



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 22.5.2007  
KOM(2007) 269 v konečném znění

**ZELENÁ KNIHA**

**o zlepšení postupů demontáže lodí**

(předložená Komisí)

{SEK(2007) 645}

# ZELENÁ KNIHA

## o zlepšení postupů demontáže lodí

### 1. ÚVOD: PŘÍSPĚVEK EVROPY K ŘEŠENÍ CELOSVĚTOVÉHO PROBLÉMU

Demontáž lodí je v dnešní době globalizace důvodem k obavám. Dnes je udržitelná z úzkého ekonomického hlediska, avšak cena v podobě dopadu na lidské zdraví a životní prostředí je vysoká. Je třeba co nejrychleji provést radikální změnu.

- Každý rok se ve světě demontuje 200 až 600 námořních lodí s nosností přes 2 000 tun. Vrcholem bude podle očekávání rok 2010, kdy má být z provozu vyřazeno přibližně 800 tankerů s jednoduchým trupem.
- V dnešní době jsou nejméně dvě třetiny těchto lodí demontovány na plážích a březích řek na indickém subkontinentu, přičemž největší podíl na trhu má nyní Bangladěš.
- V letech 2001 až 2003 plulo 14 % lodí určených k vrakování pod vlajkou členských států EU a 18 % pod vlajkou států, které se členy EU staly v roce 2004. Nejméně 36 % světové lodní nosnosti bylo v roce 2006 majetkem společností se sídlem v EU.
- V příštích 10 letech se očekává, že z provozu bude vyřazeno asi 100 válečných lodí a dalších státních plavidel plujících pod vlajkami EU, z nichž většina bude francouzská a britská. Vojenská plavidla vyrobená v době od 60. let do počátku 80. let 20. století obsahují relativně velké množství azbestu a dalších nebezpečných materiálů.
- Odhaduje se, že z lodí vrakovaných v letech 2006 až 2015 zůstane v demontážních lokalitách asi 5,5 milionu tun materiálů, které představují potenciální problém pro životní prostředí (zejména ropné kaly, ropné látky, barvy, PVC a azbest).
- Ani jedna z lokalit využívaných pro demontáž lodí na indickém subkontinentu nemá zadržovací systém, který by zabránil znečištění půdy a vody, jen několik lokalit má zařízení na příjem odpadů, a zpracování odpadů jen zřídkakdy splňuje alespoň minimální normy pro ochranu životního prostředí.
- Vrakování lodí je v jižní Asii významným zdrojem surovin. Bangladěš získává 80 až 90 % oceli z vyřazených lodí. Ceny, které za ně platí společnosti zabývající se demontáží lodí nyní v Bangladěši převyšují 400 amerických dolarů za tunu výtlaku prázdné lodi (light displacement ton), což je výrazně více než v jiných zemích.
- Demontáž lodí je nebezpečná činnost. Podle indické zprávy z nedávné doby trpí azbestózou každý šestý pracovník v Alangu, což je největší demontážní lokalita v Indii. Míra smrtelných pracovních úrazů je údajně šestkrát vyšší než v indickém těžebním průmyslu. V Bangladěši zahynulo v důsledku pracovního úrazu v letech 1998 až 2003 asi 200 pracovníků zabývajících se demontáží lodí. Nevládní organizace odhadují celkový počet osob, které zahynuly při vrakování lodí, na několik tisíc a toto číslo bude dále významně narůstat ruku v ruce s najímáním nezkušených pracovníků za účelem zvládnutí velkého množství tankerů s jednoduchým trupem v nadcházejících letech.

- Současná „zelená“ kapacita na recyklování lodí, která splňuje environmentální a bezpečnostní normy, je s to zvládnout nejvýše 2 miliony tun výtlačku ročně na celém světě, což je přibližně 30 % celkové předpokládané vrakovací poptávky v běžných letech. Většina těchto zařízení – především v Číně, ale také v některých členských státech EU – ale funguje jen s obtížemi, protože nedokáže nabídnout stejné vrakovací ceny a vykazuje mnohem vyšší náklady než konkurenti v jižní Asii.

Na převod lodí vyřazených z provozu z průmyslových do rozvojových zemí se v zásadě vztahuje mezinárodní právo v oblasti přepravy odpadů s tím, že vývoz plavidel obsahujících nebezpečné materiály z Evropského společenství zakazuje nařízení ES o přepravě odpadů. V posledních letech však několik všeobecně známých případů evropských lodí putujících k recyklaci v jižní Asii ukázalo na problémy provádění tohoto právního předpisu.

Tyto jasné nedostatky spolu s neschopností zajistit sociálně a environmentálně udržitelnou demontáž lodí vzbudily pozornost mezinárodní veřejnosti a rozhýbaly politickou scénu. Mezinárodní námořní organizace (IMO) zahájila přípravu mezinárodní úmluvy o bezpečné a k životnímu prostředí šetrné recyklaci lodí. Některé námořní země jako například Spojené království pracují na vnitrostátních strategiích pro státní plavidla a lodě plující pod jejich vlajkou. Evropský parlament a nevládní organizace volají po opatřeních na úrovni EU.

Ve svých závěrech ze dne 20. listopadu 2006 uznala Rada EU, že řízení demontáže lodí šetrné k životnímu prostředí je pro Evropskou unii prioritou. Rada uvedla, že nedávné události spolu s předpovědí nosnosti, která má být demontována v blízké budoucnosti, vyžadují od mezinárodního společenství včetně EU neodkladná a vhodná opatření. Rada uvítala záměr Komise pracovat na strategii EU v oblasti demontáže lodí. Tato strategie musí posílit vymáhání stávajících právních předpisů Společenství s přihlédnutím ke specifčnosti námořního světa, k vývoji v něm – zejména co se týče mezinárodních námořních právních předpisů – a ke konečnému cíli nalézt globálně udržitelné řešení. V této souvislosti se Komise vybízí, aby posoudila potřebu vybudování dostatečné kapacity pro demontáž lodí v EU.

Komise již nastínila své stanovisko v Zelené knize o námořní politice z června 2006<sup>1</sup>. Navrhla, aby budoucí námořní politika EU podporovala iniciativy probíhající na mezinárodní úrovni s cílem dosáhnout závazných minimálních norem pro recyklaci lodí a podpořit budování čistých recyklačních zařízení. Pro EU však možná bude nezbytné usilovat i o soubor regionálních iniciativ s cílem zohlednit mezery v budoucím mezinárodním režimu a možnou prodlevu, než nabude účinku.

Tato zelená kniha se snaží nabídnout čerstvé nápady týkající se demontáže lodí s cílem pokračovat v dialogu se členskými státy a zúčastněnými stranami, posílit jej, a dále připravit půdu pro budoucí opatření v rámci politik EU včetně budoucí námořní politiky. Hlavním cílem této činnosti je ochrana životního prostředí a lidského zdraví; nemá za cíl uměle přenést objem obchodní činnosti související s recyklací lodí zpět do EU, čímž by země v jižní Asii přišly o hlavní zdroj příjmu. EU naopak uznává strukturální komparativní výhodu těchto zemí v souvislosti s náklady; jejím konečným cílem je zajistit, aby bylo sledováno dodržování minimálních norem v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a bezpečnosti práce.

---

<sup>1</sup> Odkazy jsou k dispozici na konci přílohy.

