

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „ES geresnio laivų išmontavimo strategija“**

**COM(2008) 767 galutinis**

(2009/C 277/13)

Pranešėja **Dr. Anna BREDIMA**

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2008 m. lapkričio 19 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

*Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl „ES geresnio laivų išmontavimo strategijos“*

COM(2008) 767 galutinis.

Žemės ūkio, kaimo plėtros ir aplinkos skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2009 m. balandžio 17 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja Dr. Anna Bredima.

453-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. gegužės 13–14 d. (2009 m. gegužės 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 187 nariams balsavus už, 2 – prieš ir 3 susilaikius.

## 1. Išvados

1.1. EESRK palankiai vertina šį komunikatą ir pritaria įvairioms galimoms priemonėms, kurias taikydama ES galėtų padėti visame pasaulyje saugiau ir mažiau kenkiant aplinkai tvarkytis su eksploatuoti netinkamais laivais.

1.2. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad perdirbant lavus galima prisidėti prie pasaulio energijos ir išteklių išsaugojimo, ir pripažįsta, kad, jei tai daroma tinkamai, laivų perdirbimas gali tapti ekologiškas ir tvaria pramonės šaka.

1.3. EESRK pritaria skubiam Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) Laivų perdirbimo konvencijos (2009 m.) ratifikavimui ir įgyvendinimui. ES valstybės narės ir valstybės, kuriose perdirbami laivai, turėtų būti paragintos imtis visų priemonių, kad ši konvencija kuo greičiau įsigaliotų.

1.4. EESRK tvirtai remia nuostatą įtraukti ekologiško karo laivų ir kitų valstybinių laivų išmontavimo taisykles į laivų išmontavimo priemones.

1.5. EESRK mano, kad svarbu imtis veiksmų pagerinti labai blogas aplinkosaugos ir socialines sąlygas daugelyje Pietų Azijos perdirbimo įmonių kartu užtikrinant, kad vietos bendruomenės ir toliau gautų pajamas iš darbo vietų ir paslaugų.

1.6. Reikia didinti išmontavimo pajėgumus, kad būtų galima patenkinti didėjančią paklausą. Taip pat būtina užtikrinti, kad tai būtų daroma saugiai ir tvariai. Būdų padengti daug didesnes darbo jėgos sąnaudas, kurių prireikia išmontuojant laivus Europos

aikštelėse, galima rasti derinant reguliavimo priemones ir pramonės iniciatyvas.

1.7. EESRK supranta, kad artimiausioje ateityje laivų ištraukimo į krantą ir sudaužymo metodas ir toliau bus taikomas dažniausiai. Todėl būtina pagerinti esamas sąlygas, kad aikštelės būtų eksploatuojamos saugiai ir mažiau kenkiant aplinkai. Tačiau pernelyg didelis spaudimas pagerinti Pietų Azijos šalyse esamas sąlygas neturėtų daryti neigiamo poveikio ir perkelti laivų ištraukimo į krantą problemą į kitas besivystančias šalis, dėl kurios galėtų vykti nekontroliuojama nustatytus standartus neatitinkančių aikštelių plėtra Azijoje ir Afrikoje.

1.8. EESRK siūlo išmontavimo ir perdirbimo sąlygoms suteikti svarbią vietą dvišaliuose ES laivininkystės ar prekybos susitarimuose su minėtomis Azijos šalimis, pavyzdžiui, į dabar svarstomą ES ir Indijos laivininkystės susitarimą turėtų būti įrašytos laivų perdirbimo nuostatos. Jis ragina Komisiją šį klausimą svarstyti politiniu lygiu.

1.9. EESRK mano, kad išmontavimo ir perdirbimo klausimas priklauso įmonių socialinės atsakomybės sričiai. Jis ragina Komisiją laivų statyklas, įtraukti į atsakomybės už laivų likvidavimą grandinę. Laivų operatoriai, kartu su laivų statyklomis, turėtų padėti užtikrinti, kad perdirbimo aikštelės gautų informaciją apie galimas pavojingas medžiagas ar sąlygas laivuose.

