

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων»

[COM(2012) 118 final — 2012/0055 (COD)]

(2012/C 299/29)

Εισηγητής: **ο κ. Martin SIECKER**

Στις 10 Απριλίου και στις 19 Απριλίου 2012 αντίστοιχα, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων

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

Το ειδικευμένο τμήμα «Γεωργία, αγροτική ανάπτυξη, περιβάλλον», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 26 Ιουνίου 2012.

Κατά την 482η σύνοδο ολομέλειας, της 11ης και 12ης (συνεδρίαση της 12 Ιουλίου 2012), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 122 ψήφους υπέρ, 31 κατά και 6 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Τα πλοία διαλύονται με ανεύθυνο τρόπο. Τα περισσότερα από αυτά κατευθύνονται για «προσάραξη» στις παραλίες της Ινδίας, του Μπαγκλαντές και του Πακιστάν, όπου και διαλύονται από ανεidικευτους εργάτες (στους οποίους περιλαμβάνονται και πολλά παιδιά), χωρίς τα κατάλληλα εργαλεία και χωρίς καμία προστασία απέναντι στις επικίνδυνες ουσίες που απελευθερώνονται σε μεγάλες ποσότητες κατά την ανακύκλωση.

1.2 Τα πλοία που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα και υπάγονται στη Σύμβαση της Βασιλείας, η οποία ρυθμίζει τη μεταφορά επικίνδυνων αποβλήτων. Επειδή οι διατάξεις της Σύμβασης αυτής καταστρατηγούνται συστηματικά και μαζικά επί χρόνια, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) υιοθέτησε το 2009 το σχέδιο κειμένου της «Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων». Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της συμπέραναν πως αμφότερες οι συμβάσεις παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ελέγχου και επιβολής για τα πλοία που θεωρούνται απόβλητα. Όλα τα αφρικανικά κράτη και ορισμένα κράτη της Λατινικής Αμερικής διαφώνησαν με το συμπέρασμα αυτό. Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή γύρω στο 2020, εφόσον επικυρωθεί από επαρκή αριθμό χωρών.

1.3 Η ευθύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αυτό το πεδίο είναι σημαντική, επειδή μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ανήκει σε εφοπλιστές από τα κράτη μέλη της. Η Επιτροπή ανησυχεί από χρόνια για τις εξελίξεις σε αυτόν τον κλάδο· γι' αυτό και αποφάσισε πριν από μερικά χρόνια να δραστηριοποιηθεί για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Έτσι, την τελευταία πενταετία, η Επιτροπή δημοσίευσε πρώτα μια Πράσινη Βίβλο για το θέμα, στη συνέχεια μια ανακοίνωση και τώρα καταθέτει πρόταση κανονισμού. Ο προτεινόμενος κανονισμός της ΕΕ θέτει εσπευσμένα σε εφαρμογή ορισμένες από τις απαιτήσεις της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ.

1.4 Ο προτεινόμενος κανονισμός για την ανακύκλωση των πλοίων ελάχιστα αντανάκλα την Πράσινη Βίβλο και την ανακοίνωση

που είχαν δημοσιευθεί νωρίτερα για το ίδιο θέμα. Σε αυτά τα δύο έγγραφα, τα προβλήματα που σχετίζονται με την ανακύκλωση των πλοίων, κυρίως στο Μπαγκλαντές, την Ινδία και το Πακιστάν, υποβάλλονται σε εμπειριστατωμένη ανάλυση και εκφράζεται η πεποίθηση ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για να αλλάξουν οι απαράδεκτες συνθήκες που επικρατούν σε αυτές τις χώρες. Τα μέτρα που προβλέπονται στην πρόταση κανονισμού δεν επιλύουν, όμως, αυτά τα προβλήματα. Η ΕΟΚΕ δεν μπορεί παρά να διαπιστώσει την προφανή έλλειψη σχετικής πολιτικής βούλησης.

1.5 Ένα στοιχείο που λείπει, για παράδειγμα, από την πρόταση είναι ένα οικονομικό μέσο που θα επέτρεπε στην Επιτροπή να επιηρεάζει τις εξελίξεις προς την επιθυμητή κατεύθυνση. Στα προηγούμενα έγγραφα, όμως, αναφερόταν το ενδεχόμενο θέσπισης ενός τέτοιου μέσου. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης τη διενέργεια μελέτης σχετικά με τις δυνατότητες δημιουργίας ενός ταμείου στο οποίο κάθε πλοίο που δένει σε ευρωπαϊκό λιμάνι θα πρέπει να καταβάλλει ένα συγκεκριμένο ποσό. Το ύψος της εισφοράς θα αποτελούσε συνάρτηση της χωρητικότητας και της τοξικότητας. Η ίδρυση ενός τέτοιου ταμείου συνάδει απόλυτα με την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίων πληρώνει». Μέρος των χρημάτων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στη Νοτιοανατολική Ασία, με την επιμόρφωση των εργαζομένων σε ό,τι αφορά την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, με την αύξηση της ευαισθητοποίησης σε τοπικό επίπεδο σχετικά με τους κινδύνους της αλόγιστης διάλυσης μεγάλων ποντοπόρων πλοίων και με τη βελτίωση των τοπικών δημόσιων υποδομών.

1.6 Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διερευνήσει το ενδεχόμενο αξιοποίησης των κεφαλαίων αυτών υπέρ της ανάπτυξης της ικανότητας διάλυσης πλοίων και της συγκρότησης μιας βιομηχανίας ανακύκλωσης στην Ευρώπη. Υπάρχει αρκετή χωρητικότητα στις δεξαμενές της ΕΕ, η οποία δεν χρησιμοποιείται σχεδόν καθόλου πλέον για τη ναυπήγηση και την επισκευή πλοίων, θα ήταν ωστόσο κατάλληλη για τη διάλυση και την ανακύκλωση. Αυτό συνάδει απόλυτα με τη φιλοδοξία της ΕΕ να αποβεί μια αειφόρος «κοινωνία ανακύκλωσης», όπου τα απόβλητα μετατρέπονται σε πρώτες ύλες

μέσω ενός προηγμένου και καλοσχεδιασμένου συστήματος ανακύκλωσης. Θα μπορούσε δε να αποφέρει σημαντικό οικονομικό όφελος σε πολύτιμα υλικά, με τα οποία θα μπορούσε να ικανοποιηθεί μεγάλο μέρος της ζήτησης πρώτων υλών και να δημιουργηθούν πολλές νέες θέσεις εργασίας. Ενώπιον της διαρκούς αύξησης των τιμών των πρώτων υλών και των υψηλών ποσοστών ανεργίας σε πολλές χώρες της Ένωσης, η εξέλιξη αυτή θα μπορούσε να αποδειχθεί ιδιαίτερα επωφελής για όλη την Ευρώπη. Επιπλέον, ο κλάδος ανακύκλωσης πλοίων στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα παρείχε ευκαιρίες για την ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών, για την κατάρτιση των νέων σε ανερχόμενα επαγγέλματα, καθώς και για τους ανέργους.

