

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o recyklaci lodí

COM(2012) 118 final — 2012/0055 (COD)

(2012/C 299/29)

Zpravodaj: **pan SIECKER**

Dne 10. dubna 2012 se Rada a dne 19. dubna 2012 Evropský parlament, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o recyklaci lodí

COM(2012) 118 final – 2012/0055 (COD).

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 26. června 2012.

Na 482. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 11. a 12. července 2012 (jednání dne 12. července 2012), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 122 hlasy pro, 31 hlasů bylo proti a 6 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Demontáž lodí je prováděna nešetrným způsobem. Většina lodí je demontována za užití „plážové“ metody, při níž se s plavidly najede na písčité pláže v Indii, Bangladéši a Pákistánu. Tam jsou demontovány nekvalifikovanými zaměstnanci, k nimž patří i mnoho dětí, kteří nemají vhodné nástroje a žádnou ochranu před velkými množstvími uvolňujících se nebezpečných materiálů.

1.2 Lodi s ukončenou životností jsou považovány za nebezpečný odpad a spadají pod Basilejskou úmluvu, jež reguluje dopravu nebezpečných odpadů. Jelikož právní předpisy této úmluvy jsou již léta soustavně a rozsáhle obcházeny, přijala IMO v roce 2009 Hongkongskou úmluvu pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí. EU a její členské státy došly k závěru, že obě úmluvy pro lodě, které jsou klasifikovány jako odpad, zjevně poskytují rovnocennou úroveň kontroly a vymáhání. Všechny africké státy a řada latinskoamerických zemí s tímto závěrem nesouhlasily. Hongkongská úmluva by dle očekávání měla vstoupit v platnost v roce 2020 poté, co bude ratifikována dostatečným počtem zemí.

1.3 Odpovědnost Evropské unie je v této oblasti značná, neboť podstatná část světového loďstva je ve vlastnictví majitelů lodí z členských států EU. Komise již léta s obavami sleduje vývoj v tomto odvětví. Proto se před několika lety rozhodla tento problém řešit. V minulých pěti letech Komise k této problematice postupně zveřejnila zelenou knihu, strategický dokument a nyní předkládá návrh nařízení. Navrhované nařízení EU uvádí neprodleně v platnost řadu požadavků Hongkongské úmluvy.

1.4 Mezi návrhem nařízení o recyklaci lodí a dříve zveřejněnou zelenou knihou a strategickým dokumentem lze konstatovat pouze nepatrný rozdíl. V těchto dvou dokumentech byly podrobně analyzovány problémy související s recyklací lodí zejména v Bangladéši, Indii a Pákistánu a došlo se k závěru, že je třeba přijmout přísná opatření za účelem řešení této nepřijatelné situace v těchto zemích. Opatření uvedená v předkládaném návrhu nařízení však neumožňují problémy vyřešit. EHSV musí bohužel konstatovat, že evidentně chybí politická vůle tyto problémy vyřešit.

1.5 Co v návrhu například chybí, je ekonomický nástroj, jenž by Komisi umožnil pozitivně ovlivňovat vývoj situace. V předchozích dokumentech byl takový nástroj ještě zmiňován. Komise rovněž nechala vypracovat studii o možnostech vytvořit fond, do něhož by přispívala jistou částkou každá loď, která zakotví v jednom z evropských přístavů. Výše částky by mohla být určena na základě kombinace nosnosti a toxicity. Využití takového fondu by kromě toho bylo výborně slučitelné se zásadou „znečišťovatel platí“. Část peněz by mohla být využita na zlepšení podmínek práce v jihovýchodní Asii tím, že pracovníci budou vyškoleni v oblasti zdraví a bezpečnosti práce, zvýší se místní povědomí o nebezpečích nešetrné demontáže velkých námořních plavidel alepší se místní veřejná infrastruktura.

1.6 EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby prozkoumala možnost využít tyto peníze na vývoj recyklační kapacity a vybudování recyklačního průmyslu v Evropě. V EU je dostatečná kapacita doků, jež již nejsou pro stavbu a opravu lodí

využívány vůbec či pouze v zanedbatelné míře a jsou velmi vhodné pro demontáž a recyklaci lodí. Tento postup odpovídá cíli Evropské unie stát se udržitelnou recyklující společností, v níž se odpady prostřednictvím propracovaného a kvalitního systému recyklace zpracovávají hlavně na suroviny. Mohlo by to přinést vysoké finanční příjmy ve formě cenných materiálů, které by z velké části mohly pokrýt potřebu surovin, což by dále mohlo dát vzniknout četným pracovním místům. Vzhledem k rostoucím cenám surovin a vysoké nezaměstnanosti v řadě členských států Evropské unie to může být velmi prospěšné pro Evropu jako celek. Průmysl pro demontáž lodí s ukončenou životností by navíc představoval šanci pro rozvoj přímořských oblastí, pro vzdělávání mládeže v nově se rozvíjejících odvětvích i pro nezaměstnané.

