

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Зелена книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап“

COM(2007) 269 окончателен

(2008/C 120/08)

На 22 май 2007 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Зелена книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап“.

Специализирана секция „Земеделие, развитие на селските райони, околна среда“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 31 октомври 2007 г. (докладчик: г-н Adams).

На 440-ата си пленарна сесия, проведена на 12 и 13 декември 2007 г. (заседание от 13 декември 2007 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с единодушие.

1. Заключение и препоръки

1.1 Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) приветства предложението на Комисията за действия на международно и регионално ниво, насочени към възможно най-бърза промяна на настоящите неприемливи практики за разглобяване на кораби за скрап.

1.2 Понастоящем структурата на международния сектор за разглобяване на кораби за скрап включва различни практики от безопасни, добре регулирани сухи докове, до морски брегове, на които плавателните съдове се разглобяват ръчно и при минимални грижи за здравето, безопасността и околната среда. Понастоящем повечето кораби от търговския флот се разглобяват за скрап на бреговете на Южна Азия. В цял свят съществува значителен недостиг на съвместими с принципите на екологичната и социалната устойчивост съоръжения за разглобяване за скрап.

1.3 Комитетът е обезпокоен от факта, че положението ще се влоши поради рязкото нарастване на броя на корабите, които ще излязат от експлоатация през следващите няколко години, вследствие на преустановяването на използването на еднокорпусните нефтени танкери в световен мащаб, поради големия брой кораби, чието разглобяване за скрап се забавя и които се оценяват на 15 милиона тона доково тегло⁽¹⁾, а също и поради неотдавнашния подем в корабостроенето. Тъй като прекалено големият брой плавателни съдове, които трябва да бъдат отстранени през следващите няколко години, е отчасти резултат от действията, предприети от Международната морска организация (ММО) по инициатива на ЕС, който по този начин се грижи за опазването на своята околна среда, ЕС носи ясна отговорност, изискваща предприемането на определени действия.

1.4 Установено е, че някои корабособственици в своите оперативни разходи не предвиждат средства за безопасно разглобяване за скрап на бракуваните кораби в заградени участъци, въпреки че голяма част от тях⁽²⁾ осъзнават необходимостта от действия и започват да прилагат доброволни мерки.

⁽¹⁾ Европейска комисия, Генерална дирекция „Околна среда“, *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships, окончателен доклад, л. юни 2007 г.*

⁽²⁾ Членовете на Международната камара по корабоплаване, Балтийския международен морски комитет (BIMCO), Сдружението на корабособствениците от Европейската общност (ECSA), Международното сдружение на независимите собственици на танкери (INTERTANKO), Международното сдружение на собственици на товарни плавателни съдове (INTERCARGO), които заедно представляват голяма част от търговския флот.

1.5 Установено е също, че макар и в ЕС да съществуват законови разпоредби, които следва да не допускат изпращането на корабите в последен рейс за разглобяване за скрап на места, които не разполагат с подходящото оборудване, тези разпоредби се заобикалят лесно. ЕИСК е последователен в позицията си, че държавите-членки следва да ратифицират незабавно международните конвенции за морска безопасност и опазване на околната среда и да гарантират правилното им прилагане и за последен път е изразил тази позиция през м. март 2007 г. в своето становище относно зелената книга „*Към бъдеща морска политика на ЕС*“⁽³⁾.

1.6 Общопризнат факт е, че разглобяването на бракувани плавателни съдове за скрап е комплексен въпрос, свързан с разкриване на работни места и доставка на суровинни ресурси в развиващите се страни, които предлагат разглобяване за скрап на ниски цени. Същевременно Комитетът признава, че структурната бедност и други социални и правни проблеми в някои области на Южна Азия са тясно свързани с липсата или на прилагането дори на минимални стандарти за безопасност на работното място, на минимални трудови стандарти и на стандарти за опазване на околната среда.

Въз основа на това ЕИСК препоръчва:

1.7 Строг международен режим за идентифициране, контрол и отстраняване на бракуваните кораби, който следва да бъде установен чрез ММО. В този режим трябва да бъде предвидено същото ниво на контрол като това в Базелската конвенция, което да включва всички, имащи отношение към въпроса, стандарти на Международната организация на труда (МОТ), да не позволява изключения и да не допуска кораби с опасни отпадъци да отпътуват за държави, които не са страни по конвенцията и които не разполагат с необходимите съоръжения.