1.7 Εάν η ΕΕ επιθυμεί να διαλύονται τα πλοία της με υπεύθυνο τρόπο, είναι λογικό να συμμετάσχει στη χρηματοδότηση της κατασκευής της υποδομής που χρειάζεται για να γίνεται αυτό με τον κατάλληλο τρόπο. Σε μια οικονομία της αγοράς, τίποτα δεν είναι δωρεάν· όλα έχουν κάποιο κόστος. Όταν ένα πλοίο διαλύεται με υπεύθυνο τρόπο, η τιμή καταβάλλεται σε μετρητά. Όταν ένα πλοίο διαλύεται με ανεύθυνο τρόπο, μέρος της τιμής καταβάλλεται σε άλλες αξίες, όπως η ρύπανση του τοπικού περιβάλλοντος και η απώλεια ανθρώπινων ζώων. Δεδομένου ότι εντός της ΕΕ δεν θέλουμε να αποδεχτούμε αυτές τις αξίες ως νόμιμο μέσο πληρωμής, δεν πρέπει να επιτρέψουμε να χρησιμοποιούνται ως μέσο πληρωμής ούτε στις συναλλαγές μας με τρίτες χώρες. Η Επιτροπή θα μπορούσε να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στο σημείο αυτό. Η ΕΟΚΕ πιστεύει λοιπόν ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να υποβάλει μια καλύτερη πρόταση, πιο δημιουργική, πιο τολμηρή και καινοτόμο, σε συμφωνία με το επίπεδο φιλοδοξίας των προηγούμενων εγγράφων της ίδιας και με τις γνωμοδοτήσεις που έχει εκδώσει η ΕΟΚΕ επί του ιδίου θέματος.

1.8 Για να επιτραπεί η ανακύκλωση πλοίων σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ, εφόσον οι εγκαταστάσεις αυτές πληρούν τις απαιτήσεις για καταχώριση στον «ευρωπαϊκό κατάλογο», η ΕΟΚΕ συνιστά να βασιστεί ο κανονισμός ιδίως στις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές των αρμόδιων διεθνών οργανισμών⁽¹⁾, πέραν της ίδιας της Σύμβασης της Βασιλείας και των τεχνικών κατευθυντήριων γραμμών της.

2. Εισαγωγή

2.1 Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 επικρατούσε διεθνώς αγανάκτηση για τις εξαγωγές τοξικών αποβλήτων από βιομηχανικές σε αναπτυσσόμενες χώρες. Ειδήσεις για την απόρριψη 8 000 βαρελιών με χημικά απόβλητα στην Κοκο Beach της Νιγηρίας και για πλοία όπως το Karin B, το οποίο έπλεε από λιμάνι σε λιμάνι προσπαθώντας να αποθέσει το επικίνδυνο φορτίο του, γίνονταν πρωτοσέλιδα και υπήρχαν εκκλήσεις για αυστηρότερους διεθνείς κανόνες. Το 1989 υιοθετήθηκε η «Σύμβαση της Βασιλείας» των Ηνωμένων Εθνών για τον έλεγχο της διασυνοριακής μεταφοράς επικίνδυνων αποβλήτων.

(¹) Τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση της πλήρους και της μερικής διάλυσης πλοίων, Σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους, Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP)
Κατευθυντήριες γραμμές για την ασφάλεια και την υγεία κατά τη διάλυση πλοίων: κατευθυντήριες γραμμές για τις ασιατικές χώρες και την Τουρκία, Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ)
Κατευθυντήριες γραμμές για την ανακύκλωση πλοίων, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ)

2.2 Η Σύμβαση της Βασιλείας προβλέπει ένα παγκόσμιο σύστημα εκ των προτέρων γραπτής ειδοποίησης και έγκρισης για τη διασυνοριακή μεταφορά αποβλήτων. Το 1995 εγκρίθηκε τροπολογία που απαγόρευσε την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων από την ΕΕ και τις χώρες του ΟΟΣΑ σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Η ΕΕ έχει μεταφέρει τη Σύμβαση της Βασιλείας και την τροπολογία περί απαγόρευσης των εξαγωγών αποβλήτων στο κοινοτικό δίκαιο⁽²⁾.

2.3 Αν και ο νόμος για τις μεταφορές αποβλήτων εφαρμόζεται και στα πλοία και μολονότι έχει οριστεί, βάσει της Σύμβασης της Βασιλείας, ότι τα πλοία μπορούν μετά από ένα ορισμένο σημείο να χαρακτηρίζονται ως απόβλητα, υφίστανται άλλοι διεθνείς κανόνες σύμφωνα με τους οποίους τα εν λόγω σκάφη μπορούν να συνεχίσουν να θεωρούνται πλοία. Δεδομένου ότι όλα σχεδόν τα πλοία περιέχουν μεγάλες ποσότητες επικίνδυνων ουσιών, όπως πετρέλαιο, λασπώδη κατάλοιπα πετρελαίου, αμιάντο, υαλοβάμβακα, πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCB), τριβουτυλοκασιτέρο (TBT) και βαρέα μέταλλα, μεταξύ άλλων στο χρώμα τους, τα πλοία που οδηγούνται προς διάλυση πρέπει να θεωρούνται επικίνδυνα απόβλητα. Έτσι, σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βασιλείας, εφόσον φέρουν σημαία της ΕΕ και εξαγονται από χώρες του ΟΟΣΑ, τα πλοία αυτά πρέπει να διαλύονται μόνο στις χώρες του ΟΟΣΑ.