## 2. KLÍČOVÉ OTÁZKY

### 2.1. Právní situace: zákaz vývozu nebezpečných odpadů

Koncem 80. let 20. století vyvolaly případy toxických odpadů odeslaných z průmyslových do rozvojových zemí mezinárodní pohoršení. Osm tisíc sudů chemických odpadů vyložených na pláži Koko Beach v Nigérii a loď jako *Karin B* plující z přístavu do přístavu ve snaze zbavit se nákladu nebezpečných odpadů se dostaly do titulků novin. Zaznělo volání po posílení mezinárodního právního rámce. Dne 22. března 1989 byla přijata Basilejská úmluva Organizace spojených národů s cílem vytvořit rámec pro kontrolu pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států. Úmluvu zatím podepsalo 168 zemí, z nichž 165 ji ratifikovalo. Evropské společenství je smluvní stranou Basilejské úmluvy jako celek a smluvními stranami jsou i všechny členské země.

Úplný zákaz vývozu nebezpečných odpadů z členských zemí OECD do nečlenských zemí OECD byl schválen v roce 1995 jako novela Basilejské úmluvy. Zákaz byl přijat kvůli politickým obavám na straně rozvojových i rozvinutých zemí z rostoucího objemu nebezpečných odpadů vyvážených z rozvinutých zemí do rozvojových zem, se kterými se následně manipuluje nekontrolovaným a riskantním způsobem.

Tento „basilejský zákaz“ byl začleněn do právních předpisů EU v roce 1997 a je závazný pro všechny členské státy (články 14 a 16 stávajícího nařízení o přepravě odpadů<sup>2</sup>). EU je nejvýznamnější globální aktér, který zákaz zapracoval do domácích právních předpisů. Například Spojené státy americké Basilejskou úmluvu neratifikovaly ani v její novelizované podobě. Z větších zemí, které jsou smluvní stranou úmluvy, přijala omezující novelu Čína, Indonésie, Egypt a Nigérie, zatímco Austrálie, Brazílie, Kanada, Indie, Japonsko, Korea a Rusko nikoli. Společně s mezinárodními partnery podporuje EU a její členské státy ratifikaci „basilejského zákazu“, jenž představuje klíčový prvek ke zlepšení právního rámce pro mezinárodní přepravu odpadů.

Mezinárodní právo vztahující se na přepravu odpadů zohledňuje, že z lodě se může stát odpad tak, jak jej definuje článek 2 Basilejské úmluvy, a zároveň že může být definována jako loď podle jiných mezinárodních pravidel<sup>3</sup>. Definice odpadu v právních předpisech Společenství, podle níž je odpad libovolná látka nebo předmět v kategoriích stanovených v příloze I rámcové směrnice o odpadech<sup>4</sup>, který držitel odstraňuje nebo který podle platných vnitrostátních právních předpisů musí odstranit, se vztahuje i na loď určené k demontáži. Pokud plavidlo obsahuje významné množství nebezpečných látek anebo nebyla slovy příslušné položky seznamu odpadů GC 030 „náležitě zbavena“ nebezpečných materiálů, bude považována za nebezpečný odpad. Vývoz takového plavidla z ES do nečlenské země OECD za účelem vrakování je zakázán na základě basilejského zákazu i nařízení o přepravě odpadů a jakákoli demontáž musí probíhat v podmínkách šetrných k životnímu prostředí v členské zemi OECD. Alternativou je dekontaminace (předčištění) lodě provedená tak, aby loď přestala být nebezpečným odpadem. Tento právní výklad potvrdila francouzská *Conseil d'Etat* v případě bývalé letadlové lodě *Clemenceau*<sup>5</sup>.

Závazky vyplývající pro členské státy EU z úmluv Mezinárodní námořní organizace (IMO) neruší platnost uvedených pravidel týkajících se přepravy odpadů, i když žádná loď by neměla být zastavena nebo vystavena „zbytečnému zdržení“, pokud má platné certifikáty IMO. Basilejská úmluva i zákaz vývozu nebezpečných odpadů tak, jak byly provedeny na úrovni EU pomocí nařízení o přepravě dopadů, jsou závazné a musí být v členských státech vymáhány. Oba soubory pravidel jsou slučitelné, jelikož jak mořské právo, tak úmluvy IMO stanoví práva (a povinnosti) přímořských států vymáhat další příslušná pravidla mezinárodního práva s ohledem na ochranu životního prostředí.

Ve skutečnosti se oznamovací povinnosti vyplývající z Basilejské úmluvy, které jsou závazné pro všechny smluvní strany, v případě lodí na konci životnosti plní jen zřídka. Je obtížné uplatnit zákaz vývozu podle nařízení ES o přepravě odpadů v případě, že loď opustila evropské vody a majitel se poté rozhodne odeslat loď k demontáži v jiné části světa. Konkrétní právně závazná mezinárodní pravidla týkající se recyklace lodí jsou navrhována v rámci návrhu úmluvy, která je v současnosti předmětem diskusí v rámci IMO, avšak v tuto chvíli ještě neexistují.

## **2.2. Ekonomická stránka demontáže lodí**

Trh s demontáží lodí dnes funguje následovně. Majitelé lodí, kteří se rozhodnou ukončit ekonomickou životnost určitého plavidla, začnou hledat kupujícího disponujícího hotovostí. K tomu dochází v podstatě tehdy, když náklady na údržbu plavidla začnou převyšovat možné výnosy, nebo když plavidlo přestane být zajímavé pro trh s použitými loďmi, tzn. je nepravděpodobné, že jej lze prodat. Kupujícím s hotovostí bude buď specializovaný zprostředkovatel, nebo sám provozovatel vrakoviště. Loď obvykle naloží náklad na poslední plavbu směřující do oblasti, kde se nachází vrakoviště. Po ukončení této plavby se loď poháněná vlastním pohonem přemístí na vrakoviště, kde dojde k demontáži.

Kupující s hotovostí uhradí v amerických dolarech cenu za každou tunu výtlačku, což zhruba odpovídá hmotnosti oceli na lodi. Po řadu let se cena pohybovala okolo 150 amerických dolarů za tunu výtlačku (s nejnižší cenou okolo 100 amerických dolarů za tunu výtlačku a nejvyšší cenou okolo 200 amerických dolarů za tunu výtlačku), avšak v poslední době silná poptávka po ocelovém šrotu v Číně spolu se slabou nabídkou lodí vyhnala ceny do rekordní výše téměř 500 amerických dolarů za tunu výtlačku u průměrných plavidel a ještě více u zvlášť cenných plavidel. Nejvyšší ceny se v současnosti vyplácejí v Bangladéši.

Velmi velký tanker na surovou ropu (VLCC) s přepravní kapacitou kolem 300 000 tun má po vyprázdnění asi 45 000 tun výtlačku, takže může vynést 5 až 10 milionů amerických dolarů (nebo dokonce mnohem více) v závislosti na situaci na trhu. Tyto částky jsou jen hrubým ukazatelem, jelikož cenu ovlivňují i další faktory, včetně objemu a kvality oceli, přítomnosti kovů, jako je měď nebo nikl, a prodejnosti lodního vybavení. Zdá se, že přítomnost problematických látek na palubě nemá na cenu vliv.

Komise se ekonomickou stránkou vrakování lodí zabývala ve studii vypracované v roce 2000<sup>6</sup>. Závěrem studie bylo, že za stávajících podmínek by bylo nesmírně obtížné učinit z recyklace lodí ekonomicky životaschopnou aktivitu, pokud by zároveň měly být z různých důvodů dodržovány normy šetrné k životnímu prostředí.

