise mai jos. Acest aspect devine din ce în ce mai puțin acceptabil pentru publicul din țările dezvoltate, unde au sediul majoritatea armatorilor și unde se încasează profiturile din exploatarea navelor, situație incompatibilă cu principiile de viabilitate socială și ecologică.



### 2.3. Impactul social și impactul asupra mediului

Majoritatea vaselor conțin cantități importante de materiale periculoase, precum azbestul (în special dacă acestea au fost construite înainte de anii '80), hidrocarburile și nămolurile din petrol, PCB (bifenili policlorurați) și metalele grele din vopsele și echipamente. Astfel, atunci când sunt trimise spre dezmembrare, aceste nave reprezintă una din sursele majore de deșeuri periculoase transportate din țările industrializate către țările în curs de dezvoltare. În 2004, într-un studiu realizat pentru Comisie (DG TREN) se estima că numai nămolul din petrol provenit de la navele scoase din uz se va ridica la 400 000-1,3 milioane tone pe an până în anul 2015. Dintre deșeurile periculoase recuperate anual în instalațiile de dezmembrare, cantitatea de azbest se va ridica la 1 000-3 000 de tone, cea de TBT la 170-540 tone, iar cea de vopsele dăunătoare mediului la 6 000-20 000 de tone<sup>13</sup>.

Dezmembrarea navelor în Bangladesh, India și Pakistan are loc pe plaje de nisip, fără sisteme de izolare sau bariere de prevenire a poluării apelor și solului. Există puține instalații de antrepoziție a deșeurilor periculoase, iar materialele care nu pot fi reciclate sunt de obicei aruncate pe loc. Învelișurile din PVC ale cablurilor sunt deseori arse în aer liber.

Impactul acestor practici asupra mediului a fost rareori studiat în detaliu. Informațiile disponibile arată că proprietățile fizico-chimice ale apei de mare, ale solului și sedimentelor de pe plajă sunt puternic afectate de dezmembrarea navelor<sup>14</sup>. Poluarea cu hidrocarburi a plajelor și a apelor vecine este vizibilă clar în fotografiile aeriene ale siturilor de dezmembrare de la Alang (India) și Chittagong (Bangladesh), ONG-urile raportând dispariția vegetației și a peștilor din aceste zone.

Condițiile de siguranță și sănătate de pe șantierele de fier vechi din Asia de Sud sunt critice. Există un risc ridicat de accidente periculoase, în special datorită lipsei utilajelor grele (macarale) și a echipamentului de siguranță pentru lucrători. Conform unui raport guvernamental al Indiei din anul 2004, în perioada 1996–2003, pe șantierele Alang au avut loc 434 de incidente, în urma cărora au murit 209 lucrători<sup>15</sup>. În Bangladesh, conform rapoartelor media, în ultimii 20 de ani, mai mult de 400 de lucrători și-au pierdut viața, iar 6 000 au fost grav accidentați<sup>16</sup>. Faptul că Bangladesh, spre deosebire de India, nu solicită nici măcar în practică o certificare de tipul „gas-free-for-hot-work” (absența emisiilor de gaz în cazul activităților la temperaturi înalte) explică motivul pentru costurile deosebit de mici de aici, însă și frecvența ridicată de explozii mortale din șantierele de dezmembrare.

În plus, se estimează că mii de persoane contactează boli incurabile în urma manipulării și inhalării substanțelor toxice fără protecție sau precauții minime. Conform unui raport medical al Curții Supreme a Indiei din septembrie 2006, 16% din lucrătorii care au manipulat azbest în Alang au fost diagnosticați cu azbestoză, fiind astfel expuși unui înalt risc de mezoteliom<sup>17</sup>. După cum se știe în urma cercetărilor medicale, incidența acestei forme de cancer pulmonar culminează numai la câteva decenii după expunere.

În 2005, în șantierele de fier vechi din Bangladesh lucrau aproximativ de 25 000 de lucrători. În India, în perioadele de vârf, forța de muncă atingea aproximativ 40 000 de lucrători, număr care, până la sfârșitul anului 2006, s-a redus la 6 000<sup>18</sup>. În cazul ambelor țări, se poate spune că majoritatea lucrătorilor sunt de obicei necalificați și provin din cele mai sărace regiuni. Aceștia lucrează fără contracte de muncă și asigurări de sănătate sau contra accidentelor și nu le este permis să înființeze sindicate. În caz de accident, compensarea este foarte mică sau lipsește complet. Exploatarea copiilor, într-o anumită măsură, pentru lucrări mai ușoare este obișnuită.

Condițiile din instalațiile de dezmembrare a navelor au fost criticate de organizațiile de apărare a drepturilor omului și de protecție a mediului, de mass-media și de Curtea Supremă a Indiei. Cu toate acestea, guvernele statelor din sudul Asiei par să ezite în a-și moderniza practicile, deoarece consideră că dezmembrarea de nave este o activitate economică importantă, care ar trebui împiedicată cât mai puțin posibil.