2.4 Ωστόσο, η συστηματική καταστρατήγηση της νομοθεσίας από πλοία υπονομεύει την αποτελεσματικότητα τόσο των διεθνών κανόνων όσο και της νομοθεσίας της ΕΕ. Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση, τα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας κάλεσαν τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) να αναπτύξει δεσμευτικούς κανόνες για την ανακύκλωση πλοίων. Το 2006 ο ΔΝΟ παρουσίασε ένα σχέδιο σύμβασης, το οποίο υιοθετήθηκε το 2009 ως «Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων». Η Σύμβαση πρέπει να κυρωθεί από επαρκή αριθμό μεγάλων κρατών σημαίας και ανακύκλωσης, ώστε να τεθεί σε ισχύ και να παράγει αποτέλεσμα.

2.5 Το 2006, τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας χαίρετisan το σχέδιο Σύμβασης του ΔΝΟ και άρχισαν να εξετάζουν κατά πόσον το επίπεδο ελέγχου και επιβολής των κανόνων που απαιτείται από τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ ήταν ισοδύναμο εκείνου που προβλέπεται στη Σύμβαση της Βασιλείας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη ολοκλήρωσαν την αξιολόγησή τους το 2010 και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι οι δύο Συμβάσεις φαίνεται να παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ελέγχου και επιβολής της νομοθεσίας για τα πλοία που χαρακτηρίζονται ως απόβλητα. Τον Οκτώβριο του 2011, τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας απηύθυναν έκκληση για την επικύρωση της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, ώστε να επιτραπεί η έναρξη ισχύος της. Αυτό αναμένεται να γίνει το 2020 το νωρίτερο. Κατόπιν, οι συμβαλλόμενες χώρες θα μπορούν να στέλνουν τα μεγάλα εμπορικά πλοία τους προς διάλυση μόνο σε χώρες που έχουν προσχωρήσει επίσης στη Σύμβαση.

2.6 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανησυχεί σοβαρά για τις επιζήμιες για το περιβάλλον και επικίνδυνες μεθόδους που χρησιμοποιούνται για τη διάλυση πλοίων, γι' αυτό και παρακολουθεί κατά πόδας τις

(²) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, σχετικά με τις μεταφορές αποβλήτων.

εξελίξεις. Το 2007 η Επιτροπή δημοσίευσε Πράσινη Βίβλο για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων⁽³⁾ και το 2008 εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία προτείνει μια ευρωπαϊκή στρατηγική για τη βελτίωση των μεθόδων διάλυσης των πλοίων⁽⁴⁾. Η ΕΟΚΕ αντέδρασε σε αυτά τα έγγραφα με παλαιότερες γνωμοδοτήσεις της⁽⁵⁾. Με την παρούσα γνωμοδότηση, η ΕΟΚΕ ανταποκρίνεται στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων⁽⁶⁾.

3. Ιστορικό

3.1 Η διάλυση των πλοίων κατευθύνεται από τους παράγοντες της αγοράς. Το κόστος διατήρησης ενός γερασμένου στόλου, το ύψος των ναύλων και οι τιμές που ισχύουν για τα άχρηστα μέταλλα καθορίζουν τη στιγμή που ένα πλοίο οδεύει προς διάλυση. Η επιλογή της τοποθεσίας για τη διάλυση εξαρτάται από την προτεινόμενη τιμή. Η τιμή, πάλι, καθορίζεται από τη ζήτηση για ανακυκλωμένο χάλυβα στην περιοχή και από το κόστος των υποδομών για την προστασία των εργαζομένων και του περιβάλλοντος. Ως αποτέλεσμα των παραγόντων αυτών, η ανακύκλωση των μεγάλων ποντοπόρων πλοίων μετατοπίστηκε με την πάροδο του χρόνου προς τη Νοτιοανατολική Ασία.

3.2 Από όλα τα παροπλισμένα πλοία που παραδόθηκαν προς διάλυση σε όλον τον κόσμο από το 2004 μέχρι σήμερα, τουλάχιστον το 80 % διαλύθηκε στην Ινδία, το Πακιστάν ή το Μπανγκλαντές με τη λεγόμενη μέθοδο της «προσάραξης». Τα πλοία προσαράζονται σε μια αμμώδη παραλία και στη συνέχεια διαλύονται, χωρίς τη χρήση βαρέων μηχανημάτων. Στις χώρες αυτές δεν υπάρχουν υποδομές για την αντιμετώπιση της βαριάς ρύπανσης και την κατάλληλη επεξεργασία των τοξικών αποβλήτων. Οι κυβερνήσεις των κρατών της Νότιας Ασίας αρνούνται να καταπολεμήσουν αυτές τις πρακτικές, επειδή θεωρούν την ανακύκλωση πλοίων σημαντική οικονομική δραστηριότητα, στην οποία πρέπει να παρεμβούν όσο το δυνατόν λιγότερα. Η δραστηριότητα αυτή δημιουργεί μεγάλο αριθμό θέσεων εργασίας, αλλά οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες είναι καταστροφικές.

3.3 Τα μεγάλα πλοία που αποστέλλονται στην Ασία για διάλυση είναι μία από τις κύριες πηγές των επικινδυνών αποβλήτων που μεταφέρονται από τις βιομηχανικές στις αναπτυσσόμενες χώρες. Πρόκειται για ουσίες όπως αμιάντος, πετρέλαιο, λασπώδη κατάλοιπα υδρογονανθράκων, πολυχλωριούχα διφαινύλια (PCB) και βαρέα μέταλλα. Σε μια μελέτη της Επιτροπής (ΓΔ TREN) του 2004, η ποσότητα των επικινδυνών αποβλήτων υπολογίζεται σε 1 000 έως 3 000 τόνους αμιάντου, 170 έως 540 τόνους PCB, 6 000 έως 20 000 τόνους επικινδυνών χρωμάτων και 400 000 έως 1,3 εκατ. τόνους λασπώδη κατάλοιπα πετρελαίου ετησίως μέχρι το 2015. Οι εμπεριστατωμένες μελέτες του αντικτύπου στο περιβάλλον είναι σπάνιες, αλλά τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική επίδραση στο νερό της θάλασσας, τις παραλίες και τα ιζήματα. Η θάλασσα ρύπανση από τα διαλυτήρια στην Ινδία και το Μπανγκλαντές είναι σαφώς ορατή σε αεροφωτογραφίες. Υπάρχουν δε ΜΚΟ που αναφέρουν επίσης την εξαφάνιση της βλάστησης και των ψαριών από τις περιοχές αυτές.