1.8 Обаче прилагането на едно такова споразумение на ММО ще може да се осъществи едва след няколко години. Затова:

— следва да се насърчават ефективни доброволни програми от страна на корабособствениците, с които се цели проблемите, свързани с отстраняването, да бъдат сведени до минимум;

— ЕС следва да прилага по недвусмислен начин своето действащо законодателство чрез прилагане на регламента за превоз на отпадъци. Следва да се предприемат незабавни действия, с които да се гарантира, че пристанищните държави разполагат с правомощия, позволяващи им да

⁽³⁾ ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 50.

обявят даден кораб за бракуван и с които да се окаже подкрепа за документ, съдържащ насоки, в който да се изяснят понятията „намерение за отстраняване“ и „държавно-износител“. ЕИСК също така отправя искане към Комисията незабавно да разработи и въведе допълнителни мерки за недопускане на неизпълнение на задълженията, като изискване на финансови гаранции за кораби, по-стари от 25 години или оценявани като рискови, и обвързване на дългосрочните субсидии за корабната индустрия с използването на екологични съоръжения за разглобяване на корабите за скрап и/или за предварително почистване;

— ЕС следва също да разработи система за сертифициране и одит от трети страни с цел осигуряване на безопасни и екологични съоръжения за разглобяване за скрап. За тази мярка призовава корабната индустрия и тя ще допринесе за създаването на прозрачни и справедливи условия на конкуренция.

1.9 ЕИСК категорично подкрепя насърчаването на корабното рециклиране с използване на най-добрите практики и предварителното почистване на корабите от газове и токсични отпадъци на територията на ЕС. Ангажираността на държавите-членки да прилагат тези практики за всички държавни кораби и обвързващи клаузи за бракуване при продажбата на такива кораби на трети страни са първите важни стъпки в подкрепа на този подход. Предварителното почистване на плавателните съдове преди износ ще осигури възможности за получаване на чиста рециклирана стомана в тези точки на Южна Азия, където съществува голямо търсене. За тази цел следва да се изготви документ, съдържащ насоки за предварителното почистване.

1.10 Осигуряването на финансова и техническа помощ за страните от Южна Азия, предназначена за подобряване на техните съоръжения, ще облекчи някои от най-острите проблеми, като минималното, което е необходимо да се направи, е операциите, извършвани на морския бряг, да се пренесат в сухи докове или заградени участъци на кея, да се осигури по-добра безопасност и по-добро управление на отпадъците в края на производствения цикъл.

1.11 ЕИСК признава, че ефективните действия в тази насока ще бъдат свързани с допълнителни разходи. Комитетът подкрепя представените от Комисията предложения за механизми, с които да се гарантира, че осигуряването на средства за тези допълнителни разходи ще стане част от обичайните оперативни разходи на корабоплаването. В частност ММО и корабособствениците настояват за по-нататъшни действия, целящи обезпечаването на всеки кораб с фонд за рециклиране, в който средствата ще постъпват през целия експлоатационен период на кораба или под формата на финансова гаранция при пускането му. Различни финансови институции разполагат с необходимите средства за структурирането и прилагането на тези мерки. Ако създаването на такъв фонд е невъзможно, ЕС следва да обърне внимание на регионалните механизми като такси, събирани от пристанищните държави, или други подобни мерки.

1.12 Проектиране, при което се отчита рециклирането, откриване на съществуващите опасности и подмяна на възможно по-голямо количество токсични материали в корабите в процеса на строежа им, в дългосрочен план ще окаже положително въздействие. ЕИСК подкрепя усилията, които ЕС, ММО, корабособствениците и корабостроителите полагат в това отношение.

2. Въведение

2.1 Настоящото становище е изготвено в контекста на международното корабоплаване и на международния превоз на отпадъци. Всяка година 200 до 600 големи кораби се разглобяват за скрап и рециклират с оглед на получаването на стомана и други суровини. По-голямата част от тази дейност се извършва в страните от Южна Азия, на брегове с висок прилив, без да се обърща достатъчно внимание на безопасността на работниците и опазването на околната среда. Количеството опасни материали — нефтени утайки, масла, бои, PVC и азбест, които през следващите осем години бракуваните кораби ще доставят в режищата, се оценява на 5,5 милиона тона.