1.7 Pokud Evropa chce, aby její lodě byly demontovány šetrným způsobem, není nepřiměřené, aby spolufinancovala stavbu zařízení potřebných pro řádnou recyklaci lodí. V tržní ekonomice není nic zadarmo, vše má totiž svou cenu. Cena za šetrnou demontáž lodí je zaplácena penězi. Část ceny za nešetrnou demontáž je zaplácena jinými hodnotami, k nimž patří zničení místního životního prostředí a ztráta lidských životů. Vzhledem k tomu, že v EU nechceme tyto hodnoty přijmout jako legální způsob platby, nesmíme rovněž dovolit, aby byly využívány v rámci platebních toků s třetími zeměmi. Komise by zde mohla vyvinout větší tlak. EHSV se proto domnívá, že Komise měla předložit lepší, kreativnější, odvážnější a iniciativnější návrh, jenž by odpovídal úrovni ambicí předchozích dokumentů Komise a příslušným stanoviskům Výboru.

1.8 EHSV doporučuje, že s cílem povolit recyklaci lodí v zařízeních, jež se nacházejí v zemích, které nejsou členy OECD, pokud tato zařízení splňují požadavky a jsou zařazena na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí, by nařízení mělo zejména vycházet ze stávajících instrukcí relevantních mezinárodních organizací⁽¹⁾, jakož i z Basilejské úmluvy samotné a z technických základních směrů.

2. Úvod

2.1 Koncem 80. let 20. století vyvolaly případy toxických odpadů odeslaných z průmyslových do rozvojových zemí mezinárodní pohoršení. Informace o osmi tisíci sudech 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 a zaznělo volání po posílení mezinárodního právního rámce. V důsledku toho byla v roce 1989 přijata Basilejská úmluva Organizace spojených národů s cílem vytvořit rámec pro kontrolu pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států.

⁽¹⁾ Technické pokyny pro nakládání s odpady z úplné nebo částečné demontáže lodí způsobem šetrným k životnímu prostředí, Basilejská úmluva o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování, UNEP;
Pokyny přijaté Mezinárodní organizací práce (ILO): Zdraví a bezpečnost při demontáži lodí: pokyny pro asijské země a Turecko.

2.2 Basilejská úmluva stanoví celosvětový systém postupu předchozího písemného oznámení a souhlasu pro přepravu nebezpečných odpadů mezi zeměmi. V roce 1995 byla přijata změna, která stanoví zákaz vývozu nebezpečných odpadů z členských zemí EU a OECD do zemí, které nejsou členy OECD. EU provedla Basilejskou úmluvu a změnu o zákazu vývozu do právních předpisů Společenství⁽²⁾.

2.3 Lodě nejsou vyňaty z právních předpisů o přepravě odpadů a rozhodnutí podle Basilejské úmluvy uznala, že se loď může stát odpadem, ale že podle jiných mezinárodních pravidel může být zároveň definována jako loď. Vzhledem k tomu, že téměř všechny lodě obsahují značná množství nebezpečných materiálů, jako jsou ropné látky a ropné kaly, azbest, skelná vata, polychlorovaný bifenyly (PCB), tributylcín (TBT), těžké kovy v nátěrech a další, je třeba pokládat lodě k vrakování za nebezpečný odpad. Z tohoto důvodu smějí být podle Basilejské úmluvy takové lodě plující pod vlajkami členských států EU, pokud jsou „vyváženy“ z členských zemí OECD, demontovány pouze v těchto zemích.

2.4 Lodě však tyto právní předpisy soustavně obcházejí a mezinárodní pravidla i právní předpisy EU se tak stávají neúčinnými. Ve snaze toto zlepšit vyzvaly smluvní strany Basilejské úmluvy Mezinárodní námořní organizaci (IMO), aby vypracovala povinné požadavky na recyklaci lodí. IMO předložila v roce 2006 návrh smlouvy, která byla přijata v roce 2009 jako Hongkongská úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí. Aby mohla vstoupit v platnost a nabýt účinnosti, musí ji ratifikovat dostatečný počet velkých států vlajky a států provádějících recyklaci.