- Počet lodí dostupných pro vrakování závisí na situaci na trhu s nákladní dopravou. Pokud lodě dokáží i nadále vydělávat slušné částky, majitelé se nerozhodnou poslat je na vrakoviště. V uplynulých dvou letech byl objem vrakovaných lodí velmi malý díky vzkvétajícímu a ziskovému trhu s nákladní dopravou. Velká většina lodí určených k vrakování tedy nutně musí pocházet ze zaoceánského obchodního loďstva, a proto se bude jednat především o tankery a lodě přepravující volně ložený náklad (které tvoří „velkoobjemové“ části loďstva). Ostatní části loďstva, jako jsou válečná plavidla, plavidla vnitrozemské vodní dopravy či mobilní mořská zařízení, nabízejí pouze omezenou velikost a dostupnost a mohou se tedy jen stěží stát stabilním zdrojem materiálu pro velkokapacitní recyklaci. Provozovatel moderního recyklačního zařízení bude tedy jen obtížně budovat obchodní model, který by zcela pokryl související amortizační náklady. Z tohoto důvodu dokáží zbývající provozovatelé v Evropě přežít pouze tehdy, pokud se zaměří na specializované části trhu, zejména mobilní mořská zařízení, rybářské lodě a plavidla vnitrozemské vodní dopravy<sup>7</sup>.
- Lodě jsou samostatné konstrukce s dlouhým spotřebním cyklem a během provozu, který trvá 20-30 let, se podrobí celé řadě oprav a údržeb. Jen málo z nich je náležitě zdokumentováno. Recyklační zařízení tedy neví, co vlastně přebírá a jaké recyklační aktivity bude nutné provést. To platí zejména pro osobní lodě, které obsahují celou řadu různých materiálů včetně směsí, jejichž oddělování a recyklace je velmi obtížná. Lodě, které v současnosti směřují na vrakoviště, byly vyrobeny v 70. letech 20. století pomocí materiálů, které se dnes již nepoužívají (např. azbest). Proto je nezbytný velký objem manuální práce, která pravděpodobně i nadále zůstane významnou nákladovou položkou. Těžké stroje lze na tento druh lodí použít jen v omezené míře.
- Některé materiály na palubě lze recyklovat, a budou tedy zdrojem výnosů. Jiné vyžadují nákladné zpracování, jehož náklady jsou vysoké, avšak těžko je lze dopředu vypočítat.
- Hlavní prameny výnosů pro vrakoviště v Asii tvoří ocel používaná ve stavebnictví a trh s použitým loďním vybavením. Tyto prameny však v rozvinutých zemích kvůli regulačním požadavkům v podstatě neexistují.

Dalším faktorem jsou rozdílné náklady na pracovní sílu v Asii a Evropě. Zatímco dělníci v demontážních lokalitách v Bangladéši a Indii vydělávají 1-2 americké dolary denně a výdaje zaměstnavatelů na bezpečnost a ochranu zdraví při práci jsou zanedbatelné, náklady v Evropě se odhadují na přibližně 250 amerických dolarů denně na pracovníka v Nizozemsku a 13 amerických dolarů denně v Bulharsku<sup>8</sup>.

Uvedené rozdíly v nákladech na pracovní sílu, požadavky na ochranu životního prostředí a zdraví a také výnosy z recyklace a použitých materiálů vysvětlují, proč dokáží provozovatelé z jižní Asie nabídnout majitelům lodí lepší cenu než jejich potenciální konkurenti z jiných zemí. V Bangladéši dnes provozovatelé, kteří nevynakládají žádné náklady na ochranu životního prostředí nebo bezpečnost a ochranu zdraví při práci, platí za lodě přibližně 450–500 amerických dolarů za tunu, zatímco čínská zařízení s nepatrně lepšími standardy nabízejí cenu poloviční a provozovatelé ve Spojených státech amerických cenu desetkrát nižší. V době před nárůstem cen oceli si dokonce recyklační zařízení v průmyslových zemích účtovala poplatek za demontáž vojenských plavidel.

V důsledku vývoje na trhu klesla demontážní kapacita v EU za posledních 20 let na minimum. V současnosti existují zařízení pro větší lodě hlavně v Belgii, Itálii a Nizozemsku s tím, že jejich úhrnná kapacita je asi 230 000 tun výtlačku ročně, a dále celá řada menších zařízení pro rybářské lodě a další menší plavidla ve většině přímořských členských států. Celkem lze stávající kapacitu demontáže lodí v EU odhadovat na přibližně 500 000 tun výtlačku ročně<sup>9</sup>. Vedle toho probíhá ve Spojeném království licenční řízení za účelem povolení provádění demontáže ve dvou existujících loděnicích s podstatně vyšší kapacitou (600 000 tun výtlačku ročně v případě Able UK). Tento výčet nezahrnuje mnoho nepoužívaných suchých doků v přístavech po celé Evropě, které by byly pro demontáž technicky vzato vhodné, avšak za stávajících ekonomických podmínek pravděpodobně nedojde k jejich znovuotevření.

Větší než stávající kapacita EU je kapacita sousedního Turecka, které je jako členská země OECD v zásadě způsobilé plnit roli místa určení i pro vývozy nebezpečných odpadů. Přibližně 20 demontážních lokalit na pobřeží Aliaga (nedaleko Izmiru) má celkovou roční kapacitu asi 1 milion tun, přičemž ta je dnes do velké míry nevyužitá.

Zařízení v EU obecně splňují přísné normy v oblasti bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí. Jejich turecké protějšky učinily v posledních letech významný pokrok v řízení problematiky životního prostředí a bezpečnosti práce, avšak stále přetrvávají určité obavy s ohledem na ochranu životního prostředí. Určitý počet zařízení s moly pro vrakování lodí existuje také v Číně. Tato zařízení prošla v posledních letech modernizací na přijatelnou úroveň kvality, avšak jejich kapacita jen těsně přesahuje 500 000 tun výtlačku ročně. Demontážní zařízení v Brownsville ve státu Texas a na dalších místech Spojených států jsou stejně kvalitní, avšak v zásadě nejsou otevřená cizím plavidlům.

Stávající kapacita ekologické demontáže lodí v EU a Turecku je tudíž dostatečná pro válečné lodě a další státem vlastněná plavidla – podle odhadu 100 lodí o více než 1 000 tunách výtlačku s celkovou tonáží až 500 000 tun výtlačku<sup>10</sup> – která budou vyřazena z provozu v následujících 10 letech, avšak pouze pro nepatrnou část obchodní flotily plující pod vlajkami EU. Podle zpráv Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) byla v letech 2000 až 2005 každoročně za účelem demontáže prodána plavidla s hrubou nosností 6 až 30 milionů tun, přičemž přibližně 23 % světové obchodní flotily pluje pod vlajkami členských států EU<sup>11</sup>.

Tento problém nedostatečné „čisté“ kapacity ještě zhorší nadcházející postupné vyřazování všech ropných tankerů s jednoduchým trupem. Havárie tankerů, jako byly *Erika* a *Prestige*, znamenaly v uplynulých desetiletích velká neštěstí pro životní prostředí. Jako odpověď byly přijaty právní předpisy EU a mezinárodní pravidla pro postupné vyřazování tankerů s jednoduchým trupem, jejichž maximální dopad se očekává v příštím desetiletí. Odhaduje se, že přibližně 1 300 tankerů s jednoduchým trupem bude vyřazeno z provozu a demontováno do roku 2015, z čehož asi jedna třetina pluje pod vlajkami členských států<sup>12</sup>. Poptávka po lodní recyklační kapacitě dosáhne podle očekávání vrcholu kolem roku 2010, což je hlavní datum pro vyřazení těchto tankerů. K nárůstu poptávky však dojde i z dlouhodobějšího hlediska, a to kvůli všeobecnému rozmachu ve výrobě lodí.