3.4 Η κατάσταση της ασφάλειας και της υγείας στα διαλυτήρια της Νοτιοανατολικής Ασίας είναι κρίσιμη. Λόγω της έλλειψης

βαρέων μηχανημάτων και εξοπλισμού ασφαλείας για τους εργαζομένους, ο κίνδυνος σοβαρών ατυχημάτων είναι μεγάλος. Σύμφωνα με έκθεση της κυβέρνησης της Ινδίας, μεταξύ 1996 και 2003 συνέβησαν 434 ατυχήματα στα διαλυτήρια του Alang, με αποτέλεσμα τον θάνατο 209 εργαζομένων. Εκθέσεις από το Πακιστάν αναφέρουν ότι πάνω από 400 εργαζόμενοι έχασαν τη ζωή τους κατά τη διάλυση πλοίων στην εν λόγω χώρα μεταξύ 1986 και 2006, ενώ 6 000 τραυματίστηκαν σοβαρά. Εκτιμάται επίσης ότι χιλιάδες εργαζόμενοι προσβάλλονται από ανιάτες ασθένειες, επειδή έρχονται σε επαφή ή εισπνέουν επικίνδυνες ουσίες χωρίς οποιαδήποτε προληπτικά ή προστατευτικά μέτρα. Οι περισσότεροι εργαζόμενοι προέρχονται από τις φτωχότερες περιοχές, είναι ανειδίκευτοι, απασχολούνται χωρίς συμβάσεις εργασίας και ασφάλεια ασθένειας και ατυχήματος, ενώ δεν επιτρέπεται να συνδικαλιζούνται. Από έρευνες που έχουν γίνει στην Ινδία, προκύπτει υψηλό ποσοστό παιδικής εργασίας. Το ένα τέταρτο των εργαζομένων είναι κάτω των 18 ετών, ενώ το 10 % είναι νεότερο των 12 ετών.

4. Κύρια σημεία του κανονισμού

4.1 Ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων αποσκοπεί στη σημαντική μείωση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ανακύκλωσης πλοίων με σημαία της ΕΕ, ιδίως στη Νότια Ασία, χωρίς να προκληθεί άσκοπη οικονομική δυσπραγία. Η πρόταση κανονισμού θέτει εσπευσμένα σε εφαρμογή ορισμένες από τις απαιτήσεις της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, επιταχύνοντας έτσι την έναρξη της ισχύος της σε όλο τον κόσμο.

4.2 Οι απαιτήσεις της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ που πρόκειται να εφαρμοστούν εσπευσμένα είναι οι εξής:

4.2.1 Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα πρέπει να συντάξουν και να τηρούν, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσής τους, κατάλογο των επικινδυνών υλικών που φέρουν. Ενώ για τα νέα πλοία ο εν λόγω κατάλογος θα πρέπει να συνταχθεί αμέσως, για τα υπάρχοντα πλοία θα ισχύει προθεσμία πέντε ετών. Ο κατάλογος πρέπει να ενημερώνεται πριν αποσταλεί το πλοίο για ανακύκλωση, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η επιλεγμένη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων έχει τη δυνατότητα και την άδεια να διαχειριστεί όλα τα επικίνδυνα υλικά και απόβλητα που υπάρχουν στο πλοίο.

4.2.2 Με βάση τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ καταρτίστηκε κατάλογος των απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται από τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων, με πρόσθετες απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας. Οι μεμονωμένες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που πληρούν αυτές τις απαιτήσεις μπορούν να εγγράφονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων. Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα επιτρέπεται να ανακυκλώνονται μόνο σε εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτόν τον ευρωπαϊκό κατάλογο.

4.2.3 Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα πρέπει να περιορίσουν στο ελάχιστο την ποσότητα επικινδυνών αποβλήτων που φέρουν πριν από την παράδοσή τους σε εγκατάσταση ανακύκλωσης πλοίων. Στην ειδική περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα πλοία φτάνουν στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης σε κατάσταση η οποία επιτρέπει την πιστοποίησή τους ως «ασφαλών προς είσοδο» και «ασφαλών για εργασίες σε υψηλή θερμοκρασία», ώστε να αποφεύγονται οι εκρήξεις και τα (θανατηφόρα) εργατικά ατυχήματα στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων.

⁽³⁾ COM(2007) 269 τελικό

⁽⁴⁾ COM(2008) 767 τελικό

⁽⁵⁾ Βλ. ΕΕ C 120, 16.5.2008, σ. 33 και ΕΕ C 277, 17.11.2009, σ. 67.

⁽⁶⁾ COM(2012) 118 τελικό

4.3 Σε αντίθεση με την ισχύουσα νομοθεσία, ο προτεινόμενος κανονισμός βασίζεται στο σύστημα ελέγχου και επιβολής της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, το οποίο έχει σχεδιαστεί ειδικά για τη διεθνή ναυτιλία. Αυτό θα διευκολύνει τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ένα σημαντικό πρόβλημα με την ισχύουσα νομοθεσία είναι ότι είναι δύσκολο να καθοριστεί πότε ένα πλοίο καθίσταται απόβλητο. Σύμφωνα με το νέο καθεστώς, τα κράτη μέλη ενημερώνονται εγκαίρως σχετικά με την προγραμματισμένη έναρξη και την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης. Με τη σύγκριση του καταλόγου των πλοίων για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταχώρισης με τον κατάλογο των πλοίων που έχουν ανακυκλωθεί σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις θα μπορούν να εντοπίζονται ευκολότερα οι παράνομες ανακυκλώσεις.

4.4 Εκτός από τους οικονομικούς παράγοντες, ένα άλλο εμπόδιο για την υπεύθυνη ανακύκλωση είναι η έλλειψη χωρητικότητας στην Ευρώπη. Η χωρητικότητα μόλις που επαρκεί για την ανακύκλωση του πολεμικού στόλου και των άλλων κρατικών πλοίων των ευρωπαϊκών κρατών. Με την πρόβλεψη της δυνατότητας ανακύκλωσης πλοίων σε εγκαταστάσεις εκτός των χωρών του ΟΟΣΑ που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις και είναι καταχωρισμένες στον σχετικό ευρωπαϊκό κατάλογο, θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της περιορισμένης πρόσβασης σε νόμιμες εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό ενόψει της κορύφωσης που αναμένεται να σημειώσει τα επόμενα δέκα χρόνια η ανακύκλωση πλοίων.