2.5 V roce 2006 smluvní strany Basilejské úmluvy uvítaly návrh smlouvy IMO a zahájily posouzení, zda Hongkongská úmluva vytváří úroveň kontroly a vymáhání rovnocennou té, která je stanovena v Basilejské úmluvě. EU a její členské státy dokončily své hodnocení v roce 2010 a dospěly k závěru, že obě úmluvy pro lodě, které jsou klasifikovány jako odpad, zjevně poskytují rovnocennou úroveň kontroly a vymáhání. V říjnu roku 2011 smluvní strany Basilejské úmluvy vyzvaly k ratifikaci Hongkongské úmluvy, aby mohla vstoupit v platnost. To nelze očekávat dříve než v roce 2020. Až tato úmluva vstoupí v platnost, budou smluvní strany muset provádět demontáž svých velkých obchodních lodí pouze v zemích, které jsou smluvními stranami úmluvy.

2.6 Environmentálně závadné a nebezpečné postupy při demontáži lodí představují i nadále pro Evropskou komisi vážný problém, proto Komise vývoj podrobně sleduje. V roce

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů.

2007 Komise přijala zelenou knihu o zlepšení postupů demontáže lodí⁽³⁾ a v roce 2008 sdělení o strategii EU pro zlepšení postupů demontáže lodí⁽⁴⁾. EHSV na to reagoval vypracováním předchozích stanovisek⁽⁵⁾. Tímto stanoviskem reaguje EHSV na návrh nařízení Komise Evropskému parlamentu a Rady o recyklaci lodí⁽⁶⁾.

3. Souvislosti

3.1 Demontáž lodí je dána faktory trhu. Náklady na údržbu stárnoucí flotily, sazby za dopravu zboží a cena ocelového šrotu rozhodují, kdy dojde k vrakování lodí. Výběr místa demontáže je ovlivněn cenou, kterou provozovatel vrakoviště nabídne za loď určenou k demontáži. Cena závisí na poptávce po recyklované oceli v dané oblasti a na nákladech na infrastrukturu pro zajištění bezpečnosti pracovníků a ochrany životního prostředí. Pod vlivem těchto faktorů se recyklace velkých námořních lodí v průběhu času přesunula do jihovýchodní Asie.

3.2 Od roku 2004 bylo celosvětově více než 80 % větších lodí s ukončenou životností demontováno za užití „plážové“ metody v Indii, Bangladéši a Pákistánu. S plavidly se najede na písčité pláže a rozeberou se bez použití těžkých strojů. V těchto zemích rovněž chybí zařízení umožňující šetrné nakládání se silně znečištěným a toxickým odpadem. Vlády zemí jihovýchodní Asie se zdráhají prosazovat změnu dosavadní praxe, jelikož demontáž lodí vnímají jako hospodářsky důležitou činnost, kterou je nutné omezovat co možná nejméně. Tato činnost vytváří rovněž mnoho pracovních míst, avšak sociální a environmentální dopady jsou katastrofické.

3.3 Velké lodě, které jsou odeslány na demontáž do Asie, představují jeden z hlavních proudů nebezpečných odpadů z průmyslových zemí do rozvojového světa. Jedná se o látky jako např. azbest, ropné látky a ropné kaly, polychlorovaný bifenyly (PCB) a těžké kovy. V roce 2004 byl ve studii Komise (GR TREN) uveden odhad, že do roku 2015 bude azbest ročně představovat 1 000 až 3 000 tun, TBT 170 až 540 tun a nátěry škodlivé pro životní prostředí 6 000 až 20 000 tun a ropné kaly dosáhnou objemu 400 000 až 1,3 milionu tun. Dopad na životní prostředí byl jen málokdy podrobně zkoumán, avšak dostupné údaje napovídají, že to významně ovlivňuje mořskou vodu, půdu na plážích i sedimenty. Znečištění moře je jasně viditelné na leteckých fotografiích demontážních lokalit v Indii a Bangladéši. Nevládní organizace uvádějí, že vegetace a ryby z těchto oblastí zmizely.