#### **2.4. Situația internațională actuală**

Problema dezmembrării navelor a fost dezbătută timp de mulți ani, atât în cadrul UE, cât și în cadrul organizațiilor internaționale implicate: Organizația Maritimă Internațională (OMI), Organizația Internațională a Muncii (OIM) și Convenția de la Basel (sau, mai exact, organizația sa inițiatore, Programul Organizației Națiunilor Unite pentru Mediu, UNEP). Toate cele trei organizații au elaborat linii directoare tehnice fără caracter obligatoriu privind reciclarea navelor<sup>19</sup>. În anul 2005, în cadrul a două ședințe, un grup de lucru mixt OMI/OIM/Convenția de la Basel pentru dezmembrarea navelor a discutat despre abordarea coordonată a problemei cu scopul de a evita dublarea eforturilor și suprapunerea rolurilor, responsabilităților și competențelor celor trei organizații.

Din anul 2005, OMI lucrează la aplicarea unui sistem internațional obligatoriu pentru dezmembrarea ecologică a navelor. Statele membre ale UE și Comisia participă la această acțiune. Un proiect de convenție privind reciclarea navelor în condiții de siguranță și de protecție a mediului este negociat în cadrul Comitetului OMI pentru protejarea mediului marin (MEPC), pentru a fi adoptat printr-o conferință diplomatică în 2008/2009, pentru a intra în vigoare câțiva ani mai târziu. Proiectul are o anexă ce prevede normele și condițiile aplicabile navelor (privind inclusiv proiectarea, construirea, operarea și întreținerea) și instalațiilor de reciclare, precum și anumite dispoziții privind rapoartele care trebuie furnizate. Proiectul are ca scop abordarea metodei de reciclare a navelor „din leagăn până în mormânt”, cu scopul de a evita materialele periculoase pe navele noi și eliminarea acestora de pe navele existente în perioada lor de funcționare. Se presupune că detaliile tehnice, care acoperă, de asemenea, buna gestionare ecologică a instalațiilor de reciclare a navelor, sunt definite în liniile directoare recomandate anexate la convenție.

Conform proiectului actual, convenția – alături de alte instrumente OMI – nu se va aplica vaselor cu un tonaj brut mai mic de 400 sau 500 de tone, navelor de război, navelor militare auxiliare sau altor nave aflate în proprietatea statului ori operate sau folosite numai pentru servicii publice necomerciale. Aspectele controversate care vor fi discutate de către grupurile de lucru ale OMI în 2007 includ problema realizării unor trimiteri la norme și standarde din afara cadrului OMI, standardul ecologic de referință pentru instalațiile de reciclare a navelor, cerințele viitoare de raportare (în special dacă este necesară notificarea de la stat la stat, conform Convenției de la Basel) și tipul mecanismului de conformitate care trebuie aplicat pentru a sprijini punerea în aplicare a convenției.

În contextul Convenției de la Basel, principala problemă pusă în discuție se referă la măsura în care convenția privind reciclarea navelor propusă va asigura un nivel de control și execuție echivalent cu cel asigurat de Convenția de la Basel. Cea de-a opta conferință a părților de la 1 decembrie 2006 a relansat această cerere declarând, printre altele, că viitorul instrument juridic ar trebui să creeze condiții de dezmembrare a navelor care să protejeze lucrătorii și mediul împotriva efectelor negative ale substanțelor periculoase și ale practicilor nesigure de muncă.

### **3. POSIBILITĂȚI DE AMELIORARE A GESTIONĂRII EUROPENE A DEZMEMBRĂRII NAVELOR**

Comisia a examinat o largă varietate de probleme implicate și a identificat anumite posibilități de eliminare sau cel puțin de limitare a lacunelor de punere în aplicare, precum și de ameliorare a gestionării dezmembrării navelor. Aceste opțiuni nu trebuie considerate reciproc exclusive, ci din contră, ca elemente ce se completează și se sprijină reciproc.

#### **3.1. Ameliorarea procesului de aplicare a legislației UE privind transportul deșeurilor**

Statele membre ale UE sunt obligate să aplice și să respecte regulamentul comunitar privind transportul de deșeuri, inclusiv „interdicția de la Basel” asupra exportului de deșeuri periculoase.

Chiar dacă mobilitatea navelor face ca interdicția de exportare să fie relativ ușor de eludat, aplicarea acesteia poate fi îmbunătățită, cel puțin în cazul navelor și al companiilor maritime care își desfășoară activitatea în apele europene. Astfel, va fi nevoie de:

- mai multe controale din partea autorităților responsabile cu transportul deșeurilor și a autorităților portuare în porturile europene, având ca obiectiv navele de peste o anumită vârstă (25 de ani) sau pentru care există alte indicații care arată că sunt prevăzute pentru dezmembrare;
- o posibilă îndrumare suplimentară din partea Comisiei și a statelor membre asupra definiției deșeurilor și a deșeurilor periculoase în raport cu navele, precum și o listă de instalații de reciclare care respectă standardele unei bune gestionări ecologice și garantează protecția lucrătorilor;
- o cooperare și un schimb de informații mai sistematice între statele membre și între acestea și Comisie, inclusiv utilizarea bazelor de date și a rapoartelor de presă pentru identificarea navelor ce pot fi scoase din uz și își pot continua traseul către instalațiile de dezmembrare;
- o cooperare mai bună cu anumite țări terțe, în special cu state care reciclează și statele de tranzit (spre exemplu cu Egiptul, în ceea ce privește navele scoase din uz care traversează Canalul de Suez);
- o linie de acțiune concentrată pe navele de război, pe alte navele de stat și pe navele comerciale care își desfășoară în mod regulat activitatea în apele comunitare (de exemplu feriboturi).