V tuto chvíli je trh s vrakováním lodí stále hospodářsky životaschopný, pokud ovšem odhlédneme od mimořádné externalizace nákladů. Majitelé mají z prodeje vyřazených lodí významný příjem (výše uvedený velmi velký tanker – VLCC – by dnes nový stál přibližně 90 milionů amerických dolarů a po 25 letech provozu by vynesl 10 milionů amerických dolarů). Vrakovištím plyne zisk z recyklace získaných materiálů. Tento trh však funguje pouze za vysoce problematických podmínek, které budou popsány dále. Toto je stále méně přijatelné pro veřejnost v rozvinutých zemích, kde sídlí většina majitelů lodí a kam plynou finanční výnosy z provozu lodí, a je to též neslučitelné se zásadami environmentální a sociální udržitelnosti.

### **2.3. Environmentální a sociální dopad**

Většina plavidel obsahuje velké množství nebezpečných materiálů, jako je azbest (zejména pokud se jedná o plavidla vyrobená před 80. lety 20. století), ropné látky a ropné kaly, polychlorované bifenyly (PCB) a těžké kovy v nátěrech a vybavení. Jakmile jsou tedy odeslány na demontáž, představují takové lodě jeden z hlavních proudů nebezpečných odpadů z průmyslových zemí do rozvojového světa. V roce 2004 byl ve studii vypracované pro Komisi (GR TREN) uveden odhad, že jen ropné kaly z vyřazených lodí dosáhnou do roku 2015 ročně objemu 400 000 až 1,3 milionu tun. Z celkového každoročního objemu nebezpečných odpadů v demontážních zařízeních bude azbest představovat 1 000 až 3 000 tun, TBT 170 až 540 tun a nátěry škodlivé pro životní prostředí 6 000 až 20 000 tun<sup>13</sup>.

Vrakování lodí v Bangladéši, Indii a Pákistánu probíhá na písčných plážích bez jakéhokoli zadržovacího systému nebo bariér zabráňujících znečištění vody a půdy. Existuje jen málo zařízení pro příjem nebezpečných odpadů a nerecyklovatelné materiály jsou obvykle ponechány přímo na místě. Izolace kabelů z PVC se často spaluje na otevřeném ohni.

Dopad této praxe na životní prostředí byl v minulosti jen málokdy podrobně zkoumán. Dostupné údaje napovídají, že vrakování lodí významně ovlivňuje fyzické a chemické vlastnosti mořské vody, půdy na plážích i sedimentů<sup>14</sup>. Znečištění pláží a přilehlého moře ropnými látkami je jasně viditelné na leteckých fotografiích demontážních lokalit v Alangu (Indie) a Chittagongu (Bangladéš) a nevládní organizace uvádějí, že vegetace a ryby z těchto oblastí zmizely.

Podmínky v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou v jihoasijských vrakovištích kritické. Existuje vysoké riziko nebezpečných pracovních úrazů, zejména kvůli nedostatku těžkých strojů (jeřábů) a ochranných pomůcek pro pracovníky. Podle zprávy indické vlády z roku 2004 došlo na vrakovišti v Alangu v letech 1996 až 2003 ke 434 nehodám, při nichž zahynulo 209 dělníků<sup>15</sup>. Podle zpráv ve sdělovacích prostředcích v Bangladéši zahynulo za posledních 20 let více než 400 pracovníků a dalších 6 000 bylo vážně zraněno<sup>16</sup>. Skutečnost, že Bangladéš na rozdíl od Indie v praxi nevyžaduje ani certifikaci nepřítomnosti plynu pro aktivity produkující vysoké teploty (gas-free-for-hot-work), je příčinou tamních mimořádně nízkých nákladů, ale také častých výbuchů na vrakovištích se smrtelnými následky.

Odhaduje se také, že tisíce osob onemocní nevyléčitelnou nemocí v důsledku nakládání s toxickými látkami a jejich vdechování bez nejmenších preventivních opatření či ochrany. Podle lékařské zprávy pro indický nejvyšší soud ze září 2006 trpělo 16 % zaměstnanců nakládajících s azbestem v Alangu azbestózou, a tudíž čelilo vážnému nebezpečí onemocnění mezoteliomem<sup>17</sup>. Z lékařského výzkumu je známo, že výskyt této formy rakoviny plic kulminuje již za několik desítek let po expozici.



V roce 2005 pracovalo v Bangladéši na vrakovišťích asi 25 000 osob. V Indii dosáhl počet pracovníků v dobách růstu asi 40 000, avšak na konci roku 2006 klesl až na 6 000<sup>18</sup>. O obou zemích lze uvést, že většina pracovníků pochází z nejchudších regionů země a většinou nemá žádnou kvalifikaci. Pracují bez pracovních smluv a zdravotního pojištění či pojištění proti pracovním úrazům a nesmějí zakládat odborové organizace. Existuje jen minimální, či dokonce žádná kompenzace za pracovní úrazy. Běžná je určitá míra dětské práce při jednodušších činnostech.

Podmínky ve vrakovacích zařízeních kritizovaly organizace zabývající se životním prostředím a lidskými právy i sdělovací prostředky a indický nejvyšší soud. Zdá se však, že vlády těchto jihoasijských zemí se zdráhají prosazovat změnu dosavadní praxe, jelikož demontáž lodí vnímají jako hospodářsky důležitou činnost, kterou je nutné omezovat co možná nejméně.

#### **2.4. Aktuální mezinárodní situace**

O problému demontáže lodí se hovoří již řadu let jak v rámci EU, tak v rámci zúčastněných mezinárodních organizací: Mezinárodní námořní organizace (IMO), Mezinárodní organizace práce (ILO) a Basilejské úmluvy (či přesněji jí nadřazeném orgánu, tedy Programu OSN pro životní prostředí, UNEP). Všechny tři organizace vypracovaly nezávazné technické zásady pro recyklaci lodí<sup>19</sup>. Během dvou jednání v roce 2005 projednávala společná pracovní skupina ILO, IMO a Basilejské úmluvy pro vrakování lodí koordinovaný přístup k této otázce s cílem vyhnout se zdvojení práce a překrývání rolí, závazků a působnosti mezi uvedenými třemi organizacemi.

Od roku 2005 pracuje IMO na závazném mezinárodním režimu pro ekologickou demontáž lodí. Členské státy EU a Komise se na této činnosti podílejí. Ve výboru pro ochranu životního prostředí moří (MEPC) organizace se projednává návrh úmluvy o bezpečné a k životnímu prostředí šetrné recyklaci lodí s cílem přijetí diplomatickou konferencí v letech 2008/2009 a vstupu v platnost o několik let později. Součástí návrhu je i příloha obsahující pravidla týkající se požadavků na loď (včetně projektování, výroby, provozu a údržby) a zařízení na recyklaci lodí stejně jako některé ohlašovací povinnosti. Záměrem je přistupovat k recyklaci lodí podle zásady „od kolébky do hrobu“ s cílem vyhnout se používání nebezpečných materiálů v nových lodích a odstranit je ze stávajících lodí v průběhu doby provozu. Technické podrobnosti, které se mimo jiné vztahují na řízení zařízení recyklujících lodě způsobem šetrným k životnímu prostředí, mají upravovat doporučené pokyny doplňující úmluvu.

Podle stávajícího návrhu se úmluva v souladu s dalšími nástroji IMO nebude vztahovat na menší plavidla s hrubou nosností pod 400 nebo 500 tun ani na válečné lodě, námořní válečná pomocná zařízení či další plavidla, která vlastní nebo provozují státy a používají se pouze pro nekomerční státní účely. Mezi kontroverzní otázky, které mají pracovní skupiny IMO projednávat v roce 2007, patří, zda se má odkazovat na pravidla a normy mimo rámec IMO, minimální environmentální normy pro zařízení recyklující lodě, budoucí ohlašovací požadavky (a zejména zda je nezbytné mezistátní oznamování tak, jak stanoví Basilejská úmluva) a druh mechanismu zajišťujícího plnění s cílem napomáhat provádění úmluvy.