3.4 Podmínky v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou ve vrakovistiších jihovýchodní Asie kritické. Kvůli nedostatku těžkých strojů a ochranných pomůcek pro pracovníky existuje vysoké riziko nebezpečných pracovních úrazů.

Podle zprávy indické vlády došlo na vrakovišti v Alangu v letech 1996 až 2003 ke 434 nehodám, při nichž zahynulo 209 dělníků. Podle zpráv z Pákistánu v zemi zahynulo v letech 1986 až 2006 let více než 400 pracovníků a 6 000 bylo vážně zraněno. Odhaduje se také, že tisíce pracovníků onemocní nevyléčitelnou nemocí v důsledku nakládání s toxickými látkami a jejich vdechování bez jakýchkoliv preventivních opatření či ochrany. Většina pracovníků pochází z nejchudších oblastí, jsou nequalifikovaní, pracují bez pracovních smluv a zdravotního pojištění či pojištění proti pracovním úrazům a nesmějí zakládat odborové organizace. Průzkumy v Indii poukazují rovněž na vysoký podíl dětské práce. Čtvrtina všech pracovníků je mladší 18 let, 10 % je dokonce mladší 12 let.

4. Obsah nařízení

4.1 Cílem nařízení o recyklaci lodí je výrazně zmírnit negativní sociální a environmentální dopady související s recyklací lodí plujících pod vlajkami členských států EU, zejména v jihovýchodní Asii, aniž by se vytvářela zbytečná ekonomická zátěž. Navrhované nařízení uvádí neprodluženou v platnost provádění řadu požadavků Hongkongské úmluvy, aby se tak urychlil její vstup v platnost na celém světě.

4.2 Následující požadavky Hongkongské úmluvy se zavádějí bez prodloužení:

4.2.1 Lodě plující pod vlajkou některého z členských států EU musí mít a udržovat po celou dobu svého provozu soupis nebezpečných materiálů nacházejících se na lodi. Nové lodě mají povinnost vyhotovit soupis okamžitě, stávající lodě na to budou mít pět let. Soupis musí být aktualizován před odesláním lodě k recyklaci tak, aby se zajistilo, že vybrané recyklační zařízení je schopno nakládat se všemi nebezpečnými materiály a odpady nacházejícími se na palubě.

4.2.2 Na základě Hongkongské úmluvy byl vypracován seznam požadavků, které zařízení na recyklaci lodí musí splňovat, včetně dodatečných požadavků s cílem lépe chránit lidské zdraví a životní prostředí. Recyklační zařízení splňující tyto požadavky mohou být zařazena na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí. Lodě plující pod vlajkou některého z členských států EU budou smět být recyklovány pouze v zařízeních uvedených na tomto seznamu.

4.2.3 Lodě plující pod vlajkami členských států EU musejí před dodáním do recyklačního zařízení minimalizovat množství nebezpečných odpadů nacházejících se na palubě. V případě tankerů musejí majitelé zajistit, aby lodě byly do zařízení na recyklaci lodí dodány ve stavu, který umožňuje potvrdit jejich bezpečnost pro vstup a práci při vysokých teplotách, aby se zamezilo výbuchům a (smrtným) nehodám pracovníků v zařízeních na recyklaci lodí.

⁽³⁾ COM(2007) 269 final.

⁽⁴⁾ COM(2008) 767 final.

⁽⁵⁾ CESE 1701/2007, Úř. věst. C 120, 16.5.2008, s. 33, CESE 877/2009, Úř. věst. C 277, 17.11.2009, s. 67.

⁽⁶⁾ COM(2012) 118 final.

4.3 Na rozdíl od stávajících právních předpisů je navrhované nařízení založeno na systému kontroly a vymáhání stanoveném v Hongkongské úmluvě, který je konkrétně určen pro loď mezinárodní lodní dopravy. Zlepšení souladu s právními předpisy Unie se tedy zdá být snazší. Velkým problémem za stávajících právních předpisů je určit, kdy se loď stává odpadem. V rámci nového systému budou členské státy včas dostávat informace o plánovaném zahájení a dokončení recyklace lodí. Porovnáním seznamu lodí, pro něž bylo vydáno osvědčení soupisu, se seznamem lodí, které byly recyklovány ve schválených zařízeních, bude snazší odhalit nezákonnou recyklaci.