1.10. EESRK pritaria, kad reikia sukurti integruotos valdymo sistemos (IVS) modelį, pagal kurį būtų galima tarptautiniu mastu nepriklausomai sertifikuoti laivų perdirbimo įmones ir būtų galima parodyti ekologišką perdirbimą, atitinkantį būsimą TJO konvenciją.

1.11. EESRK rekomenduoja, kad Komisijos tyrime dėl perdirbimo fondo būtų atsižvelgta į „teršėjas moka“ ir „gamintojo atsakomybės“ Europos teisės principus bei suderinamumą su valstybės pagalba reguliuojančiais teisės aktais. Reikėtų išsamiau išanalizuoti, kaip toks fondas galėtų padėti siekti konvencijos tikslų.

1.12. EESRK pripažįsta, kad laivų perdirbimo aikštelių steigimui Europos Sąjungoje aplinkosaugos sumetimais gali pasipriešinti vietos bendruomenės. Tačiau, jeigu esamos aikštelės bus naudojamos pagal paskirtį ir atitiks, kaip ir turėtų būti, ES ir nacionalinius standartus, jų veikla gali būti priimtina, nes bus sukurta daug darbo vietų. Šiuos kriterijus būtina nuodugniai apsvarstyti.

1.13. EESRK ragina Komisiją parengti paskatas ir apdovanojimus, pavyzdžiui, „Clean Marine Awards“, skiriamus laivų savininkams ir aikštelėms už pavyzdinį laivų perdirbimą.

## 2. Įžanga

2.1. Laivų išmontavimo aplinkosauginis ir socialinis aspektai Pietų Azijos pakrantėse ir toliau kelia nerimą visame pasaulyje, ypač Europoje. Neseniai už aplinką atsakingas Europos Komisijos narys Stavros Dimas ragino gerinti su į Pietų Azijos laivų išmontavimo aikšteles siunčiamais laivais susijusias procedūras ir patikrą, kad būtų galima užtikrinti tinkamą jų išmontavimą. Remiantis naujausiais duomenimis, 2009 m. į metalo laužą bus atiduota tūkstantis laivų, o tai yra tris kartus daugiau nei 2008 m.; dėl to perdirbimo aikštelės turės didinti pajėgumus. Reikia didinti išmontavimo pajėgumus, kad būtų galima patenkinti didėjančią paklausą. Taip pat būtina užtikrinti, kad tai būtų daroma saugiai ir tvariai.

2.2. Komisijos komunikatas „ES geresnio laivų išmontavimo strategija“<sup>(1)</sup> pagrįstas viešųjų konsultacijų dėl Žaliosios knygos dėl geresnio laivų išmontavimo (2007 m.) rezultatais<sup>(2)</sup>. EESRK<sup>(3)</sup> šią žaliąją knygą įvertino kaip ilgai lauktą iniciatyvą. Be to, Europos Parlamentas neseniai paragino Komisiją ir valstybes nares nedelsiant imtis skubių veiksmų dėl laivų išmontavimo<sup>(4)</sup>.

2.3. Kartu šiam klausimui spręsti imtasi konkrečių tarptautinių veiksmų. TJO parengė naują tarptautinę konvenciją dėl saugaus ir aplinkai nekenksmingo laivų perdirbimo (toliau – konvencija), kurią planuojama priimti 2009 m. gegužės mėn. Konvencija siekiama inicijuoti laivų priežiūros „nuo gimimo iki mirties“ sistemą. Ja

siekiami užtikrinti, kad laivų perdirbimo įmonės taikytų saugius ir aplinkai nekenksmingus būdus, nemažindamos laivų veikimo saugos ir veiksmingumo. Užtikrinant tinkamą kontrolės ir įgyvendinimo mechanizmą, konvencija siekiama nustatyti tokių kontrolės lygį, koks numatytas Bazelio konvencijoje<sup>(5)</sup>.

2.4. Jungtinė TDO, TJO ir Bazelio konvencijos darbo grupė dėl išmontavimui atiduodamų laivų yra įrodymas, kad bendradarbiaujama tarptautiniu mastu. Trys organizacijos kartu parengė Pasaulinę tvaraus laivų išmontavimo programą, siekiant užtikrinti Pietų Azijos regiono pramonės tvarumą ateityje, gerinti darbuotojų sveikatą bei saugą ir aplinkos apsaugą.