5. Γενικές παρατηρήσεις

5.1 Τα πλοία διαλύονται με ανεύθυνο τρόπο. Τα περισσότερα από αυτά κατευθύνονται για «προσάραξη» στις παραλίες της Ινδίας, του Μπαγκλαντές και του Πακιστάν, όπου και διαλύονται από ανειδίκευτους εργάτες (στους οποίους περιλαμβάνονται και πολλά παιδιά), χωρίς τα κατάλληλα εργαλεία και χωρίς καμία προστασία απέναντι στις επικίνδυνες ουσίες που απελευθερώνονται σε μεγάλες ποσότητες κατά την ανακύκλωση. Οι εργαζόμενοι πέφτουν θύματα εκμετάλλευσης και αδυνατούν να προστατεύσουν τον εαυτό τους, καθώς σε πολλές περιπτώσεις ο συνδικαλισμός δεν είναι ανεκτός σε αυτούς τους τομείς, όπως συμβαίνει για παράδειγμα, στο Μπαγκλαντές και το Πακιστάν. Οι κυβερνήσεις δεν κάνουν τίποτα για την αντιμετώπιση αυτών των παρανομιών. Πρόκειται για οικονομικές δραστηριότητες που είναι σημαντικές για τις χώρες αυτές, χαρακτηριστικό των οποίων είναι η κυβερνητική αδυναμία και διαφθορά σε συνδυασμό με την ύπαρξη ισχυρών και αδιάτακτων επιχειρήσεων, ειδικά στον τομέα αυτό.

5.2 Η οικονομική σημασία αυτών των δραστηριοτήτων δεν σχετίζεται μόνο με την απασχόληση, αλλά επίσης, και πάνω απ' όλα, με την προμήθεια πρώτων υλών. Οι χώρες αυτές καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών τους σε χάλυβα από την ανακύκλωση πλοίων. Το ζήτημα της απασχόλησης είναι επίσης σημαντικό σε αυτές τις χώρες, αλλά και αμφιλεγόμενο από κοινωνική άποψη. Πρόκειται κυρίως για ανειδίκευτους εργάτες από τις φτωχότερες ομάδες του πληθυσμού, που έχουν μεν δουλειά, όχι όμως και σταθερή απασχόληση, καθώς προσλαμβάνονται ως ημερομίσθιοι εργάτες. Στην Ευρώπη, αλλά και παγκοσμίως (ΔΟΕ: Παγκόσμιο Σύμφωνο για την Αξιοπρεπή Απασχόληση, 2009), εργασία σημαίνει μια δραστηριότητα με την οποία μπορεί κανείς ζήσει και να συντηρήσει μια οικογένεια. Οι εργαζόμενοι στα διαλυτήρια στις παραλίες της Νοτιοανατολικής Ασίας δεν μπορούν να ζήσουν από τη δουλειά τους, παρά αυτή τους βοηθά απλώς να επιβιώσουν για κάποιο χρονικό διάστημα. Στην πράξη, ο τύπος αυτός εργασίας προκαλεί τον θάνατο πολυάριθμων εργαζομένων, άλλοτε γρήγορα, σε κάποιο από τα πολλά ατυχήματα στον χώρο εργασίας, και άλλοτε σιγά-σιγά, από μία από τις ανίατες, κακοήθειες ασθένειες που ενδέχεται να τους πλήξουν ως αποτέλεσμα της εργασίας τους.

5.3 Η ευθύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο αυτό είναι σημαντική, επειδή μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ανήκει σε εφοπλιστές από τα κράτη μέλη της. Η Επιτροπή ανησυχεί από χρόνια για τις εξελίξεις στον κλάδο αυτό, εν μέρει λόγω της μαζικής καταστρατήγησης των κανόνων της Σύμβασης της Βασιλείας. Γι' αυτό και αποφάσισε πριν από μερικά χρόνια να δραστηριοποιηθεί για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Έτσι, την τελευταία πενταετία, η Επιτροπή δημοσίευσε πρώτα μια Πράσινη Βίβλο για το θέμα, στη συνέχεια μια ανακοίνωση και τώρα καταθέτει πρόταση κανονισμού.

5.4 Ο προτεινόμενος κανονισμός για την ανακύκλωση των πλοίων ελάχιστα αντανάκλα την Πράσινη Βίβλο και την ανακοίνωση που είχαν δημοσιευθεί νωρίτερα για το ίδιο θέμα. Σε αυτά τα δύο έγγραφα, τα προβλήματα που σχετίζονται με την ανακύκλωση των πλοίων, κυρίως στο Μπαγκλαντές, την Ινδία και το Πακιστάν, υπάγονται σε εμπειριστατωμένη ανάλυση και εκφράζεται η πεποίθηση ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για να αλλάξουν οι απαράδεκτες συνθήκες που επικρατούν σε αυτές τις χώρες. Τα μέτρα που προβλέπονται στην πρόταση κανονισμού, ωστόσο, δεν επιλύουν τα προβλήματα. Η ΕΟΚΕ δεν μπορεί παρά να διαπιστώσει την προφανή έλλειψη πολιτικής βούλησης για την επίλυση των προβλημάτων. Αυτό δεν είναι μόνο λυπηρό αλλά προξενεί και εντύπωση. Σε άλλους παράλληλους τομείς, η Επιτροπή έδειξε ότι διαθέτει την απαραίτητη πολιτική βούληση.

5.5 Στην παρούσα πρόταση δεν περιλαμβάνονται παρά λίγα από τα σχέδια που αναφέρονται στα προηγούμενα έγγραφα, π.χ. για την επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων στους εφοπλιστές, τους κατασκευαστές πλοίων και τους φορτοεφορτωτές, που να εξασφαλίζουν τον υπεύθυνο παροπλισμό και την ανακύκλωση των πλοίων που φτάνουν στο τέλος του οικονομικού κύκλου τους. Τα μέτρα που προτείνονται είναι άτολμα και γεμάτα νομικά κενά.

5.6 Όταν ολοκληρώθηκαν οι προτάσεις για τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, τα συμμετέχοντα κράτη αξιολόγησαν κατά πόσον το επίπεδο ελέγχου και επιβολής που απαιτείται από τη Σύμβαση αυτή ήταν ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπεται στη σύμβαση της Βασιλείας. Δεν επιτεύχθηκε, όμως, συμφωνία με τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με το θέμα αυτό. Η εκτίμηση του ΔΝΟ και των κρατών μελών της ΕΕ ήταν, ωστόσο, θετική. Ένας λόγος για τις διαφορετικές εκτιμήσεις μπορεί να είναι το γεγονός ότι η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ αναφέρεται μόνο στη διάλυση πλοίων. Η Σύμβαση της Βασιλείας, από την άλλη πλευρά, αναφέρεται κυρίως στην υπεύθυνη διαχείριση των επικίνδυνων ουσιών και καθορίζει τις προϋποθέσεις για τις κατάντη διαδικασίες, θέματα τα οποία η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ θίγει ελάχιστα. Η ΕΟΚΕ σημειώνει όμως ότι η πρόταση της Επιτροπής αναφέρεται στο ζήτημα αυτό σε γενικές γραμμές και συνιστά —προκειμένου να επιτραπεί η ανακύκλωση πλοίων σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ, εφόσον οι εγκαταστάσεις αυτές πληρούν τις απαιτήσεις για καταχώριση στον «ευρωπαϊκό κατάλογο»— να βασιστεί ο κανονισμός ιδίως στις ισχύουσες κατευθυντήριες γραμμές των αρμόδιων διεθνών οργανισμών (?), πέραν της ίδιας της Σύμβασης και των τεχνικών κατευθυντήριων γραμμών της.

5.7 Αν και η υπό εξέταση πρόταση υπερβαίνει τις διατάξεις της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, υπολείπεται των διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας. Η Επιτροπή δηλώνει ότι δεν θέλει να θέσει τον πήχη πολύ υψηλά για να μην αποτρέψει τα κράτη όπου τα πλοία

(?) Βλ. υποσημείωση 1.

διαλύονται με τρόπους επιβλαβείς για τον άνθρωπο και το περιβάλλον να προσχωρήσουν στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα να μην επιτευχθεί ο στόχος του κανονισμού. Αυτή η συλλογιστική είναι αμφισβητήσιμη: όταν ένας δεδομένος νόμος ή κανονισμός (Σύμβαση της Βασιλείας), υφίσταται πολυάριθμες παραβιάσεις, η αντικατάστασή του από ένα νέο νομικό καθεστώς με ασθενέστερες εφαρμοστικές διατάξεις (Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ) δεν φαίνεται να είναι το καταλληλότερο μέτρο για την επίλυση του προβλήματος. Η Επιτροπή έπρεπε να δώσει μεγαλύτερη προσοχή σε ένα καλύτερο επίπεδο συμμόρφωσης.

5.8 Δύο πολύ διαδεδομένοι τρόποι καταστρατήγησης των απαιτήσεων της Σύμβασης της Βασιλείας είναι η αλλαγή σημαίας από αυτήν ενός κράτους μέλους της ΕΕ σε μια άλλη σημαία, τρίτου κράτους, ή η πώληση του πλοίου. Όταν η πώληση λαμβάνει χώρα σε ευρωπαϊκά ύδατα, ο αγοραστής δεν μπορεί να εξαγάγει το πλοίο σε χώρα εκτός ΟΟΣΑ για ανακύκλωση, δεδομένου ότι το πλοίο εμπίπτει στις διατάξεις της Σύμβασης της Βασιλείας. Ο αγοραστής δηλώνει στη συνέχεια ότι δεν αγόρασε το πλοίο για διάλυση, αλλά για οικονομική εκμετάλλευση. Μόλις το πλοίο αυτό εγκαταλείψει τα ευρωπαϊκά ύδατα, αλλάζει συχνά αμέσως πορεία για τις ακτές της Νοτιοανατολικής Ασίας και η δήλωση αποδεικνύεται ψευδής.

5.9 Η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει τα βασικά στοιχεία της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, που επιμερίζει την ευθύνη μεταξύ των κρατών σημαίας, ανακύκλωσης και ελλιμενισμού, από τη μία πλευρά, και των πλοιοκτητών, ναυπηγείων και εγκαταστάσεων ανακύκλωσης, από την άλλη. Η ΕΟΚΕ τρέφει, όμως, αμφιβολίες για την ισορροπία αυτής της κατανομής και θα ήθελε να γνωρίζει τη θέση των προηγούμενων ιδιοκτητών/δικαιούχων σε αυτήν.

5.10 Ένα στοιχείο που λείπει, για παράδειγμα, από την πρόταση είναι ένα οικονομικό μέσο που θα επέτρεπε στην Επιτροπή να επηρεάσει τις εξελίξεις προς την επιθυμητή κατεύθυνση. Στα προηγούμενα έγγραφα, όμως, αναφερόταν το ενδεχόμενο θέσπισης ενός τέτοιου μέσου. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης τη διενέργεια μελέτης σχετικά με τις δυνατότητες σύστασης ενός ταμείου στο οποίο κάθε πλοίο που δένει σε ευρωπαϊκό λιμάνι θα πρέπει να καταβάλλει ένα συγκεκριμένο ποσό. Το ύψος της εισφοράς μπορεί να αποτελεί συνάρτηση της χωρητικότητας και της τοξικότητας του πλοίου. Επιπλέον, η ίδρυση ενός τέτοιου ταμείου συνάδει απόλυτα με την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Μέρος των χρημάτων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στη Νοτιοανατολική Ασία, με την επιμόρφωση των εργαζομένων σε ό,τι αφορά την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, με την αύξηση της ευαισθητοποίησης σε τοπικό επίπεδο σχετικά με τους κινδύνους της αλόγιστης διάλυσης μεγάλων ποντοπόρων πλοίων και με τη βελτίωση των τοπικών δημόσιων υποδομών.

5.11 Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διερευνήσει το ενδεχόμενο αξιοποίησης των κεφαλαίων αυτών για την ανάπτυξη της ικανότητας διάλυσης πλοίων και την καθιέρωση μιας βιομηχανίας ανακύκλωσης στην Ευρώπη. Υπάρχει αρκετή χωρητικότητα στις δεξαμενές της ΕΕ, η οποία δεν χρησιμοποιείται σχεδόν καθόλου πλέον για τη ναυπήγηση και την επισκευή πλοίων, ενώ θα ήταν κατάλληλη για τη διάλυση και την ανακύκλωση. Αυτό συνάδει απόλυτα με τη φιλοδοξία της ΕΕ να αποβεί μια αειφόρος «κοινωνία ανακύκλωσης», όπου τα απόβλητα μετατρέπονται κυρίως σε πρώτες ύλες μέσω ενός προηγμένου και καλοσχεδιασμένου συστήματος ανακύκλωσης. Αυτό μπορεί να αποφέρει σημαντικό οικονομικό όφελος σε πολύτιμα υλικά, με τα οποία θα μπορούσε να ικανοποιηθεί

μεγάλο μέρος της ζήτησης πρώτων υλών και να δημιουργηθούν πολλές νέες θέσεις εργασίας. Ενώπιον της διαρκούς αύξησης των τιμών των πρώτων υλών και των υψηλών ποσοστών ανεργίας σε πολλές χώρες της Ένωσης, η εξέλιξη αυτή θα μπορούσε να αποδειχθεί ιδιαίτερα επωφελής για όλη την Ευρώπη.

5.12 Εάν η ΕΕ επιθυμεί να διαλύονται τα πλοία της με υπεύθυνο τρόπο, είναι λογικό να συμμετάσχει στη χρηματοδότηση της κατασκευής της υποδομής που χρειάζεται για να γίνει αυτό με τον κατάλληλο τρόπο. Σε μια οικονομία της αγοράς, τίποτα δεν είναι δωρεάν· όλα έχουν κάποιο κόστος. Όταν ένα πλοίο διαλύεται με υπεύθυνο τρόπο, η τιμή καταβάλλεται σε μετρητά. Σε περίπτωση αλόγιστης διάλυσης, ένα μέρος της τιμής καταβάλλεται σε άλλες αξίες, όπως η ρύπανση του τοπικού περιβάλλοντος και η απώλεια ανθρώπινων ζωών. Δεδομένου ότι εντός της ΕΕ δεν θέλουμε να αποδεχτούμε αυτές τις αξίες ως νόμιμο μέσο πληρωμής, δεν πρέπει να επιτρέψουμε να χρησιμοποιούνται ως μέσο πληρωμής ούτε στις συναλλαγές μας με τρίτες χώρες. Η Επιτροπή θα μπορούσε να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στο σημείο αυτό. Η ΕΟΚΕ πιστεύει λοιπόν ότι η Επιτροπή θα έπρεπε να υποβάλει μια καλύτερη πρόταση, πιο δημιουργική, πιο τολμηρή και καινοτόμο, σε συμφωνία με το επίπεδο φιλοδοξίας των προηγούμενων εγγράφων της ίδιας και με τις γνωμοδοτήσεις που έχει εκδώσει η ΕΟΚΕ επί του ίδιου θέματος.

6. Ειδικές παρατηρήσεις

6.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο της πρότασης για την ανακύκλωση των πλοίων και τη γενική προσέγγιση που υιοθετεί η Επιτροπή, τρέφει όμως μεγάλες επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής του. Η ΕΟΚΕ επικρίνει κυρίως τις ακόλουθες διατάξεις:

6.2 Το άρθρο 15 του κανονισμού ορίζει ότι οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που βρίσκονται εκτός της Ένωσης μπορούν να συμπεριληφθούν σε ένα ευρωπαϊκό κατάλογο, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που θέτει η ΕΕ για την υπεύθυνη διάλυση. Είναι, ωστόσο, οι ίδιες οι εγκαταστάσεις εκείνες που θα πρέπει να πιστοποιούν ότι πληρούν τις σχετικές προϋποθέσεις. Ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει την επιθεώρηση των εν λόγω μονάδων ανακύκλωσης πλοίων από την Επιτροπή ή από φορείς που ενεργούν για λογαριασμό της μόνον ως ενδεχόμενο. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να προβεί στη σύσταση ενός σαφούς και αποτελεσματικού μηχανισμού επιθεώρησης και εποπτείας από ανεξάρτητους τρίτους φορείς, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των εν λόγω μονάδων με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12.

6.3 Το άρθρο 12 παρέχει μια σύνοψη των απαιτήσεων τις οποίες πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης προκειμένου να μπορούν να συμπεριληφθούν στον σχετικό ευρωπαϊκό κατάλογο. Δεν υπάρχει λόγος σχολιασμού των απαιτήσεων αυτών. Ωστόσο, η μεταβατική διάταξη του άρθρου 28 ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν, πριν από τη δημοσίευση του ευρωπαϊκού καταλόγου, να επιτρέψουν την ανακύκλωση πλοίων σε εγκαταστάσεις εκτός Ένωσης εφόσον, με βάση τη δήλωση του πλοιοκτήτη ή των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης ή με στοιχεία που αποκτώνται με άλλο τρόπο, προκύπτει ότι οι εγκαταστάσεις αυτές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12. Για άλλη μια φορά, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να προβεί στη σύσταση ενός σαφούς και αποτελεσματικού μηχανισμού επιθεώρησης και εποπτείας από ανεξάρτητους τρίτους φορείς, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των εν λόγω μονάδων με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12.

6.4 Το άρθρο 23 προτείνει κυρώσεις για τις παραβάσεις του κανονισμού, αστικού ή διοικητικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Ειδικές κυρώσεις, ωστόσο, δεν καθορίζονται. Το ίδιο άρθρο προβλέπει επίσης ότι οι κυρώσεις μπορούν να επιβληθούν στον προτελευταίο ιδιοκτήτη, εάν ένα πλοίο πωληθεί και, μέσα σε λιγότερο από έξι μήνες μετά την πώληση, σταλεί για ανακύκλωση σε εγκατάσταση η οποία δεν περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι έξι μήνες είναι σύντομο χρονικό διάστημα σε σύγκριση με τον μέσο κύκλο ζωής ενός πλοίου. Επίσης, παρατηρεί ότι η απαλλαγή από τις εν λόγω κυρώσεις, όταν ο πλοιοκτήτης μπορεί να αποδείξει ότι το πλοίο δεν έχει πωληθεί με πρόθεση την ανακύκλωση, μπορεί εύκολα να επιτευχθεί μέσω δηλώσεων, πράγμα που έχει επανειλημμένα συμβεί, όπως καταδεικνύουν τα τρέχοντα προβλήματα που συνδέονται με την εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας.

6.5 Στο άρθρο 30, η Επιτροπή αναλαμβάνει να επανεξετάσει τον κανονισμό, το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Καθώς αυτό προβλέπεται να συμβεί το 2020, η αναθεώρηση του κανονισμού θα γίνει το 2022. Η Επιτροπή μελετά το ενδεχόμενο να συμπεριλάβει τις εγκαταστάσεις που αναγνωρίζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη της

Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ στον ευρωπαϊκό κατάλογο των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης πλοίων, προκειμένου να αποφευχθεί η επανάληψη εργασιών και ο διοικητικός φόρτος. Είναι, εντούτοις, πολύ πιθανό εγκαταστάσεις που αναγνωρίζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ –όπως π.χ. μονάδες που αναλαμβάνουν τις εργασίες που έπονται της διάλυσης, όπου ο χειρισμός των επικίνδυνων ουσιών πρέπει να γίνεται με υπευθυνότητα– να μην πληρούν τις απαιτήσεις του ευρωπαϊκού καταλόγου. Αυτό θα αποδυναμώσει επίσης την τρέχουσα πρακτική.

6.6 Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι, στις περιπτώσεις όπου η ανακύκλωση των πλοίων γίνεται με τη μέθοδο της προσάραξης, η ασφάλεια στον χώρο εργασίας είναι εντελώς ανεπαρκής, οι εργαζόμενοι πέφτουν θύματα εκμετάλλευσης και οι συνέπειες για το περιβάλλον είναι καταστροφικές. Τα πλοία διαλύονται στην παραλία με το χέρι και όλες οι επικίνδυνες ουσίες που περιέχουν (πετρέλαιο, λάσπη, PCB κλπ.) εισρέουν ελεύθερα στη θάλασσα ή διαρρέουν στην άμμο. Επιτόπιες μελέτες έχουν δείξει ότι η χλωρίδα και η πανίδα έχουν εξαφανιστεί εντελώς από μια μεγάλη περιοχή γύρω από τις παραλίες στις οποίες διαλύονται πλοία. Με βάση την ατζέντα της ΕΕ για την αειφορία, θα ήταν αναμενόμενο να αποκλείσει η Επιτροπή από τον ευρωπαϊκό κατάλογο τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης που χρησιμοποιούν αυτές τις μεθόδους. Προς το παρόν, αυτό δεν είναι σαφές.

Βρυξέλλες, 12 Ιουλίου 2012.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Οι ακόλουθες τροπολογίες, οι οποίες συγκέντρωσαν πάνω από το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απορρίφθηκαν στην πορεία της συζήτησης:

Σημείο 5.5

Να τροποποιηθεί ως εξής:

"Στην παρούσα πρόταση δεν περιλαμβάνονται παρά λίγα από τα σχέδια που αναφέρονται στα προηγούμενα έγγραφα, π.χ. για την επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων στους εφοπλιστές, τους κατασκευαστές πλοίων και τους φορτοεκφορτωτές, που να εξασφαλίζουν τον υπεύθυνο παροπλισμό και την ανακύκλωση των πλοίων που φτάνουν στο τέλος του οικονομικού κύκλου τους. Τα μέτρα που προτείνονται θα μπορούσαν να είναι αποφασιστικότερα είναι ασθενικά και χωρίς νομικές ασάφειες γεμάτα νομικά κενά."

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Υπέρ: 70
Κατά: 72
Αποχές: 0

Σημείο 5.7

Να τροποποιηθεί ως εξής:

"Αν και η υπό εξέταση πρόταση υπερβαίνει τις διατάξεις της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, υπολείπεται των διατάξεων της Σύμβασης της Βασιλείας. Η Επιτροπή δηλώνει ότι δεν θέλει να θέσει τον πήχη πολύ υψηλά για να μην αποτρέψει τα κράτη όπου τα πλοία διαλύονται με τρόπους επιβλαβείς για τον άνθρωπο και το περιβάλλον να προσχωρήσουν στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, πράγμα που θα είχε ως αποτέλεσμα να μην επιτευχθεί ο στόχος του κανονισμού. Αυτή η συλλογιστική είναι αμφισβητήσιμη: όταν ένας δεδομένος νόμος ή κανονισμός (Σύμβαση της Βασιλείας), υφίσταται πολυάριθμες παραβιάσεις, η αντικατάστασή του από ένα νέο νομικό καθεστώς με ασθενέστερες εφαρμοστικές διατάξεις (Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ) δεν φαίνεται να είναι το κατάλληλο μέτρο για την επίλυση του προβλήματος. Η Επιτροπή έπρεπε να δώσει μεγαλύτερη προσοχή σε ένα καλύτερο επίπεδο συμμόρφωσης."

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Υπέρ: 65
Κατά: 86
Αποχές: 0

Σημείο 5.10 και σημείο 1.5 (ψηφίστηκαν ταυτόχρονα)

Να τροποποιηθεί ως εξής:

"Ένα στοιχείο που λείπει, για παράδειγμα, από την πρόταση είναι ένα οικονομικό μέσο που θα επιτρέψει στην Επιτροπή να σπηρεάσει θετικά τις εξελίξεις. Στα προηγούμενα έγγραφα, όμως, το μέσο αυτό αναφερόταν. Η Επιτροπή ανέθεσε επίσης τη διενέργεια μελέτης σχετικά με τις δυνατότητες σύστασης ενός ταμείου στο οποίο θα πρέπει να καταβάλει ένα συγκεκριμένο ποσό κάθε πλοίο που δένει σε ευρωπαϊκό λιμάνι. Το ύψος της εισφοράς μπορεί να αποτελεί συνάρτηση της χωρητικότητας και της τοξικότητας του πλοίου. Επιπλέον, η ίδρυση ενός τέτοιου ταμείου ταιριάζει απόλυτα με την εφαρμογή της αρχής "ο ρυπαίνων πληρώνει". Μέρος των χρημάτων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στη Νοτιοανατολική Ασία, με την επιμόρφωση των εργαζομένων σε ό,τι αφορά την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία, την αύξηση της ευαισθητοποίησης σε τοπικό επίπεδο σχετικά με τους κινδύνους της αλόγιστης διάλυσης μεγάλων ποντοπόρων πλοίων και με τη βελτίωση των τοπικών δημόσιων υποδομών."

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Υπέρ: 69
Κατά: 80
Αποχές: 2