4.4 Kromě ekonomických faktorů představuje problém kapacity v Evropě rovněž problém pro šetrnou recyklaci. Kapacity jsou sotva dostačující pro recyklaci válečné flotily členských států EU a jiných vládních lodí. Tím, že toto nařízení umožňuje, aby lodě byly recyklovány v zařízeních mimo skupinu zemí OECD, pokud splňují požadavky a jsou uvedeny na evropském seznamu, bude také řešit problém nedostatečné recyklační kapacity zákonně přístupné majitelům lodí. To je o to důležitější, protože lze očekávat, že v nadcházejících 10 letech bude v recyklaci lodí dosaženo vrcholu.

5. Obecné připomínky

5.1 Demontáž lodí je prováděna nešetrným způsobem. Většina lodí je demontována za užití „plážové“ metody, při níž se s plavidly najede na písčité pláži v Indii, Bangladéši a Pákistánu. Tam jsou demontovány nekvalifikovanými zaměstnanci, k nimž patří i mnoho dětí, jež nemají vhodné nástroje a žádnou ochranu před velkými množstvími uvolňujících se nebezpečných materiálů. Pracovníci jsou vykořisťováni, aniž by se proti tomu mohli bránit, neboť odbory v těchto odvětvích a zejména v Bangladéši a Pákistánu nejsou tolerovány. Vlády proti tomuto stavu nic nedělají. Jedná se o ekonomicky významné činnosti pro země, které se zejména vyznačují slabou a zkorumpovanou vládou, a především v tomto odvětví podniky, které jsou mocné a neuznávají zákon.

5.2 Ekonomický význam nespočívá pouze v pracovních místech, ale také a zejména v zásobování surovinami. Tyto země pokrývají hlavní část své potřeby oceli z recyklace lodí. Význam této činnosti z hlediska pracovních míst je rovněž důležitý, avšak ze sociálního hlediska je sporný. Zaměstnávání jsou především nekvalifikovaní pracovníci z nejhudších skupin obyvatelstva, kteří tímto sice získají práci, ale ne skutečné zaměstnání, neboť jsou najímáni po dnech. Evropská a světová koncepce zaměstnání (Globální pakt o pracovních místech MOP, 2009) spočívá v tom, že zaměstnanci umožní žít a užít rodinu. Z práce v recyklačních zařízeních na plážích v jihovýchodní Asii nemohou pracovníci žít, mohou nanejvýš nějakou dobu přežít. V praxi velká část těchto pracovníků zemře, a to buď rychle následkem jednoho z mnoha pracovních úrazů, anebo pomalu následkem maligních a nevyléčitelných nemocí, jež si během práce přivodili.

5.3 Odpovědnost Evropské unie je v této oblasti značná, neboť podstatná část světového loďstva je ve vlastnictví majitelů lodí z členských států EU. Komise již léta s obavami sleduje

vývoj v tomto odvětví, zejména rozsáhlé obcházení předpisů Basilejské úmluvy. Proto se před několika lety rozhodla tento problém řešit. V minulých pěti letech Komise postupně zveřejnila zelenou knihu, strategický dokument a nyní předkládá návrh nařízení.

5.4 Mezi návrhem nařízení o recyklaci lodí a dříve zveřejněnou zelenou knihou a strategickým dokumentem lze konstatovat pouze nepatrný rozdíl. Ve dvou předchozích dokumentech byly podrobně analyzovány problémy související s recyklací lodí zejména v Bangladéši, Indii a Pákistánu a došlo se k závěru, že za účelem řešení této nepřijatelné situace je třeba přijmout přísná opatření. Opatření uvedená v tomto návrhu nařízení však neumožňují problémy vyřešit. EHSV může pouze konstatovat, že evidentně chybí politická vůle tyto problémy vyřešit. Není to pouze politováníhodné, ale i překvapivé. V paralelních oblastech Komise politickou vůli prokázat dokázala.

5.5 Tento návrh se téměř nezabývá plány předchozích dokumentů týkajících se např. uložení určitých povinností majitelům lodí, stavitelům lodí a provozovatelům nakládek a vykládek, které by vedly k šetrné demontáži a recyklaci lodí, jež jsou na konci své ekonomické životnosti. Předložená opatření jsou slabá a plná právních nejasností.