Deoarece regulamentul privind transportul de deșeuri nu se aplică doar navelor sub pavilionul UE, ci tuturor exporturilor de deșeuri și, astfel, navelor scoase din uz care părăsesc porturile comunitare, armatorii nu se pot sustrage controalelor prin arborarea pavilionului unei țări terțe. Riscul de reducere a activității de transport în Europa printr-o aplicare mai strictă nu este foarte ridicat, atâta timp cât UE rămâne o piață atractivă din punct de vedere economic și profitabilă. Mai realist este riscul abandonării navelor în porturile UE de către armatorii iresponsabili din afara Europei, supuși acestor controale, astfel încât, în final, o eliminare adecvată trebuie plătită de către contribuabili. Acest gen de problemă poate fi soluționată doar printr-o aplicare mai eficientă a normelor maritime în general.

### **3.2. Soluții internaționale**

Între organismele internaționale implicate pare să existe un consens general asupra faptului că obiectivul cel mai important este de a garanta reciclarea navelor în condiții de siguranță și de protecție a mediului. Pentru a crea un front de lucru uniform la nivel mondial, sunt necesare standarde internaționale obligatorii. Astfel de standarde ar trebui să determine o schimbare reală în practicile actuale de dezmembrare, prin încetarea poluării frecvente a solului și a apelor și prin protejarea lucrătorilor împotriva accidentelor și contaminării. De exemplu, izolarea în condiții de siguranță a deșeurilor de hidrocarburi, eliminarea prealabilă a azbestului utilizând echipamente de protecție, precauțiile de eliminare a gazului pentru prevenirea exploziilor și utilizarea de utilaje pentru transportul în siguranță al încărcăturilor grele ar trebui declarate obligatorii.

Va exista probabil în continuare o diferență de preț între țările din Asia și cele din Europa, chiar dacă acestea din urmă îndeplinesc standarde ridicate de protecție a mediului și a sănătății, dar este mai puțin probabil să fie prohibitive în mod sistematic. Într-un viitor previzibil, țările în curs de dezvoltare vor putea oferi costuri salariale mai scăzute și prețuri mai mari la oțel și echipamente reutilizabile. Totuși, se va urmări îndeosebi acoperirea diferenței de preț prin măsuri voluntare, care să permită ca o anumită parte a activităților de dezmembrare a navelor să se desfășoare în Europa, unde există standarde în special ridicate de „poluare zero” și „risc zero pentru sănătatea oamenilor”.

Viitoarea convenție internațională va fi esențială pentru rezolvarea, la nivel mondial, a problemei legate de dezmembrarea navelor. Prin urmare, OMI este forumul cel mai în măsură să soluționeze această problemă la nivel mondial. Noua convenție va avea repercusiuni asupra regulamentului privind transportul deșeurilor și a legislației comunitare privind protecția mediului și siguranța la locul de muncă. Comunitatea în ansamblu trebuie să își atingă obiectivul de a deveni parte la această convenție a OIM. Acest lucru poate fi realizat prin includerea în convenție a unei clauze privind organizațiile de integrare economică regională, așa cum se procedează în cazul tuturor acordurilor multilaterale de protecție a mediului recente. Pentru a atinge cât mai rapid standardele ecologice internaționale, este necesară consolidarea rolului Comunității în cadrul OMI.

Este în interesul UE, în primul rând, ca activitatea OMI să se încheie cât mai rapid cu putință și, în al doilea rând, ca domeniul de aplicare a convenției să fie suficient de vast și să producă standarde solide de protecție a sănătății și de gestionare a mediului, precum și mecanisme necesare pentru punerea lor în aplicare. În acest sens, convenția trebuie să stabilească obligațiile și prerogativele clare ale statelor de pavilion, ale statelor de port și ale statelor de reciclare, precum și un echilibru corect între acestea. Sistemul OMI trebuie eficientizat în sensul creării unui sistem în cadrul căruia navele să poată fi dezmembrate numai într-o manieră sigură și ecologică.

