

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el «Libro Verde: Mejorar el desmantelamiento de los buques»

COM(2007) 269 final

(2008/C 120/08)

El 22 de mayo de 2007, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el

«Libro Verde: Mejorar el desmantelamiento de los buques».

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 31 de octubre de 2007 (ponente: Sr. Adams).

En su 440º Pleno de los días 12 y 13 de diciembre de 2007 (sesión del 13 de diciembre de 2007), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por unanimidad del presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité Económico y Social Europeo (CESE) acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de poner en marcha acciones a nivel internacional y regional dirigidas a cambiar cuanto antes las inaceptables prácticas de desmantelamiento de buques que se siguen en la actualidad.

1.2 Tal y como está estructurado actualmente, el sector internacional de desmantelamiento de buques abarca desde instalaciones en diques secos seguras y bien reguladas, hasta playas en las que los buques son desmantelados a mano con una protección mínima en cuanto a la salud, la seguridad y el medio ambiente. La mayor parte de los buques de la marina mercante va a parar a una de esas playas en el sur de Asia. En todo el mundo se registra una importante escasez de instalaciones de desmantelamiento compatibles con los principios de sostenibilidad medioambiental y social.

1.3 Al Comité le preocupa que esta situación se vea agravada por el incremento del número de buques que dejarán de estar en servicio en los próximos años, debido a la obsolescencia de los petroleros monocasco en todo el mundo; por el actual volumen pendiente de ser desguazado, estimado en 15 millones de toneladas de desplazamiento en rosca (TDR) ⁽¹⁾; y por el reciente auge en la construcción naval. La necesidad de desmantelar parte de los buques en los próximos años es la consecuencia de las medidas adoptadas por la OMI (Organización Marítima Internacional) y propugnadas por la UE para proteger su medio ambiente, por lo que la UE tiene una clara responsabilidad de emprender acciones.

1.4 Hay que destacar que algunos armadores no prevén en sus gastos de funcionamiento una eliminación segura y controlada de los buques al final de su vida útil, si bien un amplio grupo ⁽²⁾ reconoce la necesidad de emprender acciones y está empezando a tomar medidas voluntarias.

1.5 Por otra parte, a pesar de que en la UE existen disposiciones jurídicas que deberían evitar que los buques realizaran un último viaje para ser desmantelados en emplazamientos con instalaciones inadecuadas, es fácil no cumplirlas. El CESE ha defendido de forma consecuente, recientemente en marzo de 2007 con su Dictamen sobre el Libro Verde *Hacia una política*

marítima de la Unión Europea ⁽³⁾, que los Estados miembros deberían ratificar lo antes posible los convenios internacionales sobre seguridad marítima y protección medioambiental y garantizar su debido cumplimiento.

1.6 Es obvio que el desmantelamiento de los buques al final de su vida útil es una tarea compleja que proporciona una gran cantidad de empleos y de recursos de materias primas, lo que hace que los países en desarrollo ofrezcan desmantelamientos de bajo coste. Al mismo tiempo, el Comité reconoce que la pobreza estructural y los numerosos problemas sociales y jurídicos de algunas áreas del sur de Asia están estrechamente relacionados con el hecho de que ni siquiera existan unos estándares mínimos de seguridad en el trabajo, unas normas mínimas en el ámbito laboral o de protección medioambiental, o de que éstas no se apliquen.

Por consiguiente, el CESE recomienda lo siguiente

1.7 La OMI debería establecer un régimen internacional sólido para la identificación, el control y la eliminación de los buques al final de su vida útil. Dicho régimen ha de tener un nivel de control equivalente al del Convenio de Basilea: incorporar todos los estándares pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), no permitir exenciones y evitar que buques que han llegado al final de su vida útil transporten residuos peligrosos hasta países que no sean Partes en el Convenio y en los que las instalaciones son inadecuadas.