5.6 Po předložení návrhu Hongkongské úmluvy se státy, které jsou smluvní strany Basilejské úmluvy, pokusily posoudit, zda úroveň kontroly a vymáhání jsou v obou úmlouvách rovnocenné. Smluvní strany Basilejské úmluvy se na této otázce neshodly. Podle IMO a členských států EU byl posudek pozitivní. Jedním z důvodů tohoto rozdílného posouzení může být skutečnost, že Hongkongská úmluva se týká pouze demontáže lodí. Basilejská úmluva se zabývá zejména šetrným nakládáním s nebezpečným odpadem a klade požadavky na související řetězce. Hongkongská úmluva se tímto téměř nezabývá. EHSV konstatuje, že návrh Komise se touto otázkou zabývá v obecných pojmech, a doporučuje, že s cílem povolit recyklaci lodí v zařízeních, jež se nacházejí v zemích, které nejsou členy OECD, pokud tato zařízení splňují požadavky a jsou zařazena na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí, by nařízení mělo zejména vycházet ze stávajících instrukcí relevantních mezinárodních organizací⁽⁷⁾, jakož i z úmluvy samotné a z technických základních směrů.

5.7 Návrh Komise jde dál než ustanovení Hongkongské úmluvy, avšak nejde tak daleko jako ustanovení Basilejské úmluvy. Komise uvádí, že nechce klást látku příliš vysoko, aby státy, v nichž se v současné době demontáže provádějí za pomoci metod nebezpečných pro obyvatelstvo a životní prostředí, neodmítly přistoupit k Hongkongské úmluvě, čímž

⁽⁷⁾ Viz pozn. pod čarou 1.

by se nařízení minulo svým účinkem. Toto odůvodnění je sporné. Pokud jsou totiž určitá legislativa či pravidla (Basilejská úmluva) opakovaně porušována, nezdá se být nejhodnějším řešením tohoto problému vytvořit nový právní režim, jenž je z hlediska vymáhání méně účinný (Hongkongská úmluva). Komise mohla ve svém návrhu věnovat více pozornosti lepší úrovni vymáhání.

5.8 Dvě často používané metody, jak obejít povinnosti Basilejské úmluvy, jsou změna vlajky lodí z členského státu EU na nečlenský stát EU či prodej lodí obchodníkovi. Pokud k prodeji dojde v evropských vodách, nesmí obchodník loď vyvézt za účelem recyklace do zemí, jež nejsou členy OECD, neboť podléhá pravidlům Basilejské úmluvy. Obchodník poté předloží prohlášení, v němž stvrdí, že loď nekoupil za účelem demontáže, nýbrž za účelem hospodářského využití. Jakmile loď opustí evropské vody, zamíří často ihned k jedné z pláží v jihovýchodní Asii a prohlášení se ukáže být lživým.

5.9 EHSV konstatuje, že v návrhu Komise jsou obsaženy nejdůležitější prvky Hongkongské úmluvy, jež rozděluje odpovědnosti mezi státy vlajky, státy provádějící recyklaci a přístavní státy na jedné straně a mezi majitele lodí, stavitele lodí a zařízení pro recyklaci na straně druhé. Výbor však má pochyby o vyváženosti tohoto rozdělení a byl by uvítal, kdyby do tohoto rozdělení byla rovněž zahrnuta pozice bývalého majitele/skutečného vlastníka.

5.10 Co v návrhu například chybí, je ekonomický nástroj, jenž by Komisi umožnil pozitivně ovlivňovat vývoj situace. V předchozích dokumentech byl takový nástroj ještě zmiňován. Komise rovněž nechala vypracovat studii o možnostech vytvořit fond, do něhož by přispívala jistou částkou každá loď, která zakotví v jednom z evropských přístavů. Výše částky by mohla být určena na základě kombinace nosnosti a toxicity. Využití takového fondu by kromě toho bylo výborně sluchitelné se zásadou „znečišťovatel platí“. Část peněz by mohla být využita na zlepšení podmínek práce v jihovýchodní Asii tím, že pracovníci budou vyškoleni v oblasti zdraví a bezpečnosti práce, zvýší se místní povědomí o nebezpečích nešetrné demontáže velkých námořních plavidel alepší se místní veřejná infrastruktura.