Este puțin probabil că instrumentul juridic viitor va include obligația de a decontamina o navă înainte de voiajul final, din moment ce pre-ecologizarea este considerată de industria navală impracticabilă din punctul de vedere al siguranței sau nerentabilă. În proiectul de convenție, eliminarea prealabilă a materialelor periculoase nu este obligatorie dacă instalația de reciclare aleasă este perfect autorizată să gestioneze tipul sau cantitatea de materiale periculoase pe care le conține nava. Proiectul (din decembrie 2006) caută să adapteze necesitățile fiecărei nave la posibilitățile șantierului de reciclare prin intermediul unui plan de reciclare și al unui certificat internațional care atestă că nava este pregătită de reciclare. Cu toate acestea, este încă nevoie să se clarifice dacă, în cazul în care instalația de reciclare finală nu este capabilă să gestioneze anumite materiale periculoase, armatorul unei nave scoase din uz trebuie să aleagă un alt șantier sau trebuie să elimine înainte materialele în scopul depozitării lor în condiții de siguranță sau al recuperării acestora. La ora actuală, având în vedere faptul că regulamentul privind transportul deșeurilor prevede ca navele să fie „golite în mod corespunzător” de materiale periculoase pentru a fi clasificate ca deșeuri nepericuloase, Comisia întreprinde un studiu legat de riscurile, costurile și avantajele decontaminării. Rezultatele ar trebui să fie disponibile la sfârșitul primăverii anului 2007.

Schimbarea regulamentului comunitar privind transportul deșeurilor sau a altor dispoziții din legislația comunitară vizată de convenția propusă nu este momentan o soluție. Această legislație comunitară ar trebui să rămână și va rămâne în vigoare și nu există niciun plan de schimbare până când normele internaționale ale OMI nu ating același standard ridicat. Mai exact, nu există niciun motiv pentru a modifica sistemul prevăzut de Convenția de la Basel pentru controlul transporturilor transfrontaliere de deșeuri și nici pentru acordarea de derogări pentru navele scoase din uz dacă și până când un nou sistem internațional nu garantează un nivel echivalent de control al acestor transporturi.

Totuși, pentru a consolida implicarea Comunității în negocierile OMI pentru o convenție internațională privind reciclarea navelor, este necesar:

- (a) să se stabilească o poziție comunitară și, dacă este posibil, să se acorde Comisiei un mandat pentru continuarea negocierii convenției OMI privind reciclarea navelor, din cauza legislației comunitare care ar putea fi afectată;
- (b) să se introducă o clauză privind organizațiile de integrare economică regională, astfel încât Comunitatea să devină parte la convenția privind reciclarea navelor;
- (c) să se intensifice coordonarea pozițiilor statelor membre ale UE și ale Comisiei în cadrul negocierilor; cooperarea este deja satisfăcătoare, dar trebuie consolidată.

După adoptarea lor, convenția și liniile sale directe trebuie transpuse în legislația comunitară pentru a le declara obligatorii pentru navele sub pavilionul UE sau pentru navele care intră în apele comunitare. Acesta a fost cazul unor numeroase convenții OMI, ca de exemplu Convenția privind sistemul antivegetativ (AFS), introdusă în legislația comunitară prin Regulamentul (CE) nr. 782/2003. Această metodă de stabilire a normelor comunitare pe baza instrumentelor juridice internaționale stă la baza acțiunilor UE în materie de transport maritim care permit să se țină seama de particularitățile transportului maritim internațional.

Totuși, Convenția privind reciclarea navelor poate să apară prea târziu pentru a rezolva problema dezafectării navelor cu cocă simplă, deoarece convențiile OMI intră în vigoare, în medie, în șase ani, iar nivelul cel mai ridicat al dezafectărilor ar trebui să se înregistreze în jurul anului 2010. Prin urmare, dacă este necesar să se accelereze intrarea în vigoare a convenției, trebuie găsite totodată și soluții pentru perioada intermediară.

### **3.3. Consolidarea capacității UE de dezmembrare a navelor**

Așa cum s-a descris la punctul 2.2, capacitatea disponibilă de dezmembrare a navelor în UE și în celelalte țări OCDE (în special Turcia) este suficientă pentru toate navele de război și pentru celelalte nave de stat care vor fi scoase din uz în următorii 10 ani, dar nu este suficientă pentru numărul mult mai mare de petroliere și de alte nave comerciale mari sub pavilionul UE sau care aparțin unor companii cu sediul pe teritoriul UE. Această situație nu se va schimba în mod semnificativ nici după ce o serie de șantiere navale din Regatul Unit care au solicitat licențele necesare vor deveni operaționale în viitorul apropiat<sup>20</sup>. Chiar dacă șantiere moderne de reciclare din China sunt incluse ca soluție pentru navele comunitare care devin deșeuri în afara apelor europene, va exista un deficit semnificativ în capacitatea de dezmembrare ecologică și sigură a navelor din următorii ani.

Cu toate acestea, utilizarea foarte scăzută a instalațiilor „ecologice” sau moderne existente în UE, Turcia și China arată că problema dezmembrării navelor apare mai mult la nivel de cerere decât la nivel de ofertă. Ca urmare a condițiilor de piață actuale, operatorilor comunitari le este imposibil să concureze cu șantierele navale din Asia de Sud care pot oferi costuri mult mai scăzute și prețuri mai mari la metale. Atâta timp cât, la nivel mondial, nu există condiții egale sub forma unor standarde obligatorii solide și eficiente de dezmembrare a navelor, instalațiilor din Europa le va fi greu să concureze pe piață, iar armatorii vor avea tendința să își trimită navele în situri asiatice care nu îndeplinesc nici măcar standarde minime.