## 3. Komunikatas dėl ES geresnio laivų išmontavimo strategijos

3.1. Komunikate dėl ES geresnio laivų išmontavimo strategijos nepateikta konkrečių teisės aktų pasiūlymų. Jame siūloma keletas priemonių, skirtų kuo sparčiau pagerinti laivų išmontavimo sąlygas, taip pat ir pereinamuoju laikotarpiu, kol įsigalios konvencija.

3.2. Strategijoje siūloma Komisijai išanalizuoti, ar pagrįstos keletas galimybių įgyvendinti konvencijos tikslus.

3.3. Prie komunikato pridėtame poveikio vertinime<sup>(6)</sup> padaryta išvada, kad pageidautina taikyti integruotą politikos metodą, kuriuo būtų derinamos pasirinktos teisėkūros ir ne teisėkūros priemonės, nes tai vienintelė galimybė pasiekti teigiamą poveikį aplinkai ir socialinį bei ekonominį poveikį per trumpą, vidutinės trukmės ir ilgą laikotarpį.

## 4. Bendrosios pastabos

4.1. EESRK teigiamai vertina šį komunikatą ir pritaria įvairioms galimoms priemonėms, kurias taikydama ES galėtų padėti visame pasaulyje saugiau ir mažiau kenkiant aplinkai tvarkytis su eksploatuoti netinkamais laivais. Komunikatas parengtas laiku ir tinkamai, nes 19 proc. pasaulio laivyno plaukioja su kurios nors EEE (Europos ekonominės erdvės) valstybės narės vėliava.

4.2. Plieno gamybai iš perdirbto plieno reikia tik trečdalis energijos, kuri sunaudojama gaminant plieną iš žaliavų. Todėl perdirbant galima prisidėti prie pasaulio energijos ir išteklių išsaugojimo, o jei tai daroma tinkamai, laivų perdirbimas gali tapti ekologine ir tvaria pramonės šaka.

(1) COM(2008) 767 galutinis.

(2) COM(2007) 269 galutinis.

(3) OL C 120, 2008 5 16.

(4) P6\_TA(2008)0222.

(5) Bazelio konvencija dėl pavojingų atliekų gabenimo per sienas kontrolės ir jų nukenksminimo.

(6) SEC(2008) 2847 – Komisijos tarnybų darbo dokumentas.

4.3. Dėl laipsniško viengubo korpuso tanklaivių atsisakymo iki 2010 (ir 2015 m.) kasmet į laužą ir toliau bus atiduodama šimtai laivų. Be to, dėl dabartinės finansų ir laivybos krizės sausakrūvių laivų atsisakoma gana sparčiai. Šiuo metu iš naujo vyksta vertinimas, ar išardyti 157 laivus, kurių talpa – 5,5 mln. tonų. Todėl vyraujantis socialinis poveikis ir poveikis aplinkai išliks, ir gali dar blogėti.

4.4. Daugiau kaip 80 proc. laivų išmontuojama Indijos, Bangladešo, Pakistano ir Turkijos aikštelėse. Šiuo metu daugiausia laivų išardoma Bangladeše. Dauguma šiose šalyse esančių aikštelių taiko mažiausiai kainuojantį, tačiau ir kenksmingiausią aplinkai išardyti skirtų laivų ištraukimo į krantą metodą. Dėl šio metodo žūsta daug žmonių, jis sukelia daug ligų dėl sąlyčio su toksinėmis medžiagomis. EESRK supranta, kad artimiausioje ateityje laivų ištraukimo į krantą ir sudaužymo metodas ir toliau bus taikomas dažniausiai. Todėl būtina pagerinti esamas sąlygas, kad aikštelės būtų eksploatuojamos saugiai ir mažiau kenkiant aplinkai.

4.5. Blogos aplinkosaugos ir socialinės sąlygos Pietų Azijos aikštelėse suteikia joms nesąžiningą pranašumą prieš konkurentus Europoje. Be to, didelė perdirbto plieno paklausa vietoje sudaro papildomą problemą Europos konkurencingumui.