V souvislosti s Basilejskou úmluvou je klíčovou projednávanou otázkou to, zda navrhovaná úmluva o recyklaci lodí zajistí stejnou úroveň kontroly a vymáhání, jaké stanoví Basilejská úmluva. 8. konference smluvních stran konaná dne 1. prosince 2006 zopakovala tento požadavek a mimo jiné uvedla, že budoucí právní nástroj musí zajistit takové podmínky demontáže lodí, které ochrání pracovníky a životní prostředí před nepříznivými dopady nebezpečných odpadů a riskantních pracovních postupů.

### **3. MOŽNOSTI ZLEPŠENÍ EVROPSKÉHO ŘÍZENÍ DEMONTÁŽE LODÍ**

Komise posoudila celou řadu souvisejících otázek a identifikovala některé možnosti, jak odstranit nebo alespoň omezit mezery v provádění a zlepšit řízení demontáže lodí. Tyto možnosti nelze vnímat jako vzájemně se vylučující, ale spíše jako vzájemně se doplňující a podporující.

#### **3.1. Lepší vymáhání práva EU v oblasti přepravy odpadů**

Členské státy EU se zavázaly k uplatňování a vymáhání nařízení ES o přepravě odpadů včetně „basilejského zákazu“ vývozu nebezpečných odpadů.

I když díky mobilitě lodí je obcházení vývozního zákazu relativně snadné, vymáhání je možné zlepšit, a to přinejmenším v případě plavidel a přepravců s pravidelným provozem v evropských vodách. This will require:

- vyšší míru kontroly ze strany orgánů dohlížejících na přepravu odpadů a přístavních orgánů v evropských přístavech se zaměřením na lodě určitého stáří (nad 25 let) nebo na případy, kdy existují jiné známky toho, že loď je pravděpodobně určená k demontáži;
- eventuálně dodatečné usměrnění ze strany Komise a členských států ve věci definice odpadu ve vztahu k lodím a seznamu recyklačních zařízení splňujících normy, které jsou šetrné k životnímu prostředí a zajišťují bezpečnost pracovníků;
- systematictější spolupráci a výměnu informací mezi členskými státy navzájem a mezi členskými státy a Komisí, včetně využívání databází a zpráv z tisku s cílem identifikovat potenciální lodě na konci životnosti a sledovat jejich cestu do demontážních zařízení;
- více spolupráce s některými třetími zeměmi, a zejména se státy provádějícími recyklaci a tranzitními zeměmi (např. Egypt ve věci lodí, jimž končí životnost a proplouvají Suezským průplavem);
- zaměření politiky na válečné lodě a jiné státem vlastněné lodě a obchodní plavidla pravidelně provozovaná ve vodách EU (např. trajekty).

Jelikož se nařízení o přepravě odpadů nevztahuje jen na lodě plující pod vlajkami členských států EU, ale na všechny vývozy odpadů, a tudíž i na lodě s ukončenou životností opouštějící přístavy EU, nemohou majitelé lodí uniknout kontrolám změnou vlajky na vlajku mimoevropskou. Riziko, že přísnější vymáhání povede ke snížení plavební činnosti v Evropě, není příliš vysoké potud, pokud EU zůstane i nadále hospodářsky přitažlivým a výnosným trhem. Reálnější je riziko, že nezodpovědní mimoevropští majitelé lodí postižení kontrolami mohou zanechat svá plavidla v přístavech EU, takže by nakonec museli hradit následné náležité odstranění plavidel daňoví poplatníci. Tento typ problému lze řešit pouze účinnějším vymáháním námořních pravidel obecně.

### 3.2. Mezinárodní řešení

Zdá se, že v rámci zúčastněných mezinárodních organizací panuje všeobecná shoda v tom, že nejdůležitější je zajistit, aby byly lodě recyklovány bezpečným a k životnímu prostředí šetrným způsobem. Pro zajištění stejných výchozích podmínek všem na celém světě jsou nezbytné závazné mezinárodní normy. Tyto normy musí nastartovat skutečnou změnu dosavadních demontážních postupů tak, že zabrání častému znečišťování půdy a vody a ochrání pracovníky před pracovními úrazy a kontaminací. Je například nutné zavést povinnost bezpečného zachycování skvrn ropných reziduí, předchozího odstranění azbestu s ochrannými pomůckami, preventivních odplyňovacích opatření, která zamezí výbuchům, a používání strojů k manipulaci s těžkými náklady.

I nadále bude pravděpodobně existovat rozdíl v cenách mezi evropskými a asijskými zeměmi, a to i když asijské země splní přísné environmentální a zdravotní normy, avšak pravděpodobně nebude ve všech případech prohibitivní. V dohledné době budou rozvojové země i nadále schopny nabídnout nižší náklady na pracovní sílu a vyšší ceny za ocel a opětovně použitelné vybavení. Stále by však existoval prostor pro odstranění cenových rozdílů prostřednictvím dobrovolných opatření umožňujících provádění určitého objemu demontáží v Evropě, kde platí obzvláště přísné normy „nulového znečištění“ a „nulového ohrožení lidského zdraví“.

Pro globální řešení problému demontáže lodí bude klíčová budoucí mezinárodní úmluva. Nejvýznamnějším fórem, které se danou otázkou zabývá v celosvětovém měřítku, je proto Mezinárodní námořní organizace (IMO). Tato nová úmluva bude mít dopad na nařízení o přepravě odpadů i další právní předpisy EU v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce. Společenství si musí jako celek stanovit cíl stát se smluvní stranou této konkrétní úmluvy IMO. Toho lze dosáhnout tak, že do úmluvy bude včleněna doložka o organizacích regionální hospodářské integrace („doložka REIO“), jak je tomu ve všech multilaterálních dohodách týkajících se životního prostředí z nedávné doby. Pokud máme dosáhnout bezpečných a k životnímu prostředí šetrných mezinárodních norem co možná nejdříve, je nezbytné posílit roli Společenství v IMO.

Je v zájmu EU, aby byly činnosti IMO za prvé ukončeny co možná nejrychleji a za druhé aby měla úmluva dostatečný záběr a vedla k vytvoření vhodných norem ochrany zdraví a řízení životního prostředí stejně jako mechanismů nutných pro jejich vymáhání. Za tímto účelem by úmluva měla stanovit jasné závazky a výsady států vlajky, přístavních států a států provádějících recyklaci stejně jako spravedlivou rovnováhu mezi nimi. Systém IMO musí být účinný ve smyslu vytvoření takového systému, v jehož rámci je loď možné demontovat pouze bezpečným způsobem šetrným k životnímu prostředí .

Je nepravděpodobné, že by součástí nadcházejícího právního nástroje byla povinnost dekontaminovat loď před její poslední plavbou, jelikož předčištění je lodními dopravci vnímáno jako neproveditelné z hlediska bezpečnosti nebo nevhodné. Podle návrhu úmluvy není nutné vyžadovat předchozí odstranění nebezpečných materiálů, jestliže je zvolené recyklační zařízení plně oprávněno nakládat s daným druhem nebo objemem nebezpečných materiálů přítomných na lodi. Cílem návrhu je (k prosinci 2006) sladit nároky jednotlivých lodí a způsobilost recyklačního zařízení prostřednictvím plánu recyklace a mezinárodního certifikátu připravenosti k recyklaci. Stále je však nutné ujasnit, že v případech, kdy konečné recyklační zařízení není způsobilé nakládat s určitými nebezpečnými materiály, je majitel lodi na konci životnosti povinen zvolit jiné zařízení nebo předem odstranit tyto materiály za účelem bezpečného zneškodnění nebo využití. Jelikož je podle nařízení o přepravě odpadů nezbytné plavidla „náležitě zbavit“ nebezpečných materiálů, aby nebyla klasifikována jako nebezpečný odpad, Komise v tuto chvíli pracuje na studii o rizicích, nákladech a přínosech předčištění. Výsledky by měly být k dispozici na sklonku jara roku 2007.