Ca reacție la această situație, Consiliul UE a emis o declarație la 17 mai 2006, potrivit căreia statele membre vor depune toate eforturile pentru a mări capacitatea de dezmembrare a navelor în UE. În plus, statele membre vor face tot posibilul pentru a se asigura că negocierile internaționale de stabilire a unor cerințe obligatorii privind dezmembrarea navelor la nivel mondial înregistrează progrese. În concluziile Consiliului adoptate la 20 noiembrie 2006, înainte de cea de-a opta conferință a părților la Convenția de la Basel, Comisia a fost invitată să evalueze necesitatea de creare a unei capacități suficiente de dezmembrare a navelor în UE.

Căutând metode de consolidare a poziției șantiierelor ecologice de dezmembrare a navelor în general și a instalațiilor comunitare în special în decursul perioadei intermediare, până când un nou sistem internațional va stabili condiții egale la nivel mondial, acțiunea trebuie să se axeze pe navele de stat. Guvernele statelor membre ale UE au obligația specială de a respecta legislația comunitară și de a acționa într-o manieră exemplară în ceea ce privește dezmembrarea navelor de război și a altor nave care se află în proprietatea statului. În ceea ce privește navele de război, o responsabilitate suplimentară derivă din procentul relativ ridicat de materiale periculoase (în special azbest) aflate la bordul navelor mai vechi.

Guvernele statelor membre ar putea declanșa un proces de furnizare de servicii „ecologice” de decontaminare și de dezmembrare pentru navele scoase din uz prin licitații publice, în cadrul cărora să urmărească norme stricte de achiziții publice care să permită dezmembrarea numai în conformitate cu legislația privind transportul deșeurilor în vigoare și cu standarde ridicate de gestionare ecologică. Viabilitatea instalațiilor de dezmembrare din Europa ar putea fi promovată printr-o transparență și mai mare a procesului de dezafectare a navelor de stat, printr-un program de lucru coordonat și prin armonizarea, la scară europeană, a standardelor de calitate impuse de guverne în contractele de dezmembrare.

În cazul în care își revând navele pentru a fi utilizate ulterior în alte țări sau societăților comerciale, statele membre își pot reține totuși o anumită influență prin includerea unor dispoziții privind dezmembrarea în contractul de vânzare (spre exemplu clauze referitoare la acordul prealabil al guvernului privind dezmembrarea). Asemenea dispoziții fac parte din strategia propusă de Regatul Unit pentru reciclarea navelor, publicată în martie 2006<sup>21</sup>.

În ceea ce privește flota comercială care este cu mult mai mare, argumentele de ordin economic descrise mai sus au o importanță capitală. Atâta timp cât nu a fost pe deplin instituit un sistem juridic internațional și probabil chiar și după data la care un astfel de sistem ar intra în vigoare, sunt necesare stimulente substanțiale pentru a produce schimbări în practicile actuale ale industriei navale. Pe termen mai lung, scopul ar consta în stabilirea unui sistem de finanțare durabil, în cadrul căruia armatorii și eventual alți beneficiari ai transportului maritim să contribuie la dezmembrarea navelor în condiții de siguranță și de protecție a mediului oriunde în lume. Posibilele detalii ale unui asemenea sistem sunt discutate în cele ce urmează (3.6).

În perioada intermediară, angajamentele voluntare în spiritul responsabilității sociale a întreprinderilor pot juca un anumit rol și trebuie încurajate (a se vedea punctul 3.5 de mai jos). Îndeosebi sistemele de premiere și certificare ar putea contribui la conturarea unei direcții în acest sens.

Trebuie să se acorde o atenție deosebită problemei acordării sprijinului financiar direct instalațiilor ecologice comunitare de dezmembrare a navelor sau armatorilor care își trimit navele în șantiere „ecologice”, fie pentru dezmembrarea lor integrală, fie pentru decontaminare. Un sprijin acordat instalațiilor inovatoare ar putea reduce indirect numărul de nave dezmembrate în condiții inacceptabile. Totuși, este ușor de întrevăzut riscul necesității unor sume uriașe, pentru o lungă perioadă de timp, fără a se crea o activitate industrială durabilă, precum și riscul unor subvenții încrucișate în beneficiul altor activități, în special în sectorul construcțiilor navale, unde concurența este foarte puternică. Pe lângă aceasta, subvenționarea directă a instalațiilor de dezmembrare și, chiar mai mult, a armatorilor, ar fi împotriva principiului „poluatorul plătește” prevăzut de legislația comunitară. Din acest motiv, după cum era de așteptat, normele de acest fel privind ajutoarele de stat sunt destul de limitate.