1.8 Sin embargo, la aplicación de dicho régimen requerirá varios años, por lo que:

- se debería animar y apoyar a los armadores para que pongan en marcha de un modo voluntario programas eficaces destinados a minimizar los problemas de la eliminación de los buques;
- la UE debería aplicar inequívocamente la legislación vigente haciendo que se cumpla el Reglamento sobre el traslado de residuos. Debería procederse inmediatamente a adoptar las medidas necesarias para que los Estados rectores de puertos sean autorizados a declarar que un buque ha llegado al final de su vida útil, y apoyar la elaboración de un documento de

⁽¹⁾ Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente: Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships, Informe final, junio de 2007.

⁽²⁾ Miembros de ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO, INTERCARGO, que forman juntos gran parte de la flota mundial.

⁽³⁾ DO C 168 de 20.7.2007, p. 50.

referencia que aclare los términos «intención de eliminar» y «país exportador». El CESE solicita también a la Comisión que adopte y aplique con carácter de urgencia una serie de medidas adicionales para evitar el riesgo de incumplimiento, tales como exigir fianzas a los buques de más de 25 años o a los calificados como de alto riesgo, o subordinar las subvenciones destinadas al sector del transporte marítimo a la utilización de instalaciones de desmantelamiento y de limpieza previa respetuosas con el medio ambiente; y

- la UE debería desarrollar un sistema de certificación y de auditoría a cargo de terceros que asegurase unas instalaciones de desmantelamiento seguras y respetuosas con el medio ambiente. Esta medida, solicitada por el sector de los armadores, contribuirá a crear unas condiciones de competencia equitativas y transparentes.

1.9 El CESE respalda plenamente la iniciativa de fomentar las mejores prácticas para el reciclado de buques, así como su limpieza previa de gases y residuos tóxicos dentro de la UE. El compromiso alcanzado entre los Estados miembros de aplicar este tratamiento a todos los buques estatales, y la instauración de cláusulas vinculantes sobre el final de la vida útil de los buques en el caso de que dichos buques sean vendidos a terceros, suponen unos primeros pasos cruciales en favor de dichas medidas. La limpieza previa de los buques antes de su exportación contribuirá a hacer llegar acero secundario limpio hasta destinos del sur de Asia en los que hay una gran demanda. A estos efectos, se debería elaborar un documento de referencia sobre la limpieza previa.

1.10 Una manera de paliar algunos de los problemas más graves sería suministrar asistencia financiera y técnica a los países del sur de Asia para mejorar sus instalaciones. Para ello, como mínimo habría que procurar que las operaciones que actualmente se realizan en playas tengan lugar en muelles controlados o en diques secos, facilitar mejores condiciones de seguridad y poner en marcha instalaciones de gestión final de los residuos.

1.11 El CESE reconoce que una acción eficaz en este terreno acarrearía gastos adicionales. Apoya las propuestas provisionales de la Comisión de crear mecanismos que garanticen que dichos gastos pasen a formar parte de los gastos habituales de funcionamiento de los buques. En particular, tanto la OMI como los armadores instan a emprender nuevas medidas que aporten a cada buque un fondo de reciclado, fondo que se puede constituir a lo largo de su vida útil o que puede fijarse en forma de fianza en el momento de su botadura. Varias instituciones financieras gozan de una situación privilegiada para estructurar y poner en práctica dichas medidas. En el caso de que no sea posible constituir un fondo, la UE debería considerar la posibilidad de aplicar mecanismos regionales como los impuestos portuarios estatales o similares.

1.12 Los diseños que tienen en cuenta las exigencias en materia de reciclado, así como la identificación de los riesgos existentes y la sustitución de tanto material tóxico como sea posible durante la construcción de los buques, tendrán a largo plazo un efecto positivo, y el CESE apoya los esfuerzos realizados por la UE, la OMI, los armadores y los constructores de buques a este respecto.