4.6. Laivų išmontavimas – sudėtingas procesas, apimantis įvairius veiksmus nuo visos įrangos pašalinimo iki susmulkinimo ir sudėtinių dalių perdirbimo. Laivų išmontavimas pramoninių šalių sausuosiuose dokuose reglamentuojamas, o Azijos pakrantėse ši veikla kontroliuojama ir tikrinama mažiau. Neseniai atlikto tyrimo duomenys rodo, kad 20 proc. Bangladešo pakrantėse laivų išmontavimo srities darbuotojų – vaikai iki 15 metų. Vargu, ar įmanoma šiose šalyse taikyti keletą TDO konvencijų dėl darbuotojų saugos ir sveikatos. Nesant galimybės patikimai valdyti atliekų šalinimą ir jas šalinti aplinkai nekenkiančiu būdu problema tik gilėja.

4.7. EESRK pakartoja, kad struktūrinis skurdas ir kitos socialinės bei teisinės problemos yra glaudžiai susijusios su būtiniausių darbo saugos ir aplinkos apsaugos standartų nebuvimu ar jų neįgyvendinimu. Be to, šios šalys nelinkusios griežtinti standartų ir keisti perdirbimo kainas, nes bijo netekti pagrindinio pajamų šaltinio. Ir visgi jos turėtų reikalauti aikštelių operatorių investuoti į įrenginių patobulinimą ir suteikti darbuotojams tokią apsaugos lygį ir sudaryti tokias darbo sąlygas, kurių jie nusipelno. Ateityje Europos Sąjunga, derėdamasi su minėtomis šalimis, turėtų skatinti taikyti ir veiksmingai įgyvendinti šiuos tarptautinius standartus ir kartu stiprinti jų pajėgumus.

4.8. EESRK nuomonėje <sup>(7)</sup> dėl Komunikato „Integruota jūrų politika Europos Sąjungai“ dar kartą priminė, kad pasaulyje labai

trūksta aplinkos tausojimo ir socialinio tvarumo principus atitinkančių laivų išmontavimo įmonių. Todėl ES ir tarptautinės pastangos turėtų būti sutelktos į laivų perdirbimu užsiimančių Pietų Azijos valstybių veiksmus ir siekti, kad jų įmonės atitiktų pripažintus tarptautinius standartus.

4.9. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad konvencija ir jos įgyvendinimo gairėmis, siekiama užtikrinti toki pat kontrolės lygį ir įgyvendinimą kaip numato Bazelio konvencija ir turėtų būti tvirtai remiama.

4.10. Turėdamas omenyje „nuo gimimo iki mirties“ laivų išmontavimo metodą, EESRK ragina Komisiją laivų statyklas įtraukti į atsakomybės už laivų, kuriuos jos pastatė, išmontavimą grandinę. Didžiausia pasaulio prekybos laivyno dalis statoma Japonijos, Korėjos ir Kinijos laivų statyklose. Pagal kokybiškos laivybos atsakomybės grandinę kiekvienas veikėjas prisiima jam tenkančią atsakomybės dalį. Pagal tokią mąstyseną didžiausia atsakomybė tenka laivų statykloms, kurios už savo produktus turi prisiimti panašią atsakomybę kaip automobilių ir orlaivių gamintojai.

4.11. Sprendžiant šį klausimą, EESRK turi rasti dviejų tarpusavyje prieštaraujančių parametų pusiausvyrą. Viena vertus, daugumoje Azijos perdirbimo rinkų vis dar vyrauja labai blogos aplinkos apsaugos ir socialinės sąlygos. Kita vertus, Pietų Azijos šalių vietos bendruomenės, kurios gyvena iš perdirbimo aikštelėse uždirbtų pajamų, gali susidurti su dideliu nedarbo lygiu. Todėl sąlygų gerinimas neturėtų daryti neigiamo poveikio, t. y. perkelti problemą į kitų besivystančių šalių pakrantes.

4.12. Tarptautinė standartizacijos organizacija (TSO) taip pat siekia gerinti laivų išmontavimo procesą. Būsimais savanoriškais tarptautiniais standartais (ISO 30000 ir ISO 30003), kuriais nustatoma laivų perdirbimo įmonių sertifikavimo ir audito sistema, siekiama remti ir papildyti TJO bei TDO veiklą ir Bazelio konvenciją išvengiant dvigubo darbo.