5.11 EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby prozkoumala možnost využít tyto peníze na vývoj recyklační kapacity a vybudování recyklačního průmyslu v Evropě. V EU je dostatečná kapacita doků, jež již pro stavbu a opravu lodí nejsou využívány vůbec či pouze v zanedbatelné míře a jsou velmi vhodné pro demontáž a recyklaci lodí. Tento postup odpovídá cíli Evropské unie stát se udržitelnou recyklující společností, v níž se odpady prostřednictvím propracovaného a kvalitního systému recyklace zpracovávají na suroviny. Mohlo by to přinést vysoké finanční příjmy ve formě cenných materiálů,

kteří by z velké části mohly pokrýt potřebu surovin, což by dále mohlo dát vzniknout četným pracovním místům. Vzhledem k rostoucím cenám surovin a vysoké nezaměstnanosti v řadě členských států Evropské unie to může být prospěšné pro Evropu jako celek.

5.12 Pokud Evropa chce, aby její lodě byly demontovány šetrným způsobem, není nepřiměřené, aby spolufinancovala stavbu zařízení potřebných pro řádnou recyklaci plavidel. V tržní ekonomice není nic zadarmo, vše má totiž svou cenu. Cena za šetrnou demontáž lodí je zaplacená penězi. Část ceny za nešetrnou demontáž je zaplacená jinými hodnotami, k nimž patří zničení místního životního prostředí a ztráta lidských životů. Vzhledem k tomu, že v EU nechceme tyto hodnoty přijmout jako legální způsob platby, nesmíme rovněž dovolit, aby byly využívány v rámci platebních toků s třetími zeměmi. Komise by zde mohla vyvinout větší tlak. EHSV se domnívá, že Komise musí předložit lepší, kreativnější, odvážnější a iniciativnější návrh, jenž by odpovídal úrovni ambicí předchozích dokumentů Komise a příslušným stanoviskům Výboru.

6. Konkrétní připomínky

6.1 EHSV souhlasí s cílem návrhu o recyklaci lodí a s obecným přístupem, jež Komise zvolila, má však vážné pochyby o účinnosti jeho provádění. Výbor kritizuje zejména následující ustanovení.

6.2 V článku 15 nařízení se uvádí, že zařízení na recyklaci, která se nacházejí mimo Unii, mohou být zařazena na evropský seznam, pokud splní požadavky, které EU stanovila pro šetrnou demontáž. Zařízení sama však musí předložit důkazy o tom, že požadavky splňují. Kontroly na místě ze strany Komise či jí pověřených agentů se v navrhovaném nařízení uvádějí pouze jako možnost. EHSV vyzývá Komisi, aby vytvořila výslovný a účinný mechanismus pro kontrolu a dohled nezávislou třetí stranou za účelem zajištění dodržení požadavků uvedených v článku 12.

6.3 V článku 12 se uvádí výčet požadavků, jež musí zařízení pro recyklaci lodí splnit, aby mohlo být zařazeno na evropský seznam. K požadavkům samotným Výbor nemá žádné připomínky. V přechodných ustanoveních v článku 28 se však uvádí, že členské státy mohou před zveřejněním evropského seznamu povolit recyklaci lodí v zařízeních nacházejících se mimo Unii, pokud bylo ověřeno, že zařízení na recyklaci lodí splňuje požadavky stanovené v článku 12 na základě informací poskytnutých majitelem lodě, zařízení na recyklaci lodí nebo získaných jiným způsobem. EHSV opět vyzývá Komisi, aby vytvořila výslovný a účinný mechanismus pro kontrolu a dohled nezávislou třetí stranou za účelem zajištění dodržení požadavků uvedených v článku 12.

6.4 V článku 23 se navrhuje stanovit pro případ porušení nařízení sankce, jež mohou být civilní či správní povahy a musí být účinné, přiměřené a odrazující. Žádné konkrétní sankce se neuvádí. Ve stejném článku se uvádí, že sankce mohou být uloženy rovněž předposlednímu vlastníku, jestliže je loď prodána a do méně než šesti měsíců po prodeji je odeslána k recyklaci v zařízení, které není uvedeno v evropském seznamu. Výbor však poukazuje na to, že šest měsíců je krátká doba vzhledem k průměrné živnosti plavidla. Výbor dále poznamenává, že pro výjimku z těchto sankcí, zejména pokud majitel může prokázat, že loď neprodal s úmyslem nechat ji demontovat, stačí jednoduše předložit prohlášení, což bylo za stávající situace v oblasti vymáhání v souvislosti s Basilejskou úmluvou několikrát prokázáno.