Změna nařízení ES o přepravě odpadů nebo dalších právních předpisů Společenství dotčených navrhovanou úmluvou není v současnosti možná. Tyto právní předpisy EU by měly být a zůstanou v platnosti a neexistují žádné plány na změny do té doby, dokud mezinárodní pravidla v rámci IMO nedosáhnou stejně vysoké úrovně. Zejména neexistuje důvod pro úpravu systému Basilejské úmluvy pro kontrolu přeshraniční přepravy odpadů a poskytování výjimek lodím s ukončenou životností, pokud a do té doby, než nový mezinárodní režim zaručí stejnou úroveň jejich kontroly.

S cílem posílit roli Společenství ve vyjednávání IMO ve věci mezinárodní úmluvy o recyklaci lodí je však nutné:

- (a) připravit stanovisko Společenství a eventuálně dát Komisi mandát k dalšímu vyjednávání ve věci úmluvy IMO o recyklaci lodí kvůli právním předpisům Společenství, které mohou být dotčeny;
- (b) začlenit „doložku REIO“, aby se Společenství mohlo stát smluvní stranou úmluvy o recyklaci lodí;
- (c) posílit koordinaci postojů pro vyjednávání mezi členskými státy EU a Komisí; spolupráce je již dnes dobrá, ale potřebné je další posílení.

Po schválení musí být úmluva spolu s pokyny, které z ní vyplývají, přenesena do práva Společenství s cílem učinit ji závaznou pro lodě plující pod vlajkou EU nebo pro lodě vplouvající do vod EU. Tak tomu bylo v případě několika úmluv IMO, včetně Úmluvy o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech (úmluvy AFS) začleněné do práva Společenství nařízením (ES) č. 782/2003. Tento přístup spočívající v nastavení pravidel EU na základě mezinárodních právních nástrojů je v současnosti základem činnosti námořní politiky EU, který umožňuje zohlednit specifickou mezinárodní lodní dopravu.

Úmluva o recyklaci lodí však může přijít příliš pozdě na to, aby vyřešila problém postupného vyřazování tankerů s jednoduchým trupem, jelikož úmluvy IMO vstupují v platnost průměrně až po šesti letech a postupné vyřazování má podle očekávání vyvrcholit kolem roku 2010. I když je tedy třeba usilovat o to, aby úmluva vstoupila v platnost co možná nejrychleji, je třeba hledat prozatímní řešení.

### 3.3. Posílení kapacity pro demontáž lodí v EU

Jak bylo uvedeno v bodu 2.2, dostupná demontážní kapacita v EU a dalších členských zemích OECD (zejména v Turecku) postačuje pro všechny válečné lodě a další státem vlastněná plavidla, která mají být vyřazena z provozu v následujících 10 letech, avšak nikoli pro mnohem vyšší počet ropných tankerů a dalších velkých obchodních lodí, které plují pod vlajkami EU nebo jsou majetkem společností se sídlem v EU. K zásadní změně této situace nedojde ani poté, co v blízké budoucnosti zahájí provoz několik loděnic ve Spojeném království, které požádaly o potřebné licence<sup>20</sup>. I když počítáme modernizovaná recyklační zařízení v Číně jako jednu z možností pro lodě z EU, z nichž se stane odpad mimo evropské vody, stále budeme v následujících letech čelit významnému nedostatku bezpečné a k životnímu prostředí šetrné demontážní kapacity.

Nedostatečná míra využití stávajících „zelených“ nebo modernizovaných zařízení v EU, Turecku a Číně však ukazuje, že problém demontáže lodí leží spíše na straně poptávky než na straně nabídky. Nynější situace na trhu znemožňuje provozovatelům z EU soutěžit s jihoasijskými vrakovišti, která dokáží nabídnout mnohem nižší náklady a vyšší ceny kovů. Dokud nebudou existovat stejné výchozí podmínky pro všechny ve formě účinných a náležitých povinných norem pro demontáž lodí na celém světě, evropská zařízení mohou na trhu jen stěží soutěžit a majitelé lodí budou mít tendenci posílat plavidla na místa v Asii, která neodpovídají normám.

V reakci na tuto situaci vydala Rada EU dne 17. května 2006 prohlášení, podle něhož vynaloží členské státy maximální úsilí s cílem zvýšit kapacitu pro demontáž lodí v EU. Vedle toho udělají členské státy vše, co je v jejich silách, aby bylo zajištěno dosažení výrazného pokroku v mezinárodním vyjednávání o stanovení závazných požadavků v oblasti demontáže lodí na celosvětové úrovni. Závěry Rady přijaté dne 20. listopadu 2006, tedy ještě před 8. konferencí smluvních stran Basilejské úmluvy, vyzývají Komisi, aby posoudila potřebu vybudování dostatečné kapacity pro demontáž lodí v EU.

Při hledání možností, jak posílit postavení čistých demontážních zařízení obecně, a zejména pak zařízení v EU do doby, než nový mezinárodní režim zajistí stejné výchozí podmínky pro všechny na celém světě, se činnosti musí zaměřit na státem vlastněná plavidla. Vlády členských států EU mají zvláštní povinnost splnit požadavky právních předpisů Společenství a jednat příkladným způsobem s ohledem na demontáž válečných lodí a dalších plavidel v majetku státu. Pokud jde o válečné lodě, vyplývá dodatečná odpovědnost z relativně vysokého podílu nebezpečných materiálů (a zejména azbestu) na palubě starších plavidel.

Vlády členských států by mohly nastartovat nabídku „zelených“ demontážních služeb a předčištění pro lodě s ukončenou životností prostřednictvím veřejných nabídkových řízení, v jejichž rámci by se dodržovala přísná pravidla veřejných zakázek umožňující demontáž pouze v souladu se stávajícími právními předpisy o přepravě odpadů a přísnými normami pro řízení šetrné k životnímu prostředí. Životaschopnost demontážních zařízení v Evropě lze již dnes podpořit zvýšenou transparentností při vyřazování z provozu státem vlastněných lodí, koordinací harmonogramu a harmonizací kvalitativních norem požadovaných vládami ve smlouvách o demontáži v celé EU.

V případech, že členské státy prodávají svá plavidla k dalšímu využití jiným zemím nebo komerčním kupcům, mohou si nadále udržet určitý vliv tím, že do prodejní smlouvy zahrnou ustanovení o demontáži, například doložku o předchozím souhlasu vlády s likvidací. Taková ustanovení jsou součástí navrhované strategie recyklace lodí Spojeného království zveřejněné v březnu 2006<sup>21</sup>.

Výše uvedené ekonomické úvahy jsou velmi důležité v souvislosti s mnohem rozsáhlejším obchodním loďstvem. Dokud nedojde k úplnému zformování závazného mezinárodního režimu, a pravděpodobně i po tomto datu, budou pro vyvolání změn stávajících postupů v loďní dopravě nezbytné zásadní pobídky. Z dlouhodobějšího hlediska by cílem mělo být vytvoření udržitelného systému financování, v jehož rámci by majitelé lodí a možná také další subjekty těžící z loďní dopravy, přispívali na bezpečnou a k životnímu prostředí šetrnou demontáž lodí na celém světě. Eventuální podrobnosti o takovém systému jsou k dispozici níže (3.6).

V mezidobí mohou hrát určitou roli dobrovolné závazky v duchu sociální odpovědnosti podniků, které je třeba podporovat (viz bod 3.5). Zejména ceny a systémy certifikace mohou pomoci ukázat cestu vpřed.