## 5. Konkrečios pastabos

### 5.1. Greitas TJO Laivų perdirbimo konvencijos įgyvendinimas

5.1.1. Europos Komisija prognozuoja, kad konvencija neįsigalios anksčiau nei 2015 m. EESRK pritaria skubiam konvencijos ratifikavimui ir įgyvendinimui. ES valstybės narės ir valstybės, kuriose perdirbami laivai, turėtų būti skatinamos imtis priemonių, kad ši konvencija įsigaliotų kuo greičiau. EESRK sutinka, kad vyriausybės turėtų būti raginamos pereinamuju laikotarpiu, kai tik bus įmanoma, savanoriškai taikyti techninius konvencijos standartus.

(7) OL C 211, 2008 8 19.

5.1.2. EESRK pritaria konvencijos perkėlimui į ES teisę priimtą reglamentą, kuriame būtų išdėstytos jos pagrindinės nuostatos, kaip buvo perkelta TJO Apsaugos nuo užsiteršimo sistemų (angl. AFS) konvencija <sup>(8)</sup>. Kartu Komisija turėtų išnagrinėti, kaip ir kojomis priemonėmis skatinti laivus perdirbančias valstybes imtis panašių veiksmų, būtent ratifikuoti ir įgyvendinti šią konvenciją kuo skubiau.

## 5.2. Ekologiškas karo laivų ir kitų (valstybinių) laivų išmontavimas

5.2.1. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad konvencija nebus taikoma visiems laivams, konkrečiai – karo laivams ir valstybei priklausantiems laivams. Tačiau turėtų būti reikalaujama, kad šie laivai būtų eksploatuojami laikantis konvencijos. Todėl Komitetas siūlo įtraukti minėtus laivus į būsimas ES priemones perdirbimo srityje. Tokia strategija leistų sukurti daug darbo vietų ES aikštelėse ir pašalinti keletą didelių teršėjų iš jūrų. EESRK mano, kad taip pat reikia spręsti karo laivų aplinkos taršos duomenų klausimą. Be to, jo nuomone, nedideli laivai, sveriantys mažiau nei 500 gt, turėtų būti išmontuojami ES aikštelėse.

5.2.2. Šiuo metu ES ir kitų OECD priklausančių šalių laivų išmontavimo įmonės nėra pakankamai pajėgios išmontuoti karo laivus ir kitus valstybei priklausančius laivus, kurie bus baigti eksploatuoti per artimiausius 10 metų. EESRK mano, kad įmonės „Harland and Wolff Heavy Industries“ <sup>(9)</sup> veikla laivų išmontavimo srityje yra įkvepiantis pavyzdys, kaip nebeveikiančios laivų statyklos ir remonto aikštelės gali būti paverstos į išmontavimo objektus. EESRK pripažįsta, kad, nepaisant pasaulinio ekonomikos nuosmukio ir dabartinio nedarbo lygio, laivų perdirbimo aikštelių steigimui Europos Sąjungoje aplinkos apsaugos sumetimais gali pasipriešinti vietos bendruomenės. Tačiau, jeigu esamos aikštelės bus naudojamos pagal konvencijoje nurodytą paskirtį, jų veikla gali būti priimtina, nes bus sukurtos naujos darbo vietos.

5.2.3. Artimiausiu metu Pietų Azijos laivų ardytojų konkurencinis pranašumas nemažės, o Europoje išliks aktuali karo ir valstybei priklausančių laivų išmontavimo problema. ES turėtų nustatyti šių laivų išmontavimo sąlygas OECD šalių įmonėse arba įtraukti naudoti netinkamų laivų likvidavimo išlygą į bet kokią susitarimą dėl karo laivų pardavimo ne ES šalims.

## 5.3. Veiksmai, kurių šio sektoriaus įmonės gali imtis pereinamuoju laikotarpiu

5.3.1. Kaip ir Komisija, EESRK yra susirūpinęs dėl perspektyvų pereinamuoju laikotarpiu, kol įsigalios ir bus visiškai įgyvendinta TJO konvencija. Jis pritaria, kad paprasčiausiai ir greičiausiai

pakeisti taikomą tvarką būtų galima savanorišku atitinkamų suinteresuotųjų šalių išsipareigojimu.