Liniile directoare în vigoare ale UE privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului<sup>22</sup>, care definesc domeniul de aplicare a acestui tip de ajutoare, includ ca obiect potențial anumite servicii de gestionare a deșeurilor, dar nu și de dezmembrare a navelor. Pentru moment, întrebarea dacă subvențiile pentru anumite activități, ca de exemplu investițiile pentru inovații, eliminarea azbestului sau participarea unei societăți la sistemele de certificare și monitorizare sunt ajutoare de stat în acest sens și sunt permise de liniile directoare trebuie evaluată de la caz la caz. Politica europeană de coeziune poate asigura, de asemenea, un sprijin pentru șantierelor navale, inclusiv pentru instalațiile de reciclare, cu condiția ca sprijinul să fie acordat în conformitate cu obiectivele, normele și procedurile specifice politicii.

#### **3.4. Asistență tehnică, transfer de tehnologii și difuzarea celor mai bune practici în favoarea statelor care asigură reciclarea**

În ciuda condițiilor de lucru necorespunzătoare și periculoase și a degradării mediului local, șantierelor de dezmembrare sunt importante din punct de vedere economic pentru țările din Asia de Sud. De exemplu, Bangladesh obține probabil circa 90% din producția sa de oțel din dezmembrarea navelor, iar industria oferă locuri de muncă pentru zeci de mii de lucrători.

Pentru a încuraja modernizarea instalațiilor din aceste țări, este necesar să se acorde asistență tehnică și să se încurajeze o mai bună reglementare. Acest lucru este realizat deja, la scară mică, de organizațiile internaționale, de anumite țări OECD și, de asemenea, de către Comisie. Acest sprijin tehnic și financiar ar trebui reexaminat în strânsă colaborare cu țările afectate și cu alți donatori internaționali, pentru a promova o dezmembrare ecologică și sigură a navelor. UE va negocia în curând acorduri politice sau economice noi sau actualizate cu un anumit număr de state care asigură reciclarea și, după caz, va analiza modul în care pot fi reflectate obiectivele privind ameliorarea practicilor de lucru și a standardelor de protecție a mediului.

UE dispune de o experiență bogată și de vaste capacități tehnice în domeniul dezmembrării ecologice a navelor. UE ar trebui să împărtășească această experiență cu statele care asigură reciclarea și să încurajeze transferurile de tehnologie și cele mai bune practici relevante. În afară de aceasta, UE poate transfera experiența și practicile în materie de gestionare a riscurilor legate de azbest, contribuind astfel ridicarea standardelor de protecție și de precauție în țările în cauză.

Totuși, dincolo de nivelul tehnic, este necesar să se recunoască faptul că absența sau nerespectarea normelor elementare privind siguranța la locul de muncă și protecția mediului este strâns legată de sărăcia structurală și de alte probleme sociale și juridice din anumite părți ale Asiei de Sud, cum ar fi absența drepturilor de proprietate și frecvența concesiunilor de foarte scurtă durată pentru operatori asupra terenului de coastă, slăbiciunea autorităților judiciare și existența unor metode de guvernare defectuoase. Pentru realizarea unei schimbări durabile, asistența va trebui înscrisă într-un cadru mai larg.



### **3.5. Încurajarea acțiunilor voluntare**

Navele comerciale aduc profituri mari proprietarilor lor în decursul unei perioade de funcționare relativ lungi. Când o navă devine deșeu la încheierea perioadei sale de funcționare, armatorul, fiind persoana care a luat în mod normal decizia de a trimite nava spre dezmembrare și este, așadar, „producător” de deșeuri, este cel mai în măsură să se asigure că eliminarea sau recuperarea navei se realizează într-o manieră sigură și ecologică. Armatorii care își iau în serios profesiunea nu ar trebui să tolereze metodele de dezmembrare actuale, care pun în pericol viața și sănătatea lucrătorilor și poluează mediul înconjurător.

Angajamentele voluntare din partea armatorilor, a asociațiilor și a clienților lor reprezintă poate cea mai simplă și mai rapidă cale de a schimba practicile la fața locului. Compania navală P&O Nedlloyd, de exemplu, (în prezent parte a grupului Maersk Group) a stabilit un parteneriat cu instalații din China ale căror standarde de siguranță și de protecție a mediului au fost îmbunătățite prin asistență tehnică și instruire. Intertanko, organizația proprietarilor independenți de petroliere, a anunțat, în septembrie 2006, adoptarea unei „strategii intermediare”, potrivit căreia armatorii ar trebui să utilizeze doar instalațiile de reciclare care au demonstrat progrese în ceea ce privește gestionarea condițiilor de siguranță și de protecție a mediului din secțiunea C a proiectului convenției internaționale.

Conferința părților la Convenția de la Basel, printr-o hotărâre din 1 decembrie 2006, a invitat armatorii și celelalte părți interesate să facă toate demersurile practice pentru a se asigura că navele scoase din uz sunt dezmembrate într-o manieră ecologică.