6.5 V článku 30 Komise navrhuje provést přezkum dva roky po vstupu v platnost Hongkongské úmluvy. Vzhledem k tomu, že se to očekává v roce 2020, bude přezkum nařízení proveden v roce 2022. V rámci tohoto přezkumu Komise zváží zařazení zařízení schválených smluvními stranami Hongkongské úmluvy

na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí s cílem zabránit zdvojení činností a správní zátěži. Zároveň je zcela možné, že zařízení, jež jsou smluvními stranami Hongkongské úmluvy uznána, zejména řetězce následující po demontáži, jež se zabývají šetrným zpracováním nebezpečných materiálů, nesplňují požadavky evropského seznamu. I to vede k oslabení stávající praxe.

6.6 EHSV konstatuje, že recyklace lodí v zemích, v nichž je prováděna pomocí plážové metody, je prováděna za nedostačující pracovní bezpečnosti, pracovníci jsou vykořisťováni a dopady na životní prostředí jsou katastrofické. Lodě jsou demontovány na plážích manuálně, všechny nebezpečné materiály, které obsahují (ropné látky, ropné kaly, polychlorovaný bifenyly atd.) odtékají volně do moře nebo se vsakují do písku. Průzkumy na místě ukázaly, že flóra a fauna naprosto zmizela v širokém okolí těchto recyklačních pláží. Vzhledem k programu udržitelného rozvoje EU by se dalo očekávat, že Komise vyloučí z evropského seznamu recyklační zařízení, jež tuto metodu používají. To však v současné době není jasné.

V Bruselu dne 12. července 2012.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Staffan NILSSON

PŘÍLOHA

ke stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru

Následující pozměňovací návrhy byly v diskusi zamítnuty, získaly však nejméně čtvrtinu odevzdaných hlasů:

Odstavec 5.5

Upravit následovně

„Tento návrh se téměř nezabývá plány předchozích dokumentů týkajících se např. uložení určitých povinností majitelům lodí, stavitelům lodí a provozovatelům nakládek a vykládek, které by vedly k šetrné demontáži a recyklaci lodí, jež jsou na konci své ekonomické životnosti. Předložená opatření by mohla být přesvědčivější, jsou slabá a nevykazovat plně právních nejistot a nejasností.“

Výsledek hlasování

| | |
|-----------------------|----|
| Pro: | 70 |
| Proti: | 72 |
| Hlasování se zdrželi: | 0 |

Odstavec 5.7

Upravit následovně

„Návrh Komise jde dál než ustanovení Hongkongské úmluvy, avšak nejde tak daleko jako ustanovení Basilejské úmluvy. Komise uvádí, že nechce klást latku příliš vysoko, aby státy, v nichž se v současné době demontáže provádějí za pomoci metod nebezpečných pro obyvatelstvo a životní prostředí, neodmítly přistoupit k Hongkongské úmluvě, čímž by se nařízení minulo svým účinkem. Toto odůvodnění je sporné. Pokud jsou totiž určité legislativa či pravidla (Basilejská úmluva) opakovaně porušována, nezdá se být nejvhodnějším řešením tohoto problému vytvořit nový právní režim, jenž je z hlediska vymáhání méně účinný (Hongkongská úmluva). Komise mohla ve svém návrhu věnovat více pozornosti lepší úrovni vymáhání.“

Výsledek hlasování

| | |
|-----------------------|----|
| Pro: | 65 |
| Proti: | 86 |
| Hlasování se zdrželi: | 0 |

Odstavce 5.10 a 1.5 (předloženy k hlasování společně)

Vyškrtnout celý odstavec

„Co v návrhu například chybí, je ekonomický nástroj, jenž by Komisi umožnil pozitivně ovlivňovat vývoj situace. V předchozích dokumentech byl takový nástroj ještě zmiňován. Komise rovněž nechala vypracovat studii o možnostech vytvořit fond, do něhož by přispívala jistou částkou každá loď, která zakotví v jednom z evropských přístavů. Výše částky by mohla být určena na základě kombinace nosnosti a toxicity. Využití takového fondu by kromě toho bylo výborně slučitelné se zásadou „znečišťovatel platí“. Část peněz by mohla být využita na zlepšení podmínek práce v jihovýchodní Asii tím, že pracovníci budou vyškoleni v oblasti zdraví a bezpečnosti práce, zvýší se místní povědomí o nebezpečích nešetrné demontáže velkých námořních plavidel alepší se místní veřejná infrastruktura.“

Výsledek hlasování

| | |
|-----------------------|----|
| Pro: | 69 |
| Proti: | 80 |
| Hlasování se zdrželi: | 2 |