5.3.2. EESRK mano, kad laivų perdirbimo klausimas priklauso įmonių socialinės atsakomybės sričiai. Jis ragina Komisiją parengti skatinamąsias priemones, pavyzdžiui, prizą „Clean Marine Awards“, kuriuo būtų apdovanojami laivų savininkai ir aikštelės už pavyzdinį laivų perdirbimą. Skatinamosios priemonės turėtų būti vertingos, kad apsimokėtų jų siekti.

5.3.3. EESRK vertina pozityvų pramonės organizacijų ir nevyriausybinių organizacijų dalyvavimą ir jų paramą rengiant konvenciją. Jis taip pat palankiai vertina pramonės organizacijų nustatytą priemonių rinkinį <sup>(10)</sup>, kurias laivų savininkai turėtų taikyti siekdami užtikrinti saugų ir aplinkai nekenksmingą laivų išmontavimą. Tikimasi, kad daugiau laivybos įmonių pasirinktų arba bus paskatintos išsipareigoti išmontuoti savo laivus ekologiškai. Tačiau laivo perdirbimo procese dalyvauja daug kitų subjektų ir jie savo ruožtu taip pat turi imtis papildomų veiksmų, ypač laivų statyklos turi prisiimti sutartinius išsipareigojimus statyti ekologiškus laivus. Didelis žingsnis į priekį būtų standartinių „laivų perdirbimo paslaugų pirkimo-pardavimo sutarčių“ (kaip, pvz., BIMCO <sup>(11)</sup> parengta DEMOLISHCON sutartis) pasirašymas ir laivų statyklų sutartiniai išsipareigojimai pereinamuoju laikotarpiu taikyti konvencijos reikalavimus.

## 5.4. Geresnis atliekų gabenimo taisyklių taikymas

5.4.1. EESRK palankiai vertina Komisijos ketinimą parengti gaires, siekiant pagerinti galiojančių atliekų vežimo taisyklių taikymą eksploatuoti netinkamiems laivams, skatinti daugiašalį bendradarbiavimą ir, įvertinus galimybę, parengti taisykles, susijusias su laivų, kuriuos rengiamasi atiduoti į laužą, sąrašu.

5.4.2. Tarptautinėje atliekų vežimo teisėje yra pripažįstama, kad laivas gali tapti atliekomis, kaip numatyta Bazelio konvencijos 2 straipsnyje, ir tuo pačiu metu vis dar būti laikomas laivu pagal kitas tarptautines taisykles. Todėl neaišku, kada laivas tampa „atlieka“ ir ar prieš prasidedant išmontavimo procesui laivą galima laikyti „taršos šaltiniu“, o laivo savininką – „teršėju“. Laivybos įmonės laivus parduoda grynaisiais pinigais atsiskaitantiems pirkėjams, kurie dažnai pakeičia jų vėliavą ir išsiunčia į perdirbimo aikšteles, kur perdirbto plieno kainos už vieną vandentalpos be krovinių toną svyruoja nuo 150–700 JAV dolerių. Dauguma laivų savininkų su išmontavimo įmonėmis bendrauja (tiesiogiai ar netiesiogiai) retai. Tačiau jie, kartu su laivų statyklomis, turėtų užtikrinti, kad būtų pateikta informacija apie visas jų laivuose esančias pavojingas medžiagas ar sąlygas ir perduodami laivą turėtų apibūdinti bendrą jų būklę.

<sup>(8)</sup> Tarptautinė konvencija dėl laivuose naudojamų žalingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės (Reglamentas Nr. 782(2003) dėl draudimo naudoti laivuose organoalavo junginius).

<sup>(9)</sup> Belfaste įmonei „Harland and Wolff“ neseniai buvo suteikta atliekų tvarkymo licencija jūrų transporto priemonių ir jūrų uostų įrenginių išmontavimo srityje. Ji šiuo metu baigia išmontuoti ir perdirbti laivą „MSC Napoli“.

<sup>(10)</sup> Pereinamojo laikotarpio priemonės laivų savininkams, ketinantiems parduoti laivus perdirbti (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

<sup>(11)</sup> Baltijos ir tarptautinė jūrų taryba (angl. *The Baltic and International Maritime Council* – BIMCO).

