



ГЕНЕРАЛЬНАЯ АССАМБЛЕЯ

Distr.
GENERAL

A/HRC/12/26
15 July 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА

Двенадцатая сессия

Пункт 3 повестки дня

**ПООЩЕНИЕ И ЗАЩИТА ВСЕХ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА, ГРАЖДАНСКИХ,
ПОЛИТИЧЕСКИХ, ЭКОНОМИЧЕСКИХ, СОЦИАЛЬНЫХ И КУЛЬТУРНЫХ
ПРАВ, ВКЛЮЧАЯ ПРАВО НА РАЗВИТИЕ**

**Доклад Специального докладчика по вопросу о неблагоприятных последствиях
незаконных перевозок и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов
для осуществления прав человека Окечукву Ибеану***

* Документ представлен с опозданием.

Резюме

Демонтаж судов является важным сектором экономики для развивающихся стран, особенно в Южной Азии. Она является важным источником сырьевых материалов и обеспечивает работой десятки тысяч человек. Эта практика по своей сути является устойчивой, учитывая, что более 95% судна может быть утилизировано: сталь перевальцовывается и применяется в строительстве; механизмы и оборудование вновь принимаются в эксплуатацию, а горюче-смазочные материалы используются повторно или перерабатываются. Хотя в принципе утилизация списанных судов - это лучшее, что можно сделать с судами, исчерпавшими свой эксплуатационный ресурс, крайне неудовлетворительная практическая организация работ и исключительно неблагоприятные окружающие условия, существующие на большинстве верфей по демонтажу судов, продолжают оставаться источником беспокойства в широких кругах международного сообщества.

Каждый год около 600 списанных судов, корпуса которых содержат в больших объемах токсичные и вредные вещества и материалы, включая асбест, полихлоринированные бифенилы, тяжелые металлы, горюче-смазочные материалы, доставляются на пляжи Южной Азии, где они демонтируются, не имея над собой бетонного покрытия или какой-либо защитной оболочки, если не считать самого корпуса судна. Использование данного метода демонтажа судов, который обычно называют "посадкой на мель", вызывает значительное загрязнение береговых почв, воздуха, ресурсов морских и подземных вод и отрицательно сказывается на местных общинах, которые часто полагаются на сельское хозяйство и рыболовство как на источники средств к существованию.

Демонтаж судов на верфях - это грязная и опасная работа. Ежегодно многие рабочие умирают или получают серьезные травмы вследствие несчастных случаев на производстве или профессиональных заболеваний, вызванных длительной работой с опасными материалами, содержащимися в корпусах списанных судов. Рабочие обычно не получают никакой информации и не проходят подготовку по технике безопасности. Они живут во временках, в которых часто отсутствуют такие минимальные удобства, как санузлы, электричество и даже питьевая вода. Медицинское обслуживание и социальная защита, как правило, не предоставляются, и получившие травмы работники или их родственники в редких случаях получают какую-либо компенсацию за несчастные случаи на производстве, результатами которых являются травмы со смертельным исходом или полная потеря трудоспособности.

Примерно в течение последнего десятилетия ряд организаций и механизмов содействовали разработке международной нормативной базы для решения этих серьезных проблем. Кульминацией этих усилий стала Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически приемлемой переработке судов, принятая 15 мая 2009 года под эгидой Международной морской организации (ИМО).

Специальный докладчик приветствует принятие этой новой конвенции, которая представляет собой позитивный шаг по пути создания имеющего юридическую силу нормативного режима с целью обеспечения безопасной утилизации списанных судов без создания ненужных чрезмерных опасностей для здоровья человека или окружающей среды. Тем не менее он считает, что одной новой конвенции недостаточно для существенного усовершенствования практики организации работ на верфях по демонтажу судов или ликвидации связанного с этой работой серьезного загрязнения окружающей среды. Поэтому Специальный докладчик призывает все соответствующие задействованные стороны, включая государства, осуществляющие демонтаж судов, государства флага, индустрию разборки судов и международные организации, изучить возможность принятия и осуществления дополнительных мер по ликвидации отрицательных последствий разборки судов, которые не охвачены новой конвенцией.

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ	1 - 5	5
II. ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНОГО ДОКЛАДЧИКА	6 - 8	6
A. Поездки в страны	6 - 7	6
B. Заявления и выступления	8	7
III. НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЕМОНТАЖА СУДОВ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА	9 - 62	7
A. Индустрия демонтажа судов	9 - 19	7
B. Последствия деятельности по демонтажу судов	20 - 36	13
C. Существующая нормативная база	37 - 62	18
IV. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ	63 - 65	31

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящий доклад представляется в соответствии с резолюцией 9/1 Совета по правам человека, в которой Совет продлил мандат Специального докладчика еще на три года и расширил его, с тем чтобы он распространялся на все виды перевозок и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов. На основании резолюции 9/1 на Специального докладчика теперь возложена задача расследовать неблагоприятные последствия трансграничного и внутригосударственного оборота и захоронения токсичных и опасных продуктов и отходов для прав человека. Кроме того, в резолюции докладчику предлагается изучить отрицательное воздействие всех вредных продуктов и отходов, имеющих законное или незаконное происхождение.
2. Настоящий доклад состоит из двух основных частей: первая часть (раздел II) содержит обновленную информацию о деятельности Специального докладчика в последнее время, тогда как во второй части основное внимание уделяется неблагоприятным последствиям демонтажа судов для осуществления прав человека множества работников верфей по демонтажу судов или лиц, живущих в непосредственной близости от них¹. В рамках этого мандата данный вопрос рассматривается не первый раз: прежний Специальный докладчик, г-жа Фатма-Зохра Уачи-Весели, имела возможность посетить предприятия по демонтажу судов в Алиаке, Турция, и внесла несколько рекомендаций относительно производства этих работ при соблюдении прав человека и без ущерба для окружающей среды (см. E/CN/4/2005/44).
3. При выборе данной темы Специальный докладчик рассмотрел ряд факторов в соответствии с методологией, изложенной в его первом докладе Комиссии по правам человека (E/CN/4/2005/45, пункты 18-21). К числу этих факторов относятся: масштабы и степень тяжести данного явления; отсутствие адекватной нормативной базы; и необходимость рассмотрения данного явления в правозащитной перспективе.
4. Вторая основная часть настоящего доклада (раздел III) состоит из четырех подразделов. В подразделе А рассматривается процесс демонтажа судов и описываются основные опасности, связанные с используемым в настоящее время способом демонтажа судов. В подразделе В анализируются неблагоприятные последствия деятельности по

¹ В пункте 5 резолюции 9/1 Специальному докладчику предлагается включить в его доклад Совету всеобъемлющую информацию о "последствиях для прав человека программ рециркуляции отходов ... и новых тенденций в этой области, включая ... демонтаж судов" и о "любых недостатках, снижающих эффективность международных регулирующих механизмов", которые позволяют осуществлять перевозку и захоронение токсичных и опасных продуктов и отходов.

разборке судов для прав человека лиц, которые работают на верфях и живут в непосредственной близости от них. В подразделе С рассматривается существующая нормативная база, разработанная в ответ на растущую обеспокоенность неудовлетворительной практикой организации работ и неблагоприятным воздействием индустрии демонтажа судов на окружающую среду. В частности, в нем рассматривается недавно принятая международная конвенция об утилизации судов с целью оценки той степени, в какой она может содействовать решению основных проблем, связанных с нынешними методами демонтажа судов. Наконец, в подразделе D изложены выводы и рекомендации, основное внимание в которых уделяется дополнительным мерам, возможность принятия и осуществления которых следует рассмотреть соответствующим заинтересованным сторонам для того, чтобы добиться реальных и весомых улучшений методов организации работ, используемых на предприятиях по демонтажу и судов, и системы безопасной для окружающей среды утилизации отходов этой индустрии.

5. Специальному докладчику хотелось бы поблагодарить Международную организацию труда, Международную морскую организацию, Секретариат Базельской конвенции и НПО "Платформа по демонтажу судов" за информацию и помощь, предоставленную ими по рассматриваемому вопросу.

II. ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СПЕЦИАЛЬНОГО ДОКЛАДЧИКА

A. Поездки в страны

6. Специальный докладчик посетил Кот-д'Ивуар (4-8 августа 2008 года) и Нидерланды (26-28 ноября 2008 года) по приглашению правительств этих стран. Цель этих двух поездок заключалась в оценке воздействия на права человека инцидента с "Пробо Коала", в котором "Пробо Коала", судно под панамским флагом, зафрахтованное голландской транснациональной корпорацией "Трафикура", якобы произвело в Абиджане сброс 500 т токсичных отходов. Согласно официальным сводкам, в результате воздействия этих отходов 15 человек скончались, 69 были госпитализированы и более 108 000 обратились за медицинской помощью.

7. В силу непредвиденных обстоятельств Специальный докладчик был вынужден отложить свои поездки в Индию и Кыргызстан, запланированные соответственно на сентябрь 2008 года и март 2009 года. Он готов посетить эти страны до окончания

следующего отчетного периода. В соответствии с пунктом 6 резолюции 9/1 Специальный докладчик хотел бы вновь призвать правительства, которые пока еще не дали положительного ответа на его просьбу о посещении их стран, направить ему соответствующие приглашения.

В. Заявления и выступления

8. Специальный докладчик передал свое заявление второй сессии Международной конференции по регулированию химических веществ (МКРХВ2), проходившей в Женеве 11-15 мая 2009 года. В заявлении он напомнил о своем прежнем участии в процессе, приведшем к разработке стратегического подхода к управлению в области химических веществ на международном уровне (СПУХВМУ). Специальный докладчик с удовлетворением отметил, что в итоговых документах, в которых характеризуется СПУХВМУ, и в частности в Дубайской декларации об управлении в области химических веществ на международном уровне и общепрограммной стратегии, прямо признается важное значение рационального управления в области химических веществ для поощрения и защиты прав человека и содержится требование об использовании правозащитного подхода к делу управления в области химических веществ на международном уровне. В правозащитном подходе должны прямо признаваться обязанности всех субъектов, задействованных в процессе управления химическими веществами, по защите и поощрению прав человека, и он должен обеспечивать участие всех задействованных сторон в разработке, осуществлении и мониторинге стратегий управления в области химических веществ и затрагивающих их направлений политики.

III. НЕГАТИВНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЕМОНТАЖА СУДОВ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

А. Индустрия демонтажа судов

9. Демонтаж судов, также именуемый разборкой судов или их утилизацией, представляет собой своего рода уничтожение судна, что предполагает разборку конструкции устаревшего судна для утилизации или захоронения. Этот процесс, который осуществляется на пирсе в сухом доке, демонтажном стапеле или на пляже, включает целый ряд операций - от снятия всех снастей и оборудования до разрезки и утилизации конструкций судна.

10. Демонтаж судна, если его проводить экологически чистым и безопасным способом, является наилучшим методом утилизации списанных судов. Эта практика по своей сути является устойчивой, поскольку более 95% судна может быть утилизировано: сталь перевальцовывается и применяется в строительстве; механизмы и оборудование пускаются в эксплуатацию; а горюче-смазочные материалы используются повторно или перерабатываются. Демонтаж судов также предоставляет возможности трудоустройства десяткам тысяч людей. Согласно расчетам, на верфях по разборке судов во всем мире непосредственно занято около 30 000 работников, а от 100 000 до 200 000 человек заняты на различных предприятиях, связанных с демонтажем судов.

11. Тем не менее все большую обеспокоенность вызывают условия, в которых производится демонтаж судов. Несмотря на то, что в последние годы этому вопросу в мире уделяется все большее внимание, демонтаж судов по-прежнему остается одной из наиболее опасных профессий в мире по причине крайне неудовлетворительной организации работ и окружающих условий, существующих на многих верфях по демонтажу судов.

1. Процесс демонтажа судов: обзор

12. Ежегодно во всем мире демонтируется и утилизируется около 600 списанных судов валовым тоннажом (ВТ) в 500 тонн и выше. Нынешний экономический спад заметно активизировал бизнес, связанный с демонтажем судов. Предполагается, что в индустрии демонтажа судов будет наблюдаться даже еще больший рост с учетом предстоящего списания нефтяных танкеров с одинарным корпусом, что в следующие десять лет приведет к демонтажу тысяч судов.

13. Процессы демонтажа судов распадаются на три основных типа:

а) в высшей степени механизированный процесс при минимальном использовании рабочей силы, используемый только в промышленно развитых странах и производительность которого составляет около 1 000 т/чел/год;

б) немеханизированный процесс с очень высоким показателем использования рабочей силы, который применяется в Южной Азии, производительность которого составляет несколько десятков т/чел/год;

с) промежуточный процесс, предполагающий ограниченную механизацию, но тоже значительное привлечение рабочей силы, используемый в Турции, Китае и на некоторых верфях в Латинской Америке и производительность которого составляет несколько сотен т/чел/год.

14. Экономика демонтажа судов в основном определяется рыночными факторами. На выбор места демонтажа влияет, в частности, цена на металл, которую предприятие может предложить владельцу судна или посреднической компании, скупающей товар за наличные. Эта цена в свою очередь зависит от спроса на сталь, произведенную из вторичного сырья, в соответствующей местности и стоимости операций по переработке.

15. В 1970-х годах суда демонтировались там, где они строились: в сухих доках промышленно развитых стран. С начала 1980-х годов большие издержки, связанные с вредным характером этой деятельности в сочетании с установлением все более жестких экологических требований, заставили судовладельцев искать другие места для демонтажа своих судов. В связи с наличием дешевой рабочей силы и спроса на вторичное оборудование и компоненты большая часть списанных судов в настоящее время демонтируется в Индии, Бангладеш, Китае и Пакистане. Согласно последним данным, 96% судов ВТ в 2008 году были демонтированы в следующих четырех странах: 202 - в Индии, 165 - в Бангладеш, 29 - в Китае и 16 - в Пакистане².

16. В Южной Азии суда демонтируются на песчаных пляжах так называемым методом "посадки на мель". Благодаря наличию обширных площадей межприливных зон на берегах, во время больших приливов суда обычно выносятся силой приливов на песчаные пляжи и демонтируются без бетонного покрытия или какой-либо другой защитной оболочки, если не считать корпуса самого судна. С 2004 года более 80% списанных судов ВТ500 т и более были утилизированы на приливных пляжах Южной Азии³.

17. Аланг, прибрежный город в индийском штате Гуджарат, является самым крупным в мире местом демонтажа океанических судов. Ежегодно на его верфях демонтируется в среднем 300 судов. Другие крупные верфи по демонтажу судов находятся в Калькутте, Висакхапатнаме, Кочи, Гоа и Мумбае. В Бангладеш, где демонтаж судов в промышленных масштабах начался в последние годы, он производится на побережье от Кхулны до Фауздерхата в Читтагонге и рядом с портом Монгла в Кхулне. В Пакистане разборка судов сконцентрирована вдоль берегов Гадани, к западу от порта города Карачи.

² EA Gibson Shipbrokers Ltd., 2008.

³ Lloyd's Register - Fairplay, 2008.

18. Нынешняя ситуация на рынке демонтажа судов характеризуется ожесточенной конкуренцией между Бангладеш, Индией и (в меньшей степени) Пакистаном, тогда как другие конкуренты, имеющие больший технический потенциал, такие, как демонтажные предприятия в Китае, Турции и Европейском союзе, могут занимать на рынке ниши только для особых категорий судов, малотоннажных судов или судов особо преданных судовладельцев.

2. Токсичные и опасные вещества на списанных судах

19. Направляемые на демонтаж списанные суда являются одним из главных источников опасных отходов, передаваемых промышленно развитыми странами развивающемуся миру. Суда, особенно построенные до 1980 года, содержат множество токсичных и опасных веществ и материалов, которые могут приводить к гибели людей или вызывать заболевания и оказывать длительное неблагоприятное воздействие на окружающую среду. Хотя сегодня использование многих вредных материалов в судостроении ограничено или запрещено, построенные 20-30 лет назад суда по-прежнему содержат эти материалы. Список токсичных и опасных веществ и материалов, которые могут находиться на судах, направляемых на переработку, обычно включает⁴:

а) **Асбест.** Асбест является очень токсичным веществом, использование которого запрещено или жестко ограничено по медицинским или экологическим соображениям несколькими государствами, и оно включено в перечень опасных промышленных химикатов, содержащийся в Роттердамской конвенции о процедуре предварительного обоснованного согласия в отношении отдельных опасных химических веществ и пестицидов в международной торговле (Роттердамская конвенция). До середины 1980-х годов он широко использовался в судостроении из-за своих изоляционных и огнеупорных свойств. На верфях по разборке судов в Южной Азии рабочие часто удаляют изоляционные материалы, содержащие асбест, голыми руками. Подверженность длительному воздействию пыли и волокнам асбеста может вызвать медленно развивающиеся, но смертельные болезни, включая асбестоз, рак легких и мезотелиому. Симптомы этих болезней могут проявиться лишь через несколько лет после воздействия асбеста.

⁴ Полный список опасных отходов и веществ, которые могут находиться на борту или в конструкциях направляемых на демонтаж списанных судов, включен в приложение В к Техническим руководящим принципам экологически рационального управления процессом полного и частичного демонтажа судов. См. ниже, пункт 44.

б) **Полихлордифенилы (ПХД).** Эти стойкие органические загрязнители широко использовались в судостроении из-за их изоляционных свойств. Они сохраняются в окружающей среде в течение длительного времени, постепенно накапливаясь в жировых тканях живых организмов, и могут вызывать рак, врожденные дефекты и репродуктивные и неврологические дисфункции. При нагревании ПХД выделяют диоксин и фуран, два токсичных химиката, которые являются побочными продуктами большинства форм горения и известны как канцерогены. По причине их токсичности производство и использование ПХД запрещено или жестко ограничено Стокгольмской конвенцией о стойких органических загрязнителях, и порядок их трансграничного перемещения регулируется процедурой предварительного согласованного согласия по Роттердамской конвенции;

с) **Поливинилхлорид (ПВХ).** Множество оборудования и материалов на судах производится из ПВХ. Обычно он содержится в кабелях, покрытиях полов и пластиковых устройствах различных видов. Продукты ПВХ представляют серьезную угрозу для здоровья человека и окружающей среды на каждом этапе их существования. Отходы ПВХ заносят опасные химикаты в грунтовые воды при захоронении и выбрасывают диоксин и монооксид углерода в воздух при сгорании. Известно, что ПВХ являются причиной возникновения нескольких серьезных заболеваний, включая рак и поражение почек, и могут нарушать деятельность репродуктивной и неврологической систем;

д) **Тяжелые металлы.** В краске, покрытиях и электрооборудовании списанных судов можно обнаружить свинец, ртуть, мышьяк и кадмий. Это оборудование часто сбрасывается или сжигается на пляжах, где демонтируются суда, что оказывает неблагоприятное воздействие на здоровье человека и окружающую среду. Тяжелые металлы накапливаются в живых организмах, и воздействие большого объема этих металлов в долгосрочной перспективе может привести к тяжелым последствиям, включая рак и расстройство нервной, пищеварительной, репродуктивной и респираторной систем. Давно известно, что свинец ассоциируется с пожизненным ослаблением познавательной способности детей, даже при крайне малом воздействии;

е) **Полициклические ароматические углеводороды (ПАУ).** Эти химические вещества обычно выделяются во время использования автогена, после распиливания, когда краска продолжает тлеть или когда отходы намеренно сжигаются. ПАУ представляют угрозу для здоровья при непосредственном вдыхании дымов во время распиливания автогеном, тления краски или сжигания отходов. Длительное воздействие ПАУ может вызывать возникновение злокачественных опухолей;

f) **Органотины.** Органотины - это нейротоксины, накапливающиеся в крови, печени, почках и мозге. Самый распространенный органотин, трибутилтин (ТБТ), использовался в 1970-х годах в краске, препятствующей обрастанию судна ракушками и водорослями, и считается одним из наиболее токсичных соединений для водных экосистем. Соединения органотина даже в малых дозах могут причинить ущерб здоровью человека. На верфях по демонтажу судов в Южной Азии рабочие обычно удаляют краски, содержащие ТБТ, без средств защиты кожи, глаз или легких, что в нескольких странах является обязательным условием защиты рабочих от воздействия соединений органотина;

g) **Масла и шлам.** Трубы и баки судов обычно содержат некоторое количество масел, топлива, шлама и аналогичных отходов. В результате демонтажа судна остатки масел и шлам выливаются и смешиваются с землей и водой на пляже, отравляя морские и другие живые организмы (птиц, рыбу, растения и т.д.). Основная опасность для рабочих, удаляющих масла и топливо с судов, заключается в возгорании и взрывах. Другими путями воздействия вредных компонентов, содержащихся в маслах и топливе, являются вдыхание и употребление в пищу зараженной рыбы и воды, что также представляет собой угрозу для общин, проживающих в непосредственной близости от верфей;

h) **Трюмные воды.** Это - стоячие воды, смешанные с жидкостями, являющимися потенциальными загрязнителями, которые стекают в самую нижнюю внутреннюю часть судна (которая называется днищем). Их часто называют нефтяными отходами, поскольку они содержат большое количество остатков масел и груза, помимо других загрязнителей (таких, как неорганические соли и тяжелые металлы). При демонтаже трюмная вода часто сливается непосредственно в окружающую среду или попадает туда во время перевозки из-за отсутствия предохранительных устройств. При сбрасывании в окружающую среду она может вызывать широкомасштабное загрязнение воды и береговых зон и неблагоприятно сказываться на здоровье людей, употребляющих зараженную воду или рыбу;

i) **Балластные воды.** Балластными являются пресные, солоноватые или морские воды, намеренно взятые на борт для поддержания остойчивости судна. Они могут содержать такие загрязнители, как остатки топлива, отходы грузовых отсеков, горюче-смазочные материалы, углеводороды и тяжелые металлы. Помимо загрязнения воды и береговых зон содержащимися в ней загрязнителями, сброшенные вместе с балластной водой несвойственные данной экосистеме биологические виды могут поставить под угрозу экологическое равновесие в окружающем море и тем самым создают прямую угрозу для биологического разнообразия. Балластная вода также может содержать вызывающие эпидемии вирусы и бактерии.

В. Последствия деятельности по демонтажу судов

1. Последствия для прав человека

20. Во всех отношениях демонтаж судов - это грязный и опасный род занятий⁵. Условия, существующие на многих верфях по демонтажу судов в мире и особенно в странах Южной Азии, где суда демонтируются непосредственно на приливных пляжах, могут неблагоприятным образом воздействовать на обеспечение нескольких прав человека, включая право на жизнь, право на наивысших достижимый уровень физического и психического здоровья и право на безопасные и здоровые условия труда⁶.

Право на жизнь/право на здоровье

21. При демонтаже судов рабочие вынуждены выполнять множество работ в условиях, которые могут привести к постоянной или временной потере трудоспособности, травмам, ухудшению здоровья и профессиональным заболеваниям. Если некоторые виды несчастных случаев, такие, как падение с высоты или травмы, получаемые при резке металла и его удалении, не подпадают под действие мандата Специального докладчика, другие опасные виды трудовой деятельности тесно связаны с рискованными методами использования вредных веществ или обращения с ними. К их числу относится вхождение в замкнутую, закрытую или иную опасную воздушную среду, удаление краски, трюмных и балластных вод, удаление масел и топлива и очистка баков. Сообщается, что многие несчастные случаи происходят в результате взрывов горючих газов, которые не были предварительно удалены из резервуара танкера. Специальный докладчик отмечает, что большинство медпунктов, созданных на верфях по демонтажу судов или рядом с ними, оказывают только первую помощь и не оборудованы для оказания помощи при серьезных несчастных случаях.

⁵ P. Bailey, *Is there a decent way to break up ships?*, ILO Discussion Paper, 2000.

⁶ Существует обширная литература по вопросу об условиях труда на верфях в основных странах демонтажа судов. См., например A. Rahman and T. Ullah, *Shipbreaking: A Background Paper*, ILO, 1999; P. Bailey, *ibid.*; M. Hossain and M. Islam, *Shipbreaking Activities and its Impact on the Coastal Zone of Chittagong, Bangladesh: Towards Sustainable Management*, 2006; International Metalworkers' Federation, *Status of Shipbreaking Workers in India - A Survey*, 2004-2007; Greenpeace/FIDH (International Federation of Human Rights), *End of Life Ships - The Human Cost of Breaking Ships*, 2005; European Commission, *Impact Assessment for an EU strategy for better ship dismantling*, SEC(2008) 2847, 2008; FIDH/YPSA (Young Power in Social Action), *Child-breaking Yards - Child Labour in the Ship Recycling Industry in Bangladesh*, 2008.

22. Длительное воздействие опасных веществ и отходов может также вызывать тяжелые или неизлечимые профессиональные заболевания, включая заболевания легких, несколько видов рака или болезни, связанные с асбестом. Большинство рабочих - это неграмотные и очень бедные люди, которые не знают о рисках для здоровья и безопасности, связанных с долгосрочным воздействием этих веществ. Жителям находящимся рядом с верфями районов также угрожает развитие заболеваний, обусловленных воздействием токсичных и опасных веществ, выделяемых при демонтаже судов.

Право на безопасные и здоровые условия труда

23. Законодательство об охране здоровья и безопасности часто не распространяется на деятельность по демонтажу судов, поскольку в некоторых странах она не признается в качестве отрасли промышленности, в результате чего рабочие верфей по демонтажу судов оказываются в особо неблагоприятном положении. Кроме того, в тех случаях, когда могут применяться национальные нормы организации труда, они редко соблюдаются по причине коррумпированности сотрудников правоохранительных органов и отсутствия эффективных инспекционных механизмов.

24. На многих верфях по демонтажу судов рабочим не выдаются средства личной защиты (СЛЗ) кожи, глаз или легких, которые обеспечили бы безопасную работу с вредными материалами или не допускали вдыхания токсичных веществ. Соответствующие СЛЗ для работы в особых зонах, такие, как средства защиты дыхательных путей для работы в условиях, в которых существует риск нехватки кислорода, как правило, тоже отсутствуют. Обычно нет средств для обеспечения безопасности машинного оборудования, противопожарной, химической и водной безопасности, а когда такие средства имеются, они находятся в неудовлетворительном состоянии. За немногими исключениями, значительному большинству рабочих ничего не сообщается об опасностях или рисках для здоровья и безопасности, и они не проходят никакой подготовки по вопросам о том, как свести к минимуму риски для здоровья и безопасности на работе.

Право на социальную защиту и компенсацию при несчастных случаях на производстве или профессиональных заболеваниях

25. В силу неформального характера организации труда на рабочих не распространяются системы социальной защиты, и им не предоставляются какие-либо пособия в случае получения травм, болезни, временной или постоянной утраты трудоспособности вследствие несчастных случаев на работе или профессиональных заболеваний. Травмированные рабочие или родственники умерших рабочих практически

не получают компенсацию за несчастные случаи на производстве, результатом которых являются смертельные травмы или постоянная инвалидность. Когда компенсация предоставляется, получаемая сумма обычно намного уступает сумме, предусмотренной законом. При несчастных случаях работодатели обычно покрывают расходы по оказанию первой медицинской помощи, но не оплачивают длительное медицинское лечение или расходы, связанные с хроническими профессиональными заболеваниями. Если рабочий страдает от какого-либо профессионального заболевания, то он часто не может сохранить работу или найти возможности трудоустройства на другой верфи.

Профсоюзные права

26. С полуквалифицированными и неквалифицированными рабочими письменные трудовые договоры не заключаются. Они могут в любой момент быть уволены без предварительного уведомления, и для этого нет необходимости проводить какое-либо разумное обоснование. Негарантированная занятость из-за отсутствия формальных трудовых договоров и существующая на верфях обстановка запугивания фактически не позволяют рабочим верфей по демонтажу судов пользоваться своим правом на создание профсоюзов для укрепления и защиты своих экономических и социальных интересов и своего права на заключение коллективных договоров.

Право на достаточный жизненный уровень

27. Полуквалифицированные и неквалифицированные рабочие обычно живут во временках, построенных владельцами верфей на их территории или сразу за их пределами. Эти бараки часто переполнены, и в них отсутствуют примитивные санитарные удобства, электричество и даже питьевая вода. Слишком часто у рабочих на верфях нет надлежащего кухонного оборудования и мест для приема пищи, и они вынуждены покупать еду в близлежащих магазинах и чайных. В связи с близостью к верфям рабочие в своих спальнях помещениях продолжают подвергаться воздействию таких токсичных и опасных веществ, как асбест и вредные газы.

Отсутствие официальных статистических данных о несчастных случаях на производстве и профессиональных заболеваниях

28. Комплексные статистические данные о лицах, скончавшихся или потерявших трудоспособность в результате несчастных случаев на предприятиях по демонтажу судов, отсутствуют. Власти редко регистрируют несчастные случаи при демонтаже судов. Например, в Бангладеш, как представляется, ни владельцы верфей, ни государственные органы не собирают статистические данные о смертях и потере трудоспособности в

результате несчастных случаев на верфях по демонтажу судов. По сообщениям средств массовой информации, в 1985-2005 годах в Бангладеш погибло более 400 рабочих и 6 000 получили серьезные травмы⁷, но, по данным НПО, в течение последних десятилетий в Читтагонге в результате несчастных случаев погибло не менее 1 000 человек⁸.

Имеющиеся официальные данные, судя по всему, являются серьезно заниженными. Например, по официальным данным, на верфях в Аланге в период 1996-2003 годов произошло 434 несчастных случая, в результате которых погибло 209 рабочих⁹; однако НПО опасаются, что число рабочих, погибших или ставших инвалидами в результате несчастных случаев на производстве, может быть значительно большим¹⁰.

29. С помощью различных ухищрений работодатели часто скрывают информацию о несчастных случаях на производстве¹¹. О многих серьезных происшествиях не сообщается, и с рабочими договариваются втайне. В смертельных случаях семьям жертв обычно об этом не сообщают, поскольку подрядчики не используют настоящих имен или адресов рабочих, а мониторинг или инспектирование на верфях не проводятся.

30. В официальных и расчетных цифрах нет данных о рабочих, умерших от профессиональных заболеваний, вызванных длительным воздействием токсичных и опасных отходов и материалов - "скрытых" смертях. Получить какие-либо данные о числе пострадавших рабочих практически невозможно, поскольку симптомы многих профессиональных заболеваний проявляются лишь через несколько лет после контакта, но считается, что значительное число рабочих умерло и многие другие скончались в будущем от профессиональных заболеваний, вызванных работой по демонтажу судов. Например, в одном медицинском исследовании, представленном на рассмотрение Верховного суда Индии в сентябре 2006 года, был сделан вывод о том, что у 16% рабочих, соприкасавшихся с асбестом в Аланге, проявились симптомы асбестоза и поэтому в будущем им серьезно угрожает риск развития мезотелиомы.

⁷ European Commission, *op. cit.*

⁸ Greenpeace/ FIDH, *op. cit.*

⁹ European Commission, *op. cit.*

¹⁰ Greenpeace/FIDH, *op. cit.*

¹¹ Rahman and Ullah, *op. cit.*

2. Воздействие на окружающую среду

31. Используемые в настоящее время на верфях по демонтажу судов в Южной Азии методы разборки судов часто не соответствуют общепринятым нормам и стандартам, направленным на обеспечение защиты окружающей среды от неблагоприятного воздействия сброса опасных отходов и продуктов, которые могут находиться на списанных судах.

32. Принцип экологически рационального демонтажа судов требует утилизировать опасные отходы и материалы и удалять их таким образом, чтобы обеспечивалась защита здоровья людей и окружающей среды от их возможного негативного воздействия. Если на предприятии по демонтажу судов отсутствуют технические средства для приемлемой с экологической точки зрения работы с опасными отходами и материалами, имеющимися в корпусе судна, то это судно должно быть предварительно очищено до своего последнего плавания.

33. Тем не менее действительное положение дел на верфях в странах Южной Азии является иным. Списанные суда редко предварительно очищают до прибытия к берегам Южной Азии, и на большинстве верфей по демонтажу судов нет средств защиты от загрязнения почвы, воздуха, морских и пресноводных ресурсов или технических средств, необходимых для обеспечения приемлемого с экологической точки зрения обращения с опасными отходами и материалами и их удаления. Помимо долгосрочного негативного воздействия на окружающую среду, ныне применяемые методы демонтажа судов также неблагоприятно воздействуют на местное население, проживающее около предприятий по демонтажу судов, для которого сельское хозяйство и рыболовство часто являются источниками средств к существованию.

34. Один из традиционных методов "очистки" состоит в просверливании отверстий в находящемся на пляже судне, через которые морская вода во время высокого прилива может вымывать нефтепродукты из загрязненных баков. Таким образом, углеводороды, тяжелые металлы, ПХД, биоциды (например, ТБО) и остатки груза выбрасываются непосредственно в окружающую среду, заражая почву, ресурсы морских и грунтовых вод. Выбрасываемая трюмная и балластная вода загрязняет море и прибрежные районы и может вызвать внесение в экосистему инородных биологических видов. Шлам и другие небиodeградируемые загрязнители сбрасываются в незакрытые скважины в земле, из которых они могут легко высачиваться. Они пропитывают пески и заражают почву и ресурсы грунтовых вод, вызывая сильное и длительное загрязнение. Неправильное хранение и удаление металлолома и отходов также является источником заражения почвы и ресурсов грунтовых вод.

35. Лакокрасочные покрытия могут заражать воздух, почву и воду при сжигании или сбрасывании. Кабели и электронные и другие контрольные системы содержат опасные материалы и при сжигании выделяют опасные газы. Кроме того, высвобождение из охлаждающих систем газов, разрушающих озоновый слой, усугубляет глобальные климатические проблемы. Воздух на верфях по разборке судов и в расположенных поблизости от верфей жилых районах, часто заражен летучими органическими соединениями (ЛОС), твердыми частицами, металлами (в качестве твердых частиц и газов), асбестовой пылью и асбестовыми волокнами, ПХД и диоксинами.

36. По оценке экологического воздействия демонтажа судов была проведена незначительная работа. В исследовании, проведенном в 2005 году по заказу Гуджарадского морского совета, было обнаружено наличие "низких" - "средних" уровней наличия вредных веществ в пробах почв и отложений¹². Однако в других исследованиях, проведенных на различных верфях по демонтажу судов, были выявлены высокие уровни заражения прибрежных почв, морской воды и источников питьевой воды, что отрицательным образом сказывается на морской экосистеме и жизнеобеспечении местных общин¹³. В недавнем докладе, опубликованном Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде, индустрия по демонтажу судов в Индии, Бангладеш и Пакистане была отнесена к числу основных источников загрязнения моря с суши в регионе Южноазиатских морей¹⁴.

С. Существующая нормативная база

37. Специальный докладчик с удовлетворением отмечает разработку международной нормативной базы с целью решения нарастающих проблем в связи с неудовлетворительной организацией работ и негативным воздействием на окружающую среду индустрии по демонтажу судов. Несколько организаций и структур вносят вклад в создание этого стремительно развивающегося комплекса норм и руководящих принципов, включая Конференцию Сторон Базельской конвенции, Международную морскую организацию (ИМО) и Международную организацию труда (МОТ). Усилия международного сообщества по решению проблем демонтажа судов привели недавно к принятию 15 мая 2009 года Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

¹² См. http://www.gmbports.org/env_issues.htm.

¹³ См., например, соответственно Hossain and Islam, op. cit. and Greenpeace, *Ships for Scrap - Steel and Toxic Wastes for Asia*, Studies No. I, III and VI, 1999, 2001 and 2002.

¹⁴ UNEP, *Marine Litter: A Global Challenge*, 2009.

38. В дополнение к этому развивающемуся комплексу норм, Специальному докладчику хотелось бы вновь подчеркнуть, что неудовлетворительная практика организации работ, существующая на большинстве верфей по демонтажу судов, и пагубное воздействие на окружающую среду индустрии по демонтажу судов также негативно сказываются на обеспечении прав человека, работников верфей или лиц, проживающих в непосредственной близости от них. Эти права, которые были достаточно подробно рассмотрены в части, посвященной воздействию разборки судов на права человека, закреплены во Всеобщей декларации прав человека 1948 года и других международных договорах в области прав человека, большинство из которых было ратифицировано основными странами, занимающимися демонтажем судов, или к большинству из которых эти страны присоединились.

1. Базельская конвенция

39. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением является главной правовой основой защиты здоровья людей и окружающей среды от неблагоприятного воздействия производства, использования, трансграничной перевозки и удаления опасных и иных отходов. Конвенция, принятая в 1989 году и вступившая в силу в 1992 году, ратифицирована 172 государствами, включая основные страны, занимающиеся демонтажем судов.

40. Конвенция основана на двух основных компонентах:

а) во-первых, она устанавливает процедуру "предварительного обоснованного согласия" (ПОС) в отношении трансграничной перевозки отходов между сторонами (статьи 4.1 и 6), в соответствии с которой трансграничная перевозка опасных или иных отходов может производиться только с предварительного письменного уведомления компетентных органов государств экспорта, импорта и транзита и с согласия этих органов на перевозку соответствующих отходов. Процедура уведомления призвана обеспечить, чтобы соответствующие государства могли принимать обоснованные решения о предоставлении разрешения на трансграничные перевозки. Перевозки между государствами, не являющимися Сторонами Конвенции, при отсутствии особого соглашения являются незаконными (статьи 4.5 и 11.1);

б) во-вторых, в Конвенции закрепляется принцип "экологически обоснованного использования" (ЭОИ), который требует принятия всех практических мер с целью обеспечения того, чтобы опасные или иные отходы использовались таким образом, чтобы здоровье человека и окружающей среды защищались от возможного неблагоприятного воздействия таких отходов (статья 2.8). В этих целях предполагается, что стороны

должны обеспечивать недопущение или сведение к минимуму производства отходов в своих пределах обрабатывать и удалять отходы, по мере возможности, в самой непосредственной близости от места их производства и сводить к минимуму транспортировку таких отходов через границы (статья 4.2). С момента производства опасных отходов должен осуществляться строгий контроль за их хранением, перевозкой, обработкой, повторным использованием, рециркуляцией, рекуперацией и окончательным удалением.

41. Вопрос о демонтаже судов стоит на повестке дня Базельской конвенции с конца 1990-х годов, когда дела, связанные с демонтажем судов в некоторых развивающихся странах, были доведены до сведения Секретариата. В то время широкое признание получила мысль о том, что, поскольку Базельская конвенция не была разработана с учетом вопроса о демонтаже судов, существует некоторая практическая и юридическая неопределенность в плане ее распространения на суда, направляемые на утилизацию. Эта неопределенность сохраняется и сегодня. Первый ее аспект связан с идентификацией компетентного экспортного органа (государство флага или государство порта?) и с тем, как обязанности компетентных органов можно включить в систему контроля государства флага или государства порта. Другая трудность связана с тем, можно ли классифицировать соответствующее судно как отходы и в какое время его можно считать отходами. В этом отношении на седьмом совещании Конференции Сторон Базельской конвенции отмечалось, что "судно может стать отходами по определению, содержащемуся в статье 2 Базельской конвенции, и что в то же самое время оно может считаться судном по другим международным нормам"¹⁵. Это значит, что судно, имеющее асбест, ПХД или другие опасные отходы, может считаться опасным "отходом", когда оно направляется на утилизацию или удаление. Тем не менее одновременное применение различных правовых документов может создавать лазейки, которые могут быть использованы судовладельцами с целью обхода положений Базельской конвенции. Кроме того, решение об утилизации часто применяется в то время, когда судно находится в открытом море, что затрудняет идентификацию соответствующего компетентного органа и порядок применения Конвенции. Также возникает ситуация, когда суда могут менять флаги до своего демонтажа, что создает возможность уклонения от контроля, установленного Конвенцией.

¹⁵ Decision VII/26 of the Conference of the Parties to the Basel Convention.
See UNEP/CHW.7/33, annex I.

42. В 1995 году процедура ПОС была подкреплена решением Конференции Сторон Базельской конвенции о запрещении всех трансграничных перевозок опасных и других отходов из стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в страны, не являющиеся членами ОЭСР¹⁶. "Запретительная поправка" пока еще не получила достаточного числа ратификаций, для того чтобы она вступила в силу, но она уже действует в пределах Европейского союза, даже в тех случаях, когда экспортируемые отходы направляются на утилизацию¹⁷. Если бы эта запретительная поправка вступила в силу, в принципе был бы введен запрет на направление судов на разборку между теми развитыми и развивающимися странами, которые ее ратифицировали. Тем не менее сохранились бы те же вопросы применения и соблюдения, которые рассмотрены в предыдущем пункте.

43. Признавая трудности применения Базельской конвенции по отношению к судам, направляемым на демонтаж, стороны и Секретариат Базельской конвенции провели переговоры, которые привели к принятию юридически обязательного документа об утилизации судов под эгидой ИМО (см. пункты 53-60, ниже). Стороны хотят добиться того, чтобы новая конвенция установила уровень контроля, который бы соответствовал предусмотренному в Базельской конвенции¹⁸. Предварительная оценка такого соответствия будет проведена на седьмой сессии Рабочей группы открытого состава Базельской конвенции в мае 2010 года. Результаты будут препровождены десятому совещанию Конференции Сторон, намеченному на октябрь 2011 года, когда, как предполагается, будет проведена окончательная оценка соответствия и будет принято соответствующее решение. Если стороны установят, что требования соответствия выполнены, то они рассмотрят варианты исключения судов, на которые распространяется новый международный режим, из сферы действия Базельской конвенции.

¹⁶ Решение III/1 Конференции Сторон Базельской конвенции. См. UNEP/CHW.3/35.

¹⁷ Regulation (EC) No. 1013/2006 on shipments of waste.

¹⁸ См. решения VII/26, VIII/11 и IX/30 Конференции Сторон Базельской конвенции. См. UNEP/CHW.7/33, приложение I; UNEP/CHW.8/16, приложение I, и UNEP/CHW.8/16/Corr.1; и UNEP/CHW.9/39, приложение I, соответственно.

44. В декабре 2002 года шестая Конференция Сторон Базельской конвенции приняла Технические руководящие принципы экологически рационального управления процессом полного и частичного демонтажа судов¹⁹. Их основная задача состоит в том, чтобы страны, в которых есть или которые хотят создать предприятия по демонтажу судов, имели ориентиры в виде информации и рекомендаций относительно процедур, процессов и практики, которые следует использовать для достижения ЭОИ на таких предприятиях. Руководящие принципы также содержат рекомендации о мониторинге и проверке воздействия на окружающую среду.

45. Руководящие принципы, носящие рекомендательный характер, содержат примеры надлежащих видов практики в процедурах по контролю за состоянием окружающей среды, которые включают в себя подготовку инвентарных списков опасных веществ и продуктов, имеющихся на борту ("зеленый паспорт"), и их удаление до отхода судна для демонтажа или, если это невозможно, до разборки судна. В них также рекомендуется разработать природоохранный план для объектов по демонтажу судов, который предполагает оценку потенциального воздействия соответствующего предприятия на окружающую среду, разработку потенциальных превентивных мер и создание системы охраны окружающей среды, включающую план удаления отходов, план готовности к чрезвычайным ситуациям и план мониторинга.

2. Международная морская организация

46. С момента своего создания Международная морская организация ("ИМО") выступала в поддержку принятия всестороннего комплекса международных конвенций и рекомендаций, регулирующих каждый аспект морского судоходства, включая ряд договоров, касающихся загрязнения нефтью, загрязнения с судов, гражданской ответственности и компенсации за ущерб, причиняемый нефтяным загрязнением, и готовности к чрезвычайным ситуациям. Две конвенции ИМО, хотя и не касаются напрямую вопроса о демонтаже судов, содержат принципы, которые распространяются на случаи загрязнения морской среды в результате сброса отходов в море: Конвенция 1972 года по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (обычно называется "Лондонской конвенцией") и Протокол к ней 1996 года, а также Международная конвенция 1973 года по предотвращению загрязнения с судов, с учетом изменений, внесенных Протоколом к ней 1978 года (МАРПОЛ 73/78).

¹⁹ Решение VI/24 Конференции Сторон Базельской конвенции. См. UNEP/CHW.9/40, приложение.

47. Основной целью Лондонской конвенции является предотвращение загрязнения моря отходами и другими сбрасываемыми материалами, которые могут представлять опасность для здоровья людей или повредить живым ресурсам и жизни в море (статья I). Конвенция запрещает сброс определенных опасных материалов, перечисленных в приложении I, требует наличия предварительного специального разрешения на сброс ряда других конкретных материалов, перечисленных в приложении II, и предварительного общего разрешения на сброс всех других отходов или материалов (статья IV.1). Вступивший в силу в 2006 году Лондонский протокол 1996 года призван модернизировать Конвенцию и в конечном счете заменить ее. Протокол следует более ограничительному подходу, чем Конвенция, поскольку запрещает сброс любых отходов или других материалов, за исключением перечисленных в приложении 1 (статья 4). С теоретической точки зрения эти юридические документы могли бы запрещать преднамеренный сброс в морскую среду находящихся на списанных судах вредных отходов, но вопрос об их применимости к отходам со списанных судов остается открытым.

48. МАРПОЛ 73/78 является основной международной конвенцией по предотвращению загрязнения морской окружающей среды судами, вызываемого функциональными или случайными причинами. Она представляет собой сочетание двух договоров, принятых соответственно в 1973 и 1978 годах и обновленных поправками, принимавшимися на протяжении ряда лет. Конвенция призвана положить конец намеренному загрязнению морской среды нефтью и другими вредными веществами и свести к минимуму аварийные сбросы. Подробные правила, касающиеся загрязнения с судов, изложены в шести приложениях к Конвенции. Все основные страны демонтажа судов являются участниками МАРПОЛ 73/78. Как и в случае с Лондонской конвенцией, неясно, распространяется ли МАРПОЛ на сбросы со списанных судов. С теоретической точки зрения она может распространяться на демонтаж судов, осуществляемый в территориальных водах страны демонтажа судов, и поэтому всякий сброс нефти и нефтяных смесей будет запрещен. Такие нефтяные смеси должны оставаться на борту или сбрасываться на приемных сооружениях в порту. Со своей стороны государства будут обязаны обеспечить наличие необходимых приемных сооружений для таких нефтяных отходов.

49. В декабре 2003 года Ассамблея ИМО приняла Руководство ИМО по утилизации судов²⁰. Это руководство было разработано как инструктивный документ для всех сторон, участвующих в процессе утилизации, включая государства флага, порта и утилизации,

²⁰ Резолюция A.962(23).

владельцев судов, судостроителей, поставщиков морского оборудования и предприятия по утилизации, который касается передовых видов практики, учитывающих процесс утилизации судна на протяжении всего срока его эксплуатации. В руководстве предлагаются практические меры для всех этапов процесса утилизации судов, включая: а) проектирование новых судов и оборудования, в особенности сведение к минимуму использования опасных веществ и производства отходов и содействие переработке и удалению опасных материалов; б) подготовка "зеленого паспорта" для новых и эксплуатируемых судов; с) выбор предприятия по утилизации и подготовку судна к утилизации, в том числе план утилизации судна; и d) роли основных заинтересованных сторон, включая государства флага, порта и утилизации, Базельскую конвенцию, МОТ и судоходные компании.

50. Руководство призвано пропагандировать переработку как оптимальное средство утилизации судов. В целом в нем проводится мысль о том, что обязанность по защите окружающей среды и работников предприятий по демонтажу судов лежит на самом судоперерабатывающем предприятии и контрольных органах страны, в которой работает соответствующее перерабатывающее предприятие. Тем не менее отмечается, что ответственность по решению соответствующих проблем несут владельцы судов и другие заинтересованные стороны.

3. Международная организация труда

51. Хотя они и не были разработаны в расчете на демонтаж судов, значительное число конвенций МОТ, касающихся безопасности на производстве, опасности для здоровья и защиты рабочих, может применяться по отношению к деятельности по демонтажу судов. К их числу относятся:

- Конвенция о свободе объединений и защите права объединяться в профсоюзы (Конвенция № 87);
- Конвенция о применении принципов права на объединение в профсоюзы и на ведение коллективных переговоров (Конвенция № 98);
- Конвенция о максимальном грузе, допустимом для переноски одним работником (Конвенция № 127);
- Конвенция о борьбе с опасностью, вызываемой канцерогенными веществами и агентами в производственных условиях, и профилактике (Конвенция № 139);

- Конвенция о защите работников от профессионального риска, вызываемого загрязнением воздуха, шумом и вибрацией на рабочих местах (Конвенция № 148);
- Конвенция о безопасности и гигиене труда и производственной среде (Конвенция № 155);
- Конвенция об охране труда при использовании асбеста (Конвенция № 162);
- Конвенция о безопасности при пользовании химических веществ на производстве (Конвенция № 170).

52. В 2003 году МОТ также опубликовала комплекс руководящих указаний в дополнение к работе, проводимой ИМО и в рамках Базельской конвенции в отношении демонтажа судов²¹. Это руководство, не имеющее юридической силы, является наиболее всесторонним руководством, распространяющимся на все аспекты охраны здоровья на производстве и обеспечения безопасности при демонтаже судов. Оно призвано оказывать помощь тем, кто отвечает за охрану здоровья и обеспечение безопасности при демонтаже судов, включая владельцев верфей и компетентные органы, в осуществлении соответствующих положений стандартов, кодексов деятельности и других руководящих указаний МОТ в отношении обеспечения безопасности и охраны здоровья на производстве и условий труда. Его основные цели заключаются в том, чтобы

а) содействовать защите рабочих, занимающихся демонтажем судов, от профессиональных рисков и ликвидации производственного травматизма и заболеваний, плохого состояния здоровья и несчастных случаев и обеспечению соответствующего контроля; и б) способствовать усовершенствованию порядка обеспечения безопасности и гигиены на производстве и в связи с ним.

4. Конвенция ИМО об утилизации судов

53. В декабре 2005 года Ассамблея ИМО попросила Комитет по защите морской среды разработать новый имеющий обязательную юридическую силу документ об утилизации судов, в котором были бы предусмотрены правила: а) проектировки, постройки, эксплуатации и подготовки судов, с тем чтобы способствовать безопасной и экологически рациональной утилизации; б) безопасной и экологически рациональной эксплуатации предприятий по утилизации судов; и в) создания соответствующего механизма обеспечения выполнения требований в отношении утилизации судов, включая требования

²¹ Безопасность и охрана здоровья при утилизации судов: руководство для азиатских стран и Турции, 2004 год.

о выдаче свидетельств и передаче сообщений²². После четырех лет переговоров на Международной конференции по безопасной и экологически рациональной утилизации судов, проходившей в Гонконге, Китай, с 11 по 15 мая 2009 года, была принята Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов.

54. Конвенция об утилизации судов призвана предотвращать, ограничивать, сводить к минимуму и, насколько это практически возможно, ликвидировать аварии, травматизм и другие негативные последствия для здоровья человека и окружающей среды демонтажа судов и укреплять безопасность судов, защиту здоровья человека и окружающей среды в течение всего срока эксплуатации судна (статья 1.1). Положения о безопасной и экологически рациональной утилизации судов содержатся в приложении к Конвенции и являются ее неотъемлемой частью.

55. Конвенция устанавливает конкретные требования в отношении эксплуатации судов с учетом их утилизации после списания. Стороны Конвенции обязаны запрещать и/или ограничивать размещение или использование опасных материалов, перечисленных в приложении 1 (асбест, озоноразрушающие вещества, ПХД и составы и системы для удаления загрязнений), на судах, несущих их флаг или зарегистрированных в них либо эксплуатируемых под их властью (положение 4.1). Все суда (как новые, так и эксплуатируемые) должны иметь на борту перечень опасных материалов, который должен обновляться на протяжении периода эксплуатации судна. Этот перечень должен касаться конкретно каждого судна и содержать в части I информацию об опасных материалах, содержащихся в конструкции или оборудовании судна, и в нем должно быть четко указано, что соответствующее судно удовлетворяет требованиям положения 4 (положения 5.1 и 5.2). Часть I перечня должна надлежащим образом заполняться и обновляться на протяжении срока периода эксплуатации судна. До утилизации в этот перечень должны быть включены часть II, касающаяся отходов, выработанных за время эксплуатации, и часть III, касающаяся запасов (положение 5.4).

56. Страны утилизации обязаны обеспечивать, чтобы действующие под их юрисдикцией предприятия по утилизации судов имели разрешение в соответствии с положениями приложения к Конвенции (статья 6). Суда могут быть демонтированы только на предприятиях по утилизации судов, которые: а) имеют разрешение в соответствии с Конвенцией; и б) полностью уполномочены осуществлять все виды деятельности по

²² Резолюция A.981(24).

утилизации судов, указанные в плане утилизации судна (см. пункт 58, ниже).
Направляемое на утилизацию судно должно быть сертифицировано как готовое к утилизации компетентным органом государства флага, прежде чем может проводиться какая-либо деятельность по утилизации (положение 8.6).

57. Имеющие разрешения на утилизацию судов предприятия обязаны подготовить план предприятия по утилизации судна (положение 18) и принять и осуществлять соответствующие процедуры и планы по: предупреждению таких опасных ситуаций, как взрывы и пожары или аварии, разливы и выбросы, которые могут причинить ущерб здоровью людей и/или окружающей среде (положение 19). Эти положения также распространяются на безопасное и экологически рациональное использование опасных материалов (положение 20); обеспечение готовности к чрезвычайным ситуациям и реагирования на них (положение 21); обеспечение безопасности и профессиональной подготовки работников (положение 22); и отчетность о несчастных случаях, авариях, профессиональных заболеваниях и хронических последствиях работ по утилизации судов (положение 23).

58. Прежде чем осуществлять любые работы по утилизации, предприятия по утилизации судов должны подготовить план утилизации для соответствующего судна (положение 9.1), который должен содержать информацию, в частности, о создании безопасных условий для вхождения судна и выполнения работ при горячей обработке, характере и количестве материалов, указанных в перечне опасных материалов, которые соответствующее предприятие может переработать безопасным для окружающей среды образом, а также о том, как будет производиться утилизация.

59. В настоящее время ИМО разрабатывает комплекс добровольных руководящих принципов с целью обеспечения эффективного осуществления Конвенции. Эти руководящие принципы будут распространяться на такие аспекты, как составление перечня опасных материалов, лицензирование предприятий по утилизации судов, разработка плана утилизации судна, а также безопасная и экологически рациональная утилизация судов.

60. Конвенция вступит в силу через 24 месяца после того, как 15 государств, представляющих собой 40% мирового торгового флота по валовой вместимости, либо подпишут ее без оговорок в отношении ратификации, принятия или одобрения, либо передадут Генеральному секретарю документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении. Общий максимальный годовой объем утилизации судов этих государств

должен в течение десяти предшествующих лет составлять не менее 3% от общей валовой вместимости их торговых флотов (статья 17). Нынешние расчеты указывают на то, что в силу этих жестких требований 2013 год является самым ранним возможным сроком вступления Конвенции в силу.

5. Новая Конвенция ИМО: шаг в правильном направлении?

61. Специальный докладчик приветствует принятие Конвенции об утилизации судов. Эта конвенция представляет собой позитивный шаг в сторону создания имеющего юридическую силу нормативного режима, позволяющего добиться того, чтобы списываемые суда не создавали ненужных рисков для здоровья и безопасности людей и для окружающей среды при демонтаже. Специальный докладчик согласен с оценкой, высказанной Генеральным секретарем ИМО, в соответствии с которой этот новый договор является "хорошим результатом в данных обстоятельствах"²³, поскольку он обеспечил установление юридически обязательных правил, направленных на достижение справедливого баланса между обязанностями владельцев судов, предприятий по утилизации судов и стран флага и утилизации и поэтому вполне может быть принят, а следовательно, и осуществлен значительным числом стран.

62. Специальный докладчик понимает, что другой текст, устанавливающий гораздо более строгие требования в отношении утилизации судов, вероятно, не сможет получить достаточное число ратификаций для его вступления в силу в разумные сроки или не будет поддержан основными судоходными странами или странами утилизации судов. Тем не менее Специальный докладчик не может не отметить, что избранный для разработки Конвенции форум и подход, которым руководствовалась ИМО при достижении согласия в отношении окончательного текста, в некоторых случаях выявили факт преобладания экономических интересов над важнейшей задачей защиты здоровья людей и окружающей среды от серьезных опасностей, которые создают нынешние способы демонтажа судов. В этом отношении Специальному докладчику хотелось бы высказать следующие соображения:

а) Конвенция подробно не регулирует многие важные аспекты деятельности по демонтажу судов, такие, как лицензирование предприятий по утилизации судов, составление планов утилизации судов или разработка надлежащих процедур предупреждения неблагоприятных последствий для здоровья людей и окружающей среды. Эти и другие вопросы могут быть решены только с помощью необязательных

²³ Пресс-релиз ИМО, новая международная конвенция принята с целью обеспечения безопасной и рациональной с экологической точки зрения утилизации судов, 18 мая 2009 года.

руководящих принципов, которые в настоящее время разрабатываются ИМО с целью обеспечения эффективного осуществления Конвенции и которые стороны должны только "принимать во внимание";

b) можно утверждать, что Конвенция возлагает несоразмерное бремя на государства демонтажа судов, которыми в основном являются развивающиеся страны. Хотя Конвенция требует, чтобы на всех судах имелись перечни опасных материалов, она не возлагает на судовладельцев обязанность по предварительной очистке судов от опасных материалов до их утилизации на имеющем лицензию предприятии по утилизации судов. Конвенция требует лишь сведения к минимуму объема остаточных грузов, топливного масла и отходов на борту до направления судов на предприятие по утилизации. Специальный докладчик считает, что для сведения к минимуму объема трансграничных перевозок токсичных веществ, находящихся на борту списанных судов, в Конвенцию ИМО следовало включить более жесткие положения в отношении требований о деконтаминации до утилизации;

c) в Конвенции нет положения, содержащего требование о постепенном отказе от "пляжного" метода и переходе к альтернативным методам демонтажа судов. Признавая, что незамедлительный отказ от "пляжного" метода или закрытие верфей в странах Южной Азии не станет практически осуществимым решением, поскольку демонтаж судов является важным источником доходов для соответствующих стран и обеспечивает работой многих людей, Специальный докладчик разделяет мнения, высказанные несколькими НПО о том, что демонтаж судов на образуемых приливами пляжах не соответствует общепринятым нормам и стандартам, направленным на обеспечение защиты рабочих и окружающей среды от неблагоприятных последствий сброса в окружающую среду опасных материалов, находящихся на списанных судах²⁴;

d) Конвенция не содержит какого-либо положения о создании фонда утилизации судов или альтернативного механизма финансирования, с тем чтобы помочь предприятиям по утилизации судов улучшить свои стандарты утилизации и тем самым соответствовать требованиям Конвенции. В этом отношении Специальный докладчик с сожалением отмечает, что предложение о создании фонда утилизации судов было отклонено в ходе переговоров, которые привели к принятию новой Конвенции. За исключением случаев предоставления грантов, займов или технической помощи, издержки, связанные с улучшением качества защиты здоровья людей и окружающей среды, будут тем самым нести сами предприятия по утилизации судов;

²⁴ NGO Platform on Shipbreaking, *OFF THE BEACH! Safe and green dismantling*, 2009

е) новая Конвенция предусматривает, что отходы от деятельности по утилизации должны перевозиться только на предприятие по переработке отходов, имеющее лицензию на их обработку и удаление экологически рациональным образом. Однако Конвенция не содержит положений по обеспечению обнаружения отходов на последующих этапах технологического процесса, что позволило бы проводить проверку того, что они надлежащим образом собираются, обрабатываются и в конечном счете удаляются. Специальный докладчик отмечает, что в Базельской конвенции подчеркивается важность прослеживаемости отходов до их окончательного удаления с целью обеспечения того, чтобы переработка и удаление отходов осуществлялись в соответствии с принципом рационального природопользования;

ф) хотя в преамбуле отмечается необходимость поощрения замены опасных материалов при строительстве и эксплуатации судов менее опасными или неопасными материалами, в Конвенцию не включено какого-либо положения, обязывающего стороны использовать менее опасные материалы в случае их наличия;

г) Конвенция предусматривает, что государства утилизации судов должны аттестовывать суда, которые будут утилизированы в пределах их юрисдикции. Такое решение принимается на основе рассмотрения перечня опасных материалов и плана утилизации конкретного судна с целью обеспечения того, чтобы потенциал предприятия по утилизации соответствовал судну, которое должно быть утилизировано. Однако государства утилизации судов могут отказаться от открытой процедуры аттестации каждого плана утилизации (а в принципе - каждого судна) и требовать соблюдения только процедуры молчаливого согласия (положение 9.4.2). Специальный докладчик считает, что для соблюдения содержащегося в Базельской конвенции требования о "предварительном обоснованном согласии" следует требовать открытой аттестации каждого судна, входящего в пределы юрисдикции соответствующей стороны;

h) в заключение Специальный докладчик отмечает, что связанные со вступлением в силу новой Конвенции строгие требования вызывают беспокойство относительно того времени, которое потребуется на вступление Конвенции в силу. По мнению различных источников, даже 2013 год может быть нереалистичным сроком. Поэтому Специальный докладчик призывает стороны Базельской конвенции рассмотреть во время обсуждения ими вопроса о соответствии шаги, которые должны быть приняты в течение промежуточного периода с целью обеспечения экологически рационального функционирования предприятий по утилизации судов.

III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

63. Специальный докладчик приветствует усилия международного сообщества по решению нарастающих проблем, связанных с неудовлетворительной практикой и экологической ситуацией, которые существуют на большинстве верфей по демонтажу судов во всем мире. Эти усилия привели к принятию различных комплексов рекомендательных руководящих принципов, которые призваны обеспечить экологически рациональную деятельность по демонтажу судов и ограничению числа аварий, травматизма и производственных заболеваний, которые слишком часто ассоциируются с демонтажем списанных судов. Недавнее принятие ИМО Гонконгской международной конвенции о безопасной и экологически рациональной утилизации судов также является свидетельством твердой решимости международного сообщества добиться более безопасной и рациональной с экологической точки зрения эксплуатации и утилизации списанных судов во всем мире.

64. Специальный докладчик считает, что новая Конвенция ИМО об утилизации судов является позитивным шагом по пути создания имеющего юридическую силу нормативного режима, направленного на обеспечение защиты здоровья и безопасности рабочих и сохранение окружающей среды, и рекомендует государствам - членам ИМО предпринять все надлежащие шаги с целью ратификации этой Конвенции в разумные сроки. На промежуточном этапе до вступления Конвенции в силу Специальный докладчик рекомендует государствам демонтажа судов, государствам флага и предприятиям по демонтажу судов изучить возможность соблюдения технических требований Конвенции, а также существующих руководящих принципов и стандартов на добровольной основе. Он также рекомендует Конференции Сторон Базельской конвенции, Международной морской организации и Международной организации труда продолжать взаимодействие с целью избежания дублирования работы и параллелизма обязанностей и компетенции.

65. Специальный докладчик считает, что проблема демонтажа судов требует решения на глобальном уровне. Принятия новой Конвенции, хотя это и стало шагом в правильном направлении, недостаточно для внесения важных и настоятельно необходимых усовершенствований в практику работ на верфях по демонтажу судов или ликвидации серьезного загрязнения окружающей среды, создаваемого верфями по демонтажу судов. Поэтому Специальный докладчик призывает все заинтересованные стороны, включая государства демонтажа судов, государства флага, предприятия по демонтажу судов и международные организации и

механизмы, изучить возможность принятия и осуществления дополнительных мер с целью ликвидации отрицательных последствий демонтажа судов, которые не охвачены новой Конвенцией. В частности, Специальный докладчик рекомендует принять надлежащие меры в следующих областях:

- а) **Предварительная очистка.** Развитым странам следует рассмотреть возможность принятия надлежащих мер, включая премии за "зеленый" демонтаж судов, с целью недопущения, в соответствии с "запретительной поправкой" к Базельской конвенции, экспорта списанных судов, содержащих опасные материалы, в развивающиеся страны, у которых нет возможности для их демонтажа экологически безопасным образом. Кроме того, владельцам судов рекомендуется, в соответствии с формирующейся совокупностью норм о корпоративной социальной ответственности и принципом материальной ответственности источника загрязнения, изучить возможность предварительной очистки своих судов в развитых странах, прежде чем отправлять их на предприятия по утилизации судов в развивающихся странах;
- б) **Экологически рациональное управление ликвидацией отходов.** Государствам демонтажа судов следует предпринять усилия по обеспечению соблюдения международных обязательств и национальных законов о защите окружающей среды и разрабатывать надлежащие инфраструктуры для деятельности по утилизации судов, включая предприятия по переработке отходов (например, участки для свалок, мусоросжигательные станции и т.д.). В частности, в национальных законах должны быть оговорены условия, на основании которых суда могут быть приняты под соответствующую юрисдикцию для утилизации. С учетом того, что "пляжный" метод не обеспечивает и не может, в силу своего характера, обеспечить достаточные гарантии экологически рационального управления удалением создаваемых им опасных отходов, заинтересованным сторонам следует изучить возможность принятия всех надлежащих мер с целью обеспечения постепенного отказа от "пляжного" метода и быстрого и стабильного перехода к альтернативным методам демонтажа судов;
- в) **Права трудящихся.** Государствам утилизации судов следует предпринять шаги с целью укрепления своей нормативной и правоприменительной базы в области трудового права и обеспечения безопасности трудящихся, здравоохранения и соцобеспечения, с тем чтобы усилить защиту лиц,

занятых в индустрии демонтажа судов. Им также следует устранить препятствия, фактически не позволяющие работникам верфей по демонтажу судов осуществлять свое право на свободу ассоциации и право на заключение коллективных договоров, и создать эффективную и надежную систему трудовых инспекций с участием представителей трудящихся. Государствам демонтажа судов также следует предпринять незамедлительные шаги, в максимальной степени задействуя свои имеющиеся ресурсы, с целью полноценного осуществления права рабочих на социальное обеспечение при несчастных случаях и профессиональных заболеваниях. Владельцам верфей следует принять все надлежащие меры - в случае необходимости, при поддержке государства и с привлечением международной помощи и сотрудничества - с целью улучшения гигиены и безопасности труда (в частности, путем выдачи надлежащих средств индивидуальной защиты и проведения подготовки по технике безопасности), содействия улучшению охраны здоровья, жилищных и санитарных условий для трудящихся и развития соответствующих обязательных систем страхования для их защиты при несчастных случаях и профессиональных заболеваниях;

- d) **Сбор данных.** Государствам утилизации судов и владельцам верфей следует на ежегодной сопоставимой основе собирать дезагрегированные статистические данные о трудящихся, которые умерли или стали инвалидами в результате несчастных случаев на производстве или профессиональных заболеваний, и предавать эти данные гласности;
- e) **Фонд утилизации судов.** Государствам и судоходным компаниям следует изучить возможность создания фонда утилизации судов для поддержки дела обновления предприятий в соответствии с требованиями новой Конвенции и поощрения развития альтернативных методов демонтажа судов (с целью постепенной ликвидации в более длительной перспективе "пляжного" метода). Им также следует изучить возможность создания фонда для жертв аварий и членов их семей, из которого будет предоставляться надлежащая компенсация пострадавшим трудящимся или родственникам умерших рабочих за несчастные случаи на производстве или профессиональные заболевания, приведшие к смерти или постоянной утрате трудоспособности;

- f) **Международное сотрудничество и помощь. Развитым странам, организациям по региональной интеграции и международным организациям следует оказывать техническую помощь и сотрудничать с государствами демонтажа судов и другими заинтересованными сторонами по проектам, предполагающим передачу технологии, или предоставлять финансовые средства по линии программ помощи с целью подготовки рабочих по вопросам техники безопасности и оказывать поддержку в создании базовой инфраструктуры в интересах защиты окружающей среды и здоровья людей на предприятиях по утилизации судов.**