Otázkou je, zda by měla být poskytována přímá finanční podpora čistým zařízením provádějícím demontáž lodí v EU nebo majitelům lodí, kteří posílají svá plavidla do „zelených“ loděnic za účelem úplné demontáže nebo dekontaminace, či nikoli. Taková podpora inovačních zařízení ze strany EU by mohla nepřímo snížit množství lodí demontovaných za nepřijatelných podmínek. Není však těžké rozpoznat riziko, že by to po dlouhou dobu vyžadovalo velké částky, aniž by se vytvářela udržitelná průmyslová činnost, a navíc s rizikem křížových subvencí pro další činnosti, především odvětví stavby lodí, kde existuje velmi silná konkurence. Kromě toho by přímé subvencování demontážních zařízení a ještě více majitelů lodí bylo v rozporu se zásadou evropského práva „znečišťovatel platí“. Z toho důvodu není překvapivé, že pravidla státní podpory týkající se tohoto druhu podpory jsou poměrně omezená.

Stávající zásady EU týkající se státní podpory v oblasti životního prostředí<sup>22</sup>, které slouží jako nástroj definující rozsah takové podpory, zahrnují jako možný předmět určité služby v oblasti nakládání s odpady, avšak nikoli demontáž lodí. Zda se v případě subvencí určených na určité činnosti – například investice do inovací, zneškodňování azbestu či účast společností v programech certifikace či monitoringu – v tomto smyslu jedná o státní podporu povolenou podle uvedených zásad, je v současnosti nutné posuzovat případ od případu. Evropská politika soudržnosti může rovněž poskytnout pomoc loděnicím, včetně recyklačních zařízení, za podmínky, že jsou v souladu s cíli, pravidly a postupy politiky.

#### **3.4. Technická pomoc, přenos technologií a předávání osvědčených postupů státům provádějícím recyklaci**

I přes špatné a nebezpečné pracovní podmínky a poškozování místního životního prostředí jsou vrakoviště lodí pro jihoasijské země hospodářsky důležitá. Například Bangladéš pravděpodobně získává přibližně 90 % dodávek oceli z demontáže lodí a odvětví dává práci desítkám tisíc pracovníků.

Za účelem podpory modernizace zařízení v těchto zemích bude nutné nabídnout technickou pomoc a podporovat zlepšování právní úpravy. V malém měřítku to již dnes dělají mezinárodní organizace, některé členské země OECD a také Komise. Tuto technickou

a finanční podporu je třeba přezkoumat v úzké spolupráci s dotčenými zeměmi a dalšími mezinárodními dárci pro účely bezpečné demontáže lodí šetrné k životnímu prostředí. V brzké době bude EU s několika státy provádějícími recyklaci jednat o nových nebo aktualizovaných politických a hospodářských dohodách a případně posoudí, jakým způsobem by bylo možné v těchto dohodách zohlednit lepší pracovněprávní postupy a normy šetrné k životnímu prostředí.

Evropská unie má bohaté zkušenosti a disponuje technologiemi pro demontáž lodí, které jsou šetrné k životnímu prostředí. Úsilí EU by se mělo ubírat tím směrem, aby se o tyto zkušenosti podělila se státy provádějícími recyklaci a zasazovala se o související přenosy technologií a předávání osvědčených postupů. Stejně tak EU může zprostředkovat své zkušenosti a postupy v souvislosti s riziky, která představuje azbest, což by mělo v dotyčných zemích přispět ke zlepšení norem týkajících se prevence a ochrany lidského zdraví.

Vedle technické úrovně je však nutné uznat, že neexistence nebo neplnění základních pravidel bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí úzce souvisí se strukturální chudobou a dalšími sociálními a právními problémy v některých oblastech jižní Asie, včetně chybějících vlastnických práv a četnosti mimořádně krátkého pronájmu pobřežních lokalit ze strany provozovatelů, slabých donucovacích orgánů a přetrvávání chybných postupů v oblasti správy věcí veřejných. Za účelem udržitelné změny musí být pomoc začleněna do širšího rámce.

### **3.5. Podpora dobrovolné činnosti**

Obchodní lodě přinášejí majitelům významný zisk po dobu poměrně dlouhé provozní životnosti. Když se na konci životnosti stane z lodě odpad, její majitel – jako osoba, která zároveň většinou rozhodne o jejím vyřazení na vrak, a je tudíž „producentem“ odpadu – je nejpopovolanější k tomu, aby zajistil, že její zneškodnění či využití proběhne bezpečným a k životnímu prostředí šetrným způsobem. Seriózní majitelé lodí by neměli tolerovat stávající demontážní postupy, které ohrožují život a zdraví pracovníků a znečišťují životní prostředí.

Dobrovolné závazky ze strany majitelů lodí, jejich sdružení a zákazníků jsou potenciálně tou nejjednodušší a nejrychlejší cestou ke změně stávající praxe. Společnost lodní dopravy P&O (nyní součást Maersk Group) například uzavřela partnerství s čínskými zařízeními, jejichž normy v oblasti životního prostředí a bezpečnosti práce se zlepšily díky technické pomoci a vzdělávání. Organizace nezávislých majitelů tankerů Intertanko v září 2006 oznámila přijetí „prozatímní strategie“, podle níž by majitelé lodí měli používat pouze recyklační zařízení, která prokazatelně učinila pokrok v oblasti řízení bezpečnosti práce a životního prostředí ve smyslu oddílu C návrhu mezinárodní úmluvy.

Konference smluvních stran Basilejské úmluvy ve svém rozhodnutí ze dne 1. prosince 2006 vyzvala majitele lodí a další zúčastněné strany, aby podnikli všechny praktické kroky k tomu, aby byly lodě s ukončenou životností demontovány způsobem šetrným k životnímu prostředí.

Dobrovolné dohody mohou být účinné, pokud jsou z hlediska své podstaty řádně zhotoveny, zahrnují jasné mechanismy, jimiž se zajistí provádění závazků přijatých soukromými zúčastněnými stranami, a obsahují též systémy pro monitoring a kontrolu. Závazek tohoto druhu představuje užitečný první krok k vyvolání změny. Mělo by se mu tedy dostat veřejné podpory, a pokud je to možné, také pobídek ze strany Evropské unie a členských států, přičemž poté je nezbytné sledovat provádění. Pokud se ukáže, že závazek není v praxi dodržován, bude i přesto zřejmě nezbytný právní předpis.

### 3.6. Fond pro demontáž lodí

Zejména z dlouhodobějšího hlediska nebude přijatelné subvencovat investice do ekologických zařízení na demontáž lodí v Evropě nebo Asii z veřejných prostředků. Zásady „znečišťovatel platí“ a odpovědnosti producenta vyžadují, aby majitelé převzali plnou odpovědnost za náležitou likvidaci. Takový udržitelný systém financování by bylo možné uspořádat na bázi dobrovolnosti s tím, že závazky by ležely zejména na straně odvětví lodní dopravy, avšak z hlediska silné konkurence na trhu se zdá být účinnější učinit jej povinnou součástí nového mezinárodního režimu demontáže lodí. IMO má nejlepší předpoklady provozovat tento fond, podobně jako tomu je v případě stávajících fondů pro znečištění ropnými látkami v souladu s úmluvou MARPOL. Aby se zabránilo nebezpečí změny vlajky loď na vlajku státu, který se do systému financování nezapojí, je nutné spojit příspěvky s registrací u IMO nebo provozem lodí po dobu jejich životnosti, např. prostřednictvím přístavních poplatků nebo povinných pojišťovacích programů.

Toto provázání s dobou provozu lodí je vhodnější než zástava daná v době výroby loď, protože loděnice, která danou loď vyrobila, již často v době konečného vrakování nebude existovat. Pokud nebude možné vytvořit fond vycházející z IMO, lze zvážit regionální systém.