2.2 Нито едно от местата за разглобяване на кораби за скрап на полуостров Индустан не разполага със заграждения, които да предотвратят замърсяването на почвите и водите, а третирането на отпадъците рядко е съобразено дори с минималните екологични стандарти. Ниското ниво на мерките за безопасност повишава дела на трудовите злополуки и в дългосрочен план увеличава рисковете за здравето, които се дължат на факта, че работниците работят с токсични материали без необходимата защита⁽⁴⁾.

2.3 Трансферът на бракувани кораби от индустриалните към развиващите се държави е уреден от международното законодателство за превоз на отпадъци, а износът от ЕС на плавателни съдове, съдържащи опасни материали, е забранен от Регламента на ЕС за превоз на отпадъци. Обаче трансферът към корабни брокери и преминаването под друг флаг внасят объркване във въпросите, свързани със собственост и отговорност, като с това затрудняват прилагането на съществуващото законодателство и позволяват на безотговорните собственици да не изпълняват своите задължения.

2.4 Част от решението е насърчаване на по-голям капацитет в ЕС. Обаче, въпреки че това би представлявало положителна стъпка, която може да бъде предприета от собствениците на морски и държавни кораби, тя по всяка вероятност ще реши проблема само с малък процент от корабите с общо тегло 105 милиона докови тона, които предстои да бъдат разглобени за скрап до 2020 г.⁽⁵⁾

2.5 Затова зелената книга се стреми бързо да открие решения, които при ефективен разход на средства да подобрят цялостно стандартите в съответствие със съществуващото европейско и международно законодателство, както беше споменато по-горе.

3. Обобщено представяне на зелената книга

3.1 Съгласно заключенията от срещата на Съвета през м. ноември 2006 г. екологичното управление на разглобяването на кораби за скрап е приоритет на Европейския съюз. Комисията вече изрази своята позиция в зелената книга за морската политика от м. юни 2006 г.⁽⁶⁾, в която се предлага бъдещата морска политика на ЕС да подкрепя международни инициативи за налагането на обвързващи минимални стандарти при корабното рециклиране и да насърчава въвеждането на съоръжения за предварително почистване.

⁽⁴⁾ Доклад на Young Power in Social Action (YPSA) от 2005 г. относно работниците в сектора за разглобяване на кораби за скрап.

⁽⁵⁾ Европейска комисия, генерална дирекция „Околна среда“, *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships, окончателен доклад*, м. юни 2007 г.

⁽⁶⁾ COM(2006) 275 окончателен, Брюксел, 7.6.2006 г.

3.2 Настоящата зелена книга предлага нови идеи, с оглед на продължаването и засилването на диалога с държавите-членки и заинтересованите страни и подготвянето на почвата за бъдещи действия; тя представлява покана да се дадат отговори на редица важни въпроси, които позволяват по-ясно да се видят основните проблеми.

3.3 Основната цел на тази дейност е опазване на околната среда и на човешкото здраве. Целта не е обемът от дейности, свързани с корабното рециклиране, да бъде върнат по изкуствен начин в ЕС и страните от Южна Азия да бъдат лишени от важен източник на приходи и необходими материали. Крайната цел е да се стигне до устойчиви решения в световен мащаб.

3.4 Понастоящем, съобразеният с екологичните стандарти и със стандартите за безопасност капацитет за корабно рециклиране в целия свят е достатъчен за обработката най-много на 2 милиона тона годишно, което представлява 30 % от предвиданото търсене на скрап в нормалните години. Повечето от тези съоръжения — най-вече в Китай, но също и в някои държави-членки на ЕС — не са в състояние да предложат същите цени за скрап като техните конкуренти в Южна Азия и имат много по-високи разходи от тях. Тези (и всички други съоръжения) скоро ще се окажат претоварени, тъй като в резултат от действията, предприети след катастрофите с „Ерика“ и „Престиж“⁽⁷⁾, 1 300 еднокорпусни нефтени танкери трябва да бъдат извадени от експлоатация до 2015 г. Основното безпокойство е породено от факта, че наемането на по-нискоквалифицирани работници за извършване на значително нарасналия обем от работа още повече ще понижи стандартите за безопасност и екологичните стандарти. Пикът ще бъде достигнат през 2010 г., когато се очаква 800 еднокорпусни кораби да бъдат разглобени за скрап. Затова е необходимо спешно да бъдат предприети действия.