2. Introducción

2.1 El contexto de este Dictamen es el transporte marítimo internacional y el traslado internacional de residuos. Cada año, entre 200 y 600 grandes buques son desmantelados y reciclados para recuperar su acero y otras materias primas. La mayoría de estos trabajos se realiza en playas de marea de países del sureste asiático en las que se presta poca atención a la seguridad de los trabajadores o a la protección medioambiental. Se estima que en los próximos ocho años la cantidad de materiales peligrosos (fangos de hidrocarburos, aceites, pintura, PVC y amianto) que llegará a estos lugares de desmantelamiento en forma de buques para el desguace será de unos 5,5 millones de toneladas.

2.2 Ninguno de los emplazamientos utilizados para el desmantelamiento de buques en el subcontinente indio dispone de contención para evitar la contaminación del suelo y del agua, y el tratamiento de los residuos rara vez se ajusta siquiera a unas normas medioambientales mínimas. Los bajos niveles de las medidas de seguridad provocan altas tasas de accidentes y grandes riesgos a largo plazo para la salud de los trabajadores por la manipulación de materiales tóxicos sin una protección adecuada (*).

2.3 El traslado de buques al final de su vida útil desde países industrializados a países en desarrollo se regula mediante leyes internacionales sobre el traslado de residuos, y el Reglamento comunitario sobre traslado de residuos establece la prohibición de exportar desde la UE buques que contengan materiales peligrosos. Sin embargo, los traspasos a corredores navieros y el reabanderamiento ocultan la propiedad y responsabilidad, dificultan la aplicación de la legislación vigente y permiten a armadores poco responsables eludir sus obligaciones.

2.4 Una de las soluciones consistiría en aumentar la capacidad de la UE. No obstante, a pesar de que esto supondría un paso adelante y de que se podría utilizar para los buques de guerra y de Estado, es poco probable que se pudiese tratar más que un pequeño porcentaje de los 105 millones de TDR que se estima habrá que desmantelar para el año 2020 (**).

2.5 Por ello, el Libro Verde examina con carácter de urgencia distintas soluciones que permitan mejorar las normas de forma rentable y completa de conformidad con la legislación europea e internacional vigente mencionada anteriormente.

3. Resumen del Libro Verde

3.1 De acuerdo con las conclusiones de la reunión del Consejo de noviembre de 2006, la Unión Europea considera como una de sus prioridades la gestión ecológica del desmantelamiento de buques. La Comisión ya explicó su postura en el Libro Verde sobre la política marítima de junio de 2006 (**), en el que se defiende la idea de que la futura política marítima de la UE debería apoyar iniciativas a nivel internacional para conseguir unos estándares mínimos obligatorios para el reciclado de buques y fomentar el establecimiento de instalaciones de reciclaje limpias.

(*) Young Power in Social Action (YPSA), informe sobre los trabajadores en el sector del desmantelamiento de buques (2005).

(**) Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, Informe final, junio de 2007.

(***) COM(2006) 275 final, Bruselas, 7 de junio de 2006.

3.2 Dicho Libro Verde presenta ideas originales para continuar e intensificar el diálogo con los Estados miembros y las partes interesadas y preparar el terreno para acciones futuras, e invita a los Estados miembros a responder a una serie de preguntas de fondo que ponen de relieve los problemas principales.

3.3 Con este ejercicio no se pretende devolver artificialmente a la UE la actividad de reciclado de buques, privando de ese modo a los países del sur de Asia de una fuente de ingresos de primer orden y de los materiales que tanto necesitan, sino, principalmente, proteger el medio ambiente y la salud de las personas. El objetivo final es encontrar soluciones sostenibles a escala global.

3.4 En la actualidad, las instalaciones para el reciclado de buques que cumplen las normas medioambientales y de seguridad pueden abarcar un máximo de 2 millones de TDR/año a escala mundial, lo que representa aproximadamente el 30 % de la demanda total de desguace prevista en años normales. La mayoría de las instalaciones —especialmente en China, aunque también en algunos Estados miembros de la UE— no puede ofrecer los mismos precios que sus competidores del sur de Asia por la chatarra, y sus costes son mucho mayores. Estas (y todas las demás) instalaciones se verán sometidas muy pronto a una gran carga de trabajo, ya que 1 300 petroleros monocasco tendrán que ser desmantelados antes de 2015 como consecuencia de las medidas adoptadas a raíz de los desastres del *Erika* y el *Prestige* (7). La principal preocupación es que la contratación de trabajadores poco cualificados, que tendrán que tratar un volumen cada vez mayor, reduzca todavía más los estándares de seguridad y de protección medioambiental. El nivel máximo se alcanzará en 2010, cuando se estima que se desguazarán unos 800 buques monocasco, por lo que urge pasar a la acción.

3.5 Situación jurídica

El Convenio de Basilea de 1989 proporciona un marco que permite controlar los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos. En 1997, la «prohibición de Basilea», que establecía la prohibición absoluta de exportar residuos peligrosos desde los países de la OCDE (8) a los países ajenos a la OCDE, fue incorporada a la legislación comunitaria, y es vinculante para todos los Estados miembros. Sin embargo, en cuanto un buque abandona aguas europeas es muy difícil hacer efectiva esta prohibición de exportación. El proyecto de Convenio que se está estudiando actualmente en la OMI propone otras normas vinculantes sobre el desmantelamiento de buques, si bien la opinión general es que dicho Convenio entrará en vigor mucho después de que el periodo de desmantelamiento haya alcanzado su máxima actividad.

3.6 Aspectos económicos del desmantelamiento de buques

Hoy en día, la gran mayoría de los buques son desmantelados en el sur de Asia por las ventajas resultantes de varios factores económicos. Las más importantes son las siguientes:

- Los requisitos reglamentarios en materia de tratamiento de los residuos, de salud y de seguridad son menos exigentes o no se aplican.
- Los costes salariales son mucho más bajos. El desmantelamiento en playas no se presta a la utilización de maquinaria pesada, por lo que la mano de obra representa una parte importante del coste de los trabajos.
- La llegada de buques para el desguace se produce de una forma irregular y variada. De manera general, se tiende a retirar de servicio a los buques cuando las tarifas de flete son bajas. Por otra parte, los buques que llegan a las playas tienen muy distintos diseños y composición.
- Debido a las exigencias reglamentarias, en los países de la OCDE no existe prácticamente mercado para el acero usado y los equipos de segunda mano de los buques.

En realidad, la Comisión deja claro que el hecho de que el mercado del sur de Asia funcione se debe a la extrema externalización de los costes, que causa graves problemas sociales y medioambientales.

3.7 Efectos medioambientales y sociales

La mayor parte de los desmantelamientos de buques se realiza en playas abiertas donde no existen ni sistemas de contención ni instalaciones de retratamiento ni de eliminación de los residuos. Debido a esta falta de instalaciones, una gran cantidad de sustancias dañinas para el medio ambiente se infiltran en el suelo, la arena y el mar, mientras que la combustión de pinturas y revestimientos de plástico contamina la atmósfera. Las explosiones mortales son algo frecuente, los porcentajes de accidentes son altos y las medidas de seguridad se consideran totalmente insuficientes. Los trabajadores están expuestos a enfermedades crónicas irreversibles. Alrededor del 16 % de los trabajadores que manipulan amianto en los astilleros de desmantelamiento indios de Alang padecen asbestosis. En Bangladesh, en los últimos 20 años (9), más de 400 trabajadores han muerto en accidentes laborales y más de 6 000 se lesionaron gravemente.

3.8 Situación internacional

Desde 2005, la OMI, en colaboración con la OIT y con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), está trabajando en un régimen vinculante a nivel internacional para el desmantelamiento limpio de buques. Se está negociando un proyecto de convenio que tendrá que ser aprobado