### 3.7. Další možnosti

Procesu zlepšování odvětví demontáže lodí by z krátkodobého a střednědobého hlediska mohla prospět i některá další opatření:

- (a) *Právní předpisy EU, a to především předpisy týkající se ropných tankerů s jednoduchým trupem.* Jelikož tyto tankery budou tvořit významnou část lodí s ukončenou životností určených k vrakování v následujících několika letech, mohlo by být užitečné zvážit opatření, která by doplnila příslušné právní předpisy týkající se námořní bezpečnosti o pravidla ekologické a bezpečné demontáže těchto plavidel.

Některé členské státy daly najevo, že by takový návrh podpořily, pokud by se Komise chopila iniciativy. Nevýhodou takového právního předpisu je, že jelikož je přístup tankerů s jednoduchým trupem do přístavů EU do velké míry stejně zakázán, vztahoval by se hlavně na státy vlajky EU a mohl by vyvolat vlnu změn vlajky, aniž by jakkoli přispěl k bezpečnosti práce a ochraně životního prostředí.

Kromě specifické problematiky ropných tankerů jsou možná všeobecnější opatření zaměřená na předcházení použití nebezpečných materiálů při stavbě nových lodí. Nedávno přijatý nový právní předpis REACH o chemických látkách (nařízení (ES) č. 1907/2006) poskytuje regulační rámec, pokud jde o používání nebezpečných chemických látek. Důkladnou analýzu a posouzení dopadů by si vyžádala otázka, zda jsou zapotřebí dodatečná opatření, která by se konkrétně vztahovala na používání jiných látek při stavbě plavidel.

- (b) *Zefektivnění podpor lodní dopravě s provázáním na ekologickou demontáž lodí.* Financování odvětví lodní dopravy ze strany Společenství a státní podpory určené na námořní dopravu by mohly souviset s používáním ekologických a bezpečných demontážních zařízení ze strany příjemců, což by platilo pro všechny jimi kontrolované lodě.



- (c) *Vytvoření evropského systému certifikace ekologické demontáže lodí a ceny za příkladnou ekologickou recyklaci.* Stávající nebo v budoucnosti vylepšené systémy certifikace, jako je nařízení EMAS, mohou napomoci zkvalitnit řízení zařízení na demontáž lodí a zprůhlednit toto zkvalitnění z pohledu zákazníků i veřejnosti. Zamýšlená revize nařízení EMAS by mohla systém otevřít i zařízením mimo EU, a tudíž umožnit zúčastněným subjektům například v Turecku získat certifikát osvědčující dobrou pověst v řízení ochrany životního prostředí. Vedle toho by bylo možné podpořit včasná opatření ze strany majitelů lodí, recyklačních zařízení a dalších zúčastněných stran vedoucí k bezpečným a neznečišťujícím postupům při demontáži lodí prostřednictvím ekologického označení nebo programu cen za ochranu lidského zdraví a bezpečnost při práci. Stávající „čistá námořní přeprava“ („Clean Marine“) nebo ekologické ceny („Green Award“) udělované lodním dopravcům a přístavům mohou být v tomto ohledu inspirací. Dále by orientaci majitelů lodí mohl napomáhat veřejný registr ekologických zařízení.
- (d) *Posílení mezinárodního výzkumu v oblasti demontáže lodí.* Ze šestého rámcového programu Evropské komise pro výzkum a vývoj je v současnosti financován jeden výzkumný projekt v dané oblasti („SHIPDISMANTL“), který zkoumá technologické možnosti z hlediska mezinárodní spolupráce. V tomto rámci vyvíjejí výzkumné ústavy a demontážní zařízení z EU, Turecka a Indie systémy na podporu rozhodování (Decision Support Systems, DSS), které budou celosvětově a zdarma nabídnuty odvětví zabývajícímu se vrakováním lodí. Nedávno zveřejněná první výzva k předkládání návrhů pro sedmý rámcový program výslovně uvádí jako prioritu výzkumnou oblast strategii pro plavidla s ukončenou životností.

Vedle tohoto a dalšího výzkumu provedeného a prováděného samotnou Komisí<sup>23</sup> by byla užitečná další, partnerská vědecká spolupráce týmů z Asie a Evropy za účelem analýzy různých možností a jejich dopadu realizované integrovaným způsobem se zohledněním environmentálních, sociálních, ekonomických a institucionálních hledisek. Poté by bylo možné navrhnout další postup na vědeckém základě, což by mohlo být užitečné pro různé vnitrostátní aktéry a také v rámci mezinárodního vyjednávání. Výsledky tohoto výzkumu však mohou být známy až za několik let.

#### 4. ZÁVĚR

Tato zelená kniha nabízí základní fakta o demontáži lodí a osvětluje související problémy. Více podrobností a údajů je k dispozici v příloze. Abychom si dokázali vytvořit jasnější názor na opatření vyžadovaná od EU, žádáme členské státy, zúčastněné strany a veřejnost o zvážení následujících otázek.

1. Jak je možné zlepšit vymáhání stávajících právních předpisů Společenství (nařízení o přepravě odpadů), které se vztahují na lodě s ukončenou životností? Jaká nejlepší kombinace opatření dokáže nasměrovat lodě plující pod vlajkami EU nebo vlastněné společnostmi z EU do demontážních zařízení s vysokými normami ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce?
2. Mohou pokyny týkající se pravidel přepravy odpadů a definování lodí s ukončenou životností pomoci zlepšit provádění pravidel a podnikatelské postupy a jakou formu by měly mít?

3. Jak nejlépe směřovat nynější vyjednávání ve věci úmluvy IMO o recyklaci lodí s cílem zlepšit postupy používané při demontáži lodí na celém světě?
4. Měla by EU usilovat o globální normy v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce srovnatelné s normami EU v rámci úmluvy IMO?
5. Jakým způsobem může EU nejlépe zajistit, aby byly evropské lodě demontovány bezpečným a k životnímu prostředí šetrným způsobem do doby, než vstoupí v platnost úmluva IMO? Co s loděmi, které jsou majetkem veřejného sektoru? Budou stačit vnitrostátní strategie a dobrovolné závazky majitelů lodí? Jaká další opatření budou nutná na úrovni EU?
6. Měla by se EU spolu se členskými státy aktivně podílet na zvyšování vlastní kapacity na recyklaci lodí v EU a pokud ano, jakým způsobem?
7. Jaká opatření a kroky má EU podniknout, aby přiměla jihoasijské země k zavedení a provádění přísnějších norem v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce při demontáži lodí?
8. Jaká opatření a kroky má EU podniknout, aby přiměla majitele lodí k tomu, aby své lodě s ukončenou životností posílali do demontážních zařízení s přísnými normami v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti práce?
9. Jak má EU zajistit udržitelné financování čisté demontáže lodí v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a jaká opatření a kroky má podniknout?

Příspěvky v souvislosti s postupem konzultace zasílejte Komisi do **30. září 2007**, a to buď elektronickou poštou na adresu [ship-dismantling@ec.europa.eu](mailto:ship-dismantling@ec.europa.eu), anebo poštou na adresu:

European Commission

Directorate-general Environment

Unit G.4 “Sustainable production and consumption”

B-1049 Brussels

Tato zelená kniha bude spolu se zaslánými příspěvky zveřejněna na internetové stránce Komise, nevyjádří-li s tím respondenti výslovný nesouhlas. Koncem roku 2007 Komise plánuje představit svou analýzu zasláných reakcí spolu se svým návrhem a/nebo iniciativami ohledně strategie EU v oblasti demontáže lodí, pokud to bude vhodné.