3.5 Правна ситуация

Базелската конвенция от 1989 г. осигурява рамка за контролиране на износа на опасни отпадъци през международните граници. През 1997 г. в законодателството на ЕС беше включена абсолютна забрана („Базелската забрана“) върху износа на опасни отпадъци от страните от ОИСР към трети страни⁽⁸⁾, която има обвързващ характер за държавите-членки на ЕС. Обаче когато даден кораб напусне европейските води, прилагането на забраната върху износа е изключително трудно. В проекта на обсъжданата от ММО конвенция са предложени и други обвързващи правила за разглобяването на кораби за скрап, но съществува единодушие по въпроса, че пиковият период при разглобяването за скрап ще отmine много преди Конвенцията да влезе в сила.

3.6 Икономика на разглобяването на кораби за скрап

Понастоящем огромната част от корабите се разглобяват за скрап в Южна Азия поради предимствата, произтичащи от различни икономически фактори. Най-важните от тях са:

⁽⁷⁾ Регламент (ЕО) № 417/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 18 февруари 2002 г. относно ускореното въвеждане на изисквания за двукорпусни или еквивалентни конструкции за еднокорпусни петролни танкери и за отмяна на Регламент (ЕО) № 2978/94 на Съвета.

⁽⁸⁾ Регламент (ЕО) на Съвета № 259/93 относно надзора и контрола върху преноса на отпадъци в рамките на, за и от Европейската общност (ОВ L 30, 6.2.1993 г., стр. 1), изменен.

— по-ниски регулаторни изисквания или неприлагане на регулаторните изисквания, свързани с отпадъците, здравето и безопасността;

— значително по-ниски разходи за работни заплати. Разглобяването на морския бряг не позволява използването на тежки машини и поради това ръчният труд продължава да представлява значителна част от разходите;

— доставките на кораби са нередовни и разнородни. Съществува тенденция корабите да се изваждат от експлоатация, когато навлата са ниски; плавателните съдове са построени по различни проекти и се различават много по състав;

— Поради регулаторните изисквания в държавите от ОИСР почти не съществува пазар на използвана стомана и корабно оборудване втора употреба.

По същество Комисията ясно посочва, че пазарът в Южна Азия функционира поради крайното екстернализиране на разходите, което създава изключително проблемни социални и екологични условия.

3.7 Въздействие върху околната среда и социално въздействие

По-голямата част от разглобяването на кораби за скрап се извършва на открити пространства на морския бряг, където не съществуват съоръжения за заграждане, преработка и отстраняване. Най-различни опасни за околната среда вещества проникват в почвата, пясъка и морето, а изгарянето на бои и пластмасови покрития замърсява атмосферата. Смъртоносните експлозии са чести, процентът на трудовите злополуки е висок, а мерките за безопасност се оценяват като крайно недостатъчни. Работниците с голяма вероятност се разболяват от нелечими заболявания — установено е, че 16 % от работниците, които работят с азбест в режищата в Alang, Индия, страдат от азбестоза. В Бангладеш през последните 20 години повече от 400 работници са загинали при трудови злополуки, а над 6 000 са получили сериозни наранявания⁽⁹⁾.

3.8 Ситуацията в международен план

От 2005 г. ММО, съвместно с МОТ и UNEP (Програмата на Обединените нации за околната среда), работи за създаването на обвързващ международен режим за чисто разглобяване на кораби за скрап. Подготвя се проект за конвенция, която трябва да бъде приета до 2009 г., но ще влезе в сила едва няколко години по-късно. Понастоящем проектът не се отнася до военните кораби и до плавателни средства, които са държавна собственост. Все още остават открити въпросите, свързани с външните стандарти, които се приемат извън ММО, с базовите стандарти за съоръженията за корабно рециклиране, с изискванията за отчитане, включително с нотифицирането между държавите и с механизмите за съответствие. Комисията смята, че по всяка вероятност предложената конвенция няма да осигури същото ниво на контрол, прилагане и защита като Базелската конвенция.