5.4.3. Paprastai laivai siunčiami išmontuoti, kai nebetinka naudoti komercinėms reikmėms. Vien laivo amžius neatspindi nei jo techninės būklės, nei komercinio naudingumo, kuris priklauso nuo kainų svyravimo krovinių rinkoje. Nors senesnių nei nustatyto amžiaus laivų sąrašą sudaryti nebūtų sudėtinga, kol neįsigalios TJO konvencija, bus nelengva nustatyti, kada laivus reikėtų išmontuoti ir imtis kontrolės priemonių. Bet kokių atveju, senus ir labai pavojingus laivus reikėtų atidžiai tikrinti, kad iki išmontavimo būtų užtikrintas reikalavimų laikymasis.

#### 5.5. *Laivų išmontavimo įmonių auditas ir sertifikavimas*

5.5.1. Konvencijoje bus nustatytos vėliavos, uosto ir perdirbimosios valstybių atsakomybės sritys. Joje nebus specialių nuostatų, taikomų objektų auditui ir sertifikavimui. Tačiau tokia sistema bus nustatyta papildomose gairėse ir ją kontroliuos laivus perdirbimosios valstybės. TJO gairių tikslas gali būti praplėstas taip pat ir atitinkamais ISO standartais, kurie šiuo metu rengiami.

5.5.2. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad Europos jūrų saugumo agentūra (EJSA) užsakė tyrimą<sup>(12)</sup> dėl integruotos valdymo sistemos (toliau – IVS) sertifikavimo modelio, pagal kurį būtų galima sertifikuoti laivų perdirbimo įmones nustatant, ar jos vykdo saugaus ir ekologiško perdirbimo veiklą. Europos IVS būtų galima naudoti kaip priemonę siekiant veiksmingiau įgyvendinti TJO konvenciją. Komitetas pažymi, kad tokia sertifikavimo procedūra turi būti pripažįstama tarptautiniu mastu, o tai užtikrinti galima tik taikant nepriklausomą patikrinimų mechanizmą.

2009 m. gegužės 13 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Mario SEPI*

#### 5.6. *Tvaraus finansavimo užtikrinimas*

5.6.1. 2007 m. Komisija siūlė<sup>(13)</sup> ypatingą dėmesį skirti klausimui, ar reikėtų skirti finansinę paramą ekologiško ES laivų išmontavimo objektams arba laivų savininkams, kurie siunčia savo laivus į ekologiškas aikšteles visiškai išmontuoti ar pašalinti iš jų kenksmingas medžiagas.

5.6.2. EESRK pažymi, kad remdamasi tyrimo rezultatais Komisija ketina įvertinti privalomos tarptautinės ekologiško laivų išmontavimo finansavimo sistemos („laivų išmontavimo fondo“) galimybę. Komitetas tikisi, kad tyrime bus atsižvelgta į principą „teršėjas moka“ ir Europos teisės aktų „gamintojo atsakomybės“ principą ir mano, kad saugaus ir tvaraus laivų išmontavimo finansavimo problemą išspręsimė tik tada, kai bus priimtos atitinkamos nuostatos, kurios deramai atspindės visų susijusių šalių atsakomybę visą laivo eksploatavimo laikotarpį apimančioje atsakomybės grandinėje.

5.6.3. TJO jau įsteigė savanorišką Tarptautinį laivų perdirbimo fondą, kad įgyvendinant TJO techninio bendradarbiavimo veiklą būtų galima skatinti saugų ir ekologišką laivų perdirbimo valdymą. Laivų savininkus reikėtų raginti mokėti įmokas į šį fondą. Reikėtų toliau išanalizuoti, kaip toks fondas galėtų padėti siekti konvencijos tikslų. Tiems patiems tikslams skirtas ES fondas susidurtų su lėšų gavimo problema, nes subsidijos ekologiškai laivų išmontavimui nebūtų leidžiamos pagal ES teisę.

<sup>(12)</sup> Tyrimas dėl laivų perdirbimo įmonių sertifikavimo, galutinė ataskaita, 2008 m. rugsėjo mėn.

<sup>(13)</sup> COM(2007) 269 galutinis.