Acordurile voluntare pot fi eficiente în cazul în care au un conținut bine conceput și prevăd mecanisme clare care să garanteze punerea în aplicare a angajamentelor asumate de părțile interesate din sectorul privat, precum și a sistemelor de monitorizare și control. Un angajament de acest tip este un prim pas util în direcția schimbării. Prin urmare, ar trebui încurajat în mod public și, dacă este posibil, sprijinit prin stimulente din partea Uniunii Europene și a statelor membre, iar apoi implementarea ar trebui monitorizată. În cazul în care se dovedește apoi că angajamentul nu este respectat în practică, ar putea fi totuși necesară și o legislație în acest sens.

### **3.6. Fonduri pentru dezmembrarea navelor**

În special pe termen lung, nu se va mai accepta ca investițiile din instalațiile ecologice de dezmembrare a navelor din Europa sau din Asia să fie subvenționate din fonduri publice. Principiul „poluatorul plătește” și principiul responsabilității producătorului prevăd ca armatorii să preia întreaga răspundere pentru o eliminare corespunzătoare. Un asemenea sistem de finanțare durabilă ar putea fi organizat pe bază de voluntariat, cu angajamente în special din partea industriei navale, dar, având în vedere concurența puternică de pe piață, pare mai eficientă definirea acestui sistem ca element obligatoriu în cadrul noului sistem internațional de dezmembrare a navelor. OMI ar fi cea mai în măsură să gestioneze aceste fonduri, similar cu fondurile pentru poluarea cu hidrocarburi existente în cadrul Convenției MARPOL. Pentru a evita schimbarea de pavilion în beneficiul statelor care nu aderă la sistemul de finanțare, contribuțiile ar trebui să fie legate de înregistrarea la OMI sau de funcționarea navelor pe toată durata lor de viață, de exemplu prin taxe portuare sau prin sisteme de asigurare obligatorii.

Această legătură cu perioada de funcționare a navei este, de asemenea, de preferat unui depozit la data construirii inițiale a navei, deoarece șantierul naval care a construit nava nu va mai exista atunci când vasul va fi în final dezmembrat. În cazul în care punerea în practică a unui fond gestionat de OMI nu este posibilă, s-ar putea lua în considerare un sistem regional.

### 3.7. Alte opțiuni

O serie de alte măsuri ar putea fi utile pentru sprijinirea procesului de modernizare a industriei de dezmembrare a navelor pe termen mediu și scurt:

- (a) *Legislația comunitară, în special privind petrolierele cu cocă simplă.* Având în vedere că aceste petroliere vor reprezenta un procent important din navele scoase din uz care vor fi dezmembrate în următorii câțiva ani, ar putea fi util să se aibă în vedere suplimentarea legislației relevante privind siguranța maritimă prin norme privind dezmembrarea ecologică și sigură a navelor.

O serie de state membre au declarat că vor sprijini o astfel de propunere în cazul în care Comisia ar lua această inițiativă. Dezavantajul acestei legislații este acela că, din moment ce petrolierele cu cocă simplă sunt în mare măsură interzise în porturile comunitare, s-ar putea adresa în principal doar statelor sub pavilionul UE și ar putea genera astfel un val de schimbare a pavilionului, fără a produce beneficii pentru siguranță sau mediu.

Pe lângă cazul special al petrolierelor, se pot elabora măsuri cu un caracter mai general pentru a preveni utilizarea de materiale periculoase în construcția de nave noi. Recenta adoptare a noii legislații REACH privind substanțele chimice [Regulamentul (CE) nr. 1907/2006] prevede un cadru de reglementare în ceea ce privește utilizarea substanțelor chimice periculoase. Necesitatea unor măsuri suplimentare, specifice utilizării unor altor substanțe în construcția de nave, va face obiectul unei analize detaliate și a unei evaluări a impactului.

- (b) *Raționalizarea ajutoarelor navale corelată cu dezmembrarea ecologică a navelor.* Finanțarea comunitară pentru industria navală și ajutoarele de stat pentru transportul maritim ar putea fi acordate în funcție de utilizarea de către beneficiar a instalațiilor de dezmembrare în condiții de siguranță și de protecție a mediului pentru toate navele aflate sub comanda sa.
- (c) *Stabilirea unui sistem de certificare european pentru dezmembrarea ecologică a navelor și acordarea de premii pentru reciclarea ecologică exemplară.* Sistemele de certificare existente sau care vor fi perfecționate în viitor, precum EMAS, ar putea fi folosite în scopul ameliorării gestionării instalațiilor de dezmembrare a navelor și pentru a face cunoscută această ameliorare clienților și publicului. Revizuirea prevăzută a regulamentului EMAS ar putea deschide sistemul și pentru instalațiile din țările nemembre ale UE, dând astfel posibilitatea operatorilor interesați din Turcia, de exemplu, de a obține un certificat de gestionare a mediului de valoare. Pe lângă aceasta, acțiunile inițiale ale armatorilor, ale instalațiilor de reciclare și ale altor părți interesate în vederea unor practici sigure și nepoluante în activitatea de dezmembrare a navelor ar putea fi încurajate printr-o etichetă ecologică sau printr-o metodă de premiere a practicilor de menținere a siguranței și sănătății populației. Premiile deja existente, „Clean Marine” sau „Green Awards”, adresate companiilor

maritime și porturilor, ar putea servi ca sursă de inspirație. În plus, un registru public al instalațiilor ecologice ar putea constitui un ghid pentru armatori.

- (d) *Intensificarea cercetării internaționale legată de dezmembrarea navelor.* În prezent, cel de-al șaselea Program-cadru de cercetare și dezvoltare al Comisiei Europene finanțează un proiect de cercetare pe tema („SHIPDISMANTL”), care analizează opțiunile tehnice în contextul cooperării internaționale. În acest cadru, institutele de cercetare și șantierele de dezmembrare din UE, Turcia și India dezvoltă sisteme de asistență decizională, care vor fi puse gratuit la dispoziția industriei de dezmembrare a navelor din întreaga lume. Prima cerere de ofertă a celui de-al șaptelea Program-cadru, publicată recent, definește în mod clar ca prioritar domeniul de cercetare a strategiilor de dezafectare a navelor.

Pe lângă acest lucru și în afară de alte cercetări care au fost sau sunt întreprinse de Comisie<sup>23</sup>, o cooperare științifică, în parteneriat, mai intensă, cu echipe din Asia și Europa, ar putea fi utilă în vederea analizării opțiunilor și implicațiilor acestora într-un mod integrat, care să includă aspecte ecologice, sociale, economice și instituționale. Astfel, ar putea fi propuse linii de conduită fundamentate din punct de vedere științific, care ar putea veni în sprijinul diferiților factori locali sau ar putea fi utile în cadrul negocierilor internaționale. Totuși, ar putea dura câțiva ani până ce rezultatele cercetărilor să fie făcut publice.

#### 4. CONCLUZII

Prezenta Carte Verde prezintă elemente de bază privind dezmembrarea navelor și expune problemele existente. Detaliile și informațiile suplimentare se regăsesc în anexă. Pentru a avea o imagine mai clară asupra activității impuse la nivel comunitar, invităm statele membre, părțile interesate și marele public să reflecteze asupra următoarelor întrebări.

1. Cum poate fi ameliorată aplicarea legislației comunitare în vigoare (regulamentul privind transportul deșeurilor) privind navele scoase din uz? Care este cea mai bună combinație de măsuri pentru a atrage navele sub pavilionul UE sau navele deținute de armatori cu sediul în UE către siturile de dezmembrare care respectă standarde ridicate de siguranță și de protecție a mediului?
2. Ar contribui orientările privind normele de transport al deșeurilor și definițiile navelor scoase din uz la o mai bună punere în aplicare a normelor și practicilor comerciale și ce formă ar trebui să ia aceste orientări?
3. Care este cea mai bună metodă de a purta negocierile legate de convenția OMI privind reciclarea navelor în vederea ameliorării practicilor de dezmembrare a navelor la nivel mondial?
4. Ar trebui ca UE să aibă drept scop, în cadrul Convenției OMI, adoptarea unor standarde internaționale de siguranță și de protecție a mediului care să fie comparabile cu standardele comunitare?

5. Cum poate UE să se asigure cel mai bine că navele europene vor fi dezmembrate într-o manieră sigură și ecologică în perioada intermediară dinaintea datei intrării în vigoare a Convenției OMI? Ce părere aveți despre navele aflate în proprietatea sectorului public? Vor fi suficiente strategiile naționale și angajamentele voluntare din partea armatorilor? Ce măsuri suplimentare ar fi necesare la nivelul UE?
6. UE și statele membre ar trebui să aibă un rol activ în sporirea capacității proprii a UE de reciclare a navelor și în ce mod?
7. Ce măsuri și acțiuni ar trebui să ia UE pentru a încuraja statele din Asia de Sud să introducă și să aplice standarde mai ridicate de siguranță și de protecție a mediului pentru dezmembrarea navelor?
8. Ce măsuri și acțiuni ar trebui să ia UE pentru a-i încuraja pe armatori să își trimită navele scoase din uz către situri de dezmembrare care aplică standarde ridicate de siguranță și de protecție a mediului?
9. Cum ar trebui să asigure UE o finanțare durabilă a dezmembrării ecologice a navelor conform principiului „poluatorul plătește” și ce măsuri și acțiuni ar trebui să ia în acest sens?

Contribuțiile în cadrul acestui proces de consultare trebuie trimise Comisiei până la data **de 30 septembrie 2007**, prin email, la adresa [ship-dismantling@ec.europa.eu](mailto:ship-dismantling@ec.europa.eu), sau prin poștă, la următoarea adresă:

Comisia Europeană

Direcția Generală pentru Mediu

Unitatea G.4 „Producția și consumul durabil”

B-1049 Bruxelles

Prezenta Carte verde și contribuțiile primite vor fi publicate pe pagina web a Comisiei, cu excepția cazului în care se solicită în mod expres contrariul. La sfârșitul anului 2007, Comisia intenționează să prezinte analiza răspunsurilor primite împreună, dacă este cazul, cu propunerea și/sau inițiativele sale pentru o strategie comunitară privind dezmembrarea navelor.