⁽⁹⁾ Доклад на Young Power in Social Action (YPSA) от 2005 г. относно работниците в сектора за разглобяване на кораби за скрап.

3.9 Международни решения

Според зелената книга в средносрочен и дългосрочен план най-добрият подход е подкрепа на изготвяната от ММО конвенция. Безпокойство предизвиква фактът, че Конвенцията не е достатъчно строга и ще бъде изготвена твърде късно, за да реши проблема с изведените от експлоатация еднокорпусни танкери. Този проблем изисква временно решение. Затова Комисията представя предложения за подобряване на европейското управление на разглобяването на кораби за скрап и тези предложения са замислени така, че да се допълват взаимно с усилията, предприемани на международно ниво. Въпросът е спешен, тъй като през следващите няколко години обемът бракувани кораби, които предстои да бъдат разрушени, ще достигне критични стойности.

3.10 По-добро прилагане на законодателството на ЕС в областта на превоза на отпадъци

Освен по-доброто сътрудничество между държавите-членки и по-нататъшни насоки за определяне на отпадъците и допустимите съоръжения за рециклиране, това по-добро прилагане ще включва и по-добър контрол от страна на властите, отговарящи за превоза на отпадъци и пристанищните власти в европейските пристанища, като този контрол ще бъде насочен към корабите над определена възраст (например 25 години) или към случаите, в които има съмнение за намерение за разглобяване за скрап. Освен това трябва да се подобри проследяването на бракуваните кораби и да се засили сътрудничеството с трети страни, които имат ключово значение (като Египет във връзка със Суецкия канал). Комисията предлага също в политиката да се обърща по-голямо внимание на разглобяването за скрап на военните кораби и на други държавни плавателни съдове.

3.11 Укрепване на капацитета на ЕС за разглобяване на кораби за скрап

Тъй като капацитетът за разглобяване на кораби за скрап в ЕС и другите държави от ОИСР (най-вече Турция) едва стига за военните кораби и другите държавни плавателни съдове, които ще бъдат бракувани през следващите 10 години, в близко бъдеще ще има съществен дефицит на приемлив капацитет за разглобяване на кораби за скрап. Екологичните съоръжения, обаче, във вида, в който съществуват понастоящем, не могат да се конкурират с предприемачите от Южна Азия, които се занимават с разрушаване на кораби. Докато не бъдат приложени ефективни международни мерки за изравняване на условията за конкуренция, Комисията предлага действията да се съсредоточат върху държавните плавателни съдове. Държавите-членки, които постъпват както следва да постъпват и дават пример в отстраняването на военните кораби, могат да осигурят използване на капацитета на екологичните съоръжения. Тази отговорност може да се разшири по съответен начин чрез включване на клаузи за бракуване и отстраняване във всеки договор за продажба на военни кораби на държави извън ЕС.

3.11.1 За значително по-големия търговски флот са необходими инициативи, които да променят съществуващите в корабната индустрия практики. Например чрез система за финансиране като описаната по-долу, при която корабособствениците и други страни допринасят за безопасното и екологично разглобяване за скрап на корабите в целия свят.

3.12 Техническа помощ и трансфер на технологии и добри практики към рециклиращите държави

Въпреки сериозните социални и екологични проблеми, разглобяването на кораби за скрап осигурява жизненоважен принос за икономическото развитие на някои от държавите в Южна Азия. Затова е необходимо да се разгледа въпросът за насърчаване на подобряването на съоръженията в тези държави чрез техническа помощ и по-добро регламентиране. Признава се обаче, че отсъствието или неприлагането на елементарни правила за безопасност на работното място и опазване на околната среда е тясно свързано със структурната бедност и други социални и правни проблеми. За да се осигури устойчива промяна, помощта следва да бъде поставена в по-широка рамка.

3.13 Насърчаване на доброволни действия

Корабособствениците разполагат с най-добрите възможности за осигуряване на безопасно отстраняване и има примери на положителни доброволни споразумения между европейските корабособственици и режищата за осигуряване на помощ за подобряване на съоръженията. В краткосрочен план определена полза може да донесе насърчаването на доброволни кодекси и споразумения, в които наградите и сертифицирането са поставени в зависимост от социална отговорност на предприятията⁽¹⁰⁾. Социално отговорните счетоводни практики и доброволните споразумения могат да бъдат ефективни, когато са замислени правилно и представляват най-бързият начин за подобряване на положението. Обаче ако се окаже, че ангажираността не е последвана от практически действия, законодателството въпреки всичко може да бъде необходимо.

3.14 Фонд за разглобяване на кораби за скрап

Обсъжда се въпросът дали следва да се обърне внимание на пряката финансова помощ за съоръженията за чисто разглобяване на кораби за скрап в ЕС или за корабособствениците, които изпращат своите плавателни съдове в екологични режими за пълно разглобяване за скрап или за обеззаразяване. Подчертава се високата цена на такава помощ и възможното противоречие с принципа „замърсителят плаща“. Затова зелената книга предлага принципа, според който цената на устойчивото отстраняване след бракуване следва да бъде включена в оперативните разходи на плавателния съд, да стане стандартна практика.

3.14.1 Основаването на фонд за устойчиво разглобяване на кораби за скрап като задължителен елемент от новия международен режим за разглобяване на кораби за скрап, който се управлява от ММО, също може да бъде положителна стъпка. Съществуващите фондове за нефтено замърсяване в съответствие с конвенцията MARPOL са прецедент в тази насока.

3.15 Други възможности

Редица мерки могат да се окажат от полза при подпомагането на процеса за подобряване на сектора за разглобяване на кораби за скрап в краткосрочен и дългосрочен план. Накратко това са:

a) законодателството на ЕС, в частност законодателството, свързано с еднокорпусните нефтени танкери;

⁽¹⁰⁾ Като в примерите, разработени от Marisec (www.marisec.org/recycling) и Сдружението на корабособствениците от Европейската общност.

- б) обвързване на помощите за корабоплаването с екологичното разглобяване на корабите за скрап;
- в) въвеждане на европейска система за сертифициране за чисто разглобяване на корабите за скрап и на награди за прикрито екологично рециклиране;
- г) засилване на международната научноизследователска дейност в областта на разглобяването на кораби за скрап.

4. Общи бележки

4.1 Корабното рециклиране в по-голямата си част протича по начин, който е в разрез с международно приетите стандарти за здравето на работниците, безопасност и опазване на околната среда.

4.2 Необходимо е ЕС да гарантира, че наложените от него мерки за защита на морската среда и на безопасността, например при еднокорпусните нефтени танкери, няма да доведат до обикновен трансфер на вредите към развиващите се страни, а ще бъдат осъществени посредством пълното прилагане на Регламента за превоз на отпадъци, който включва Базелската конвенция, в това число и изменената Базелска забрана, и нейните принципи.

4.3 Освен за техническа и финансова помощ за подобряване на условията в съоръженията за разглобяване на кораби за скрап в развиващите се страни, ще бъдат необходими фондове и за възстановяване на заразените почви и води и за покриване на

други шети, причинени от неконтролирани дейности по разрушаване на кораби. Следва обаче още веднъж да се подчертае, че осигуряването на технологичен напредък само по себе си не може да разреши често срещаните проблеми, с които се характеризира положението в развиващите се страни.

4.4 ЕИСК се присъединява към безпокойствието на Комисията по този въпрос и към нейния подход, свързан с прилагането на широк пакет от мерки. Предвид спешната необходимост от подобряване на съоръженията и условията, най-вече в Бангладеш, бързият напредък в определянето на най-ефективните форми на помощ, регулиране и стимулиране следва да стане приоритет, така че предложенията да могат да бъдат изложени в една Бяла книга и да могат да се направят съответните оценки на въздействието. Корабната индустрия признава също необходимостта от подобряване на стандартите за здраве и безопасност в обектите за рециклиране на кораби по цял свят ⁽¹¹⁾ и вярва в ролята, която ЕС може да има в този процес и във влиянието, което може да окаже върху ММО.

5. Специфични бележки

5.1 За яснота и краткост, специфичните бележки, възникнали в резултат от работата на Комитета по този въпрос, бяха представени синтезирано под формата на предложения за практически действия в раздел „Заклучения и препоръки“ (от параграф 1.1 до параграф 1.1.2) в началото на настоящото становище.

Брюксел, 13 декември 2007 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹¹⁾ „Ship Recycling — The Way Forward“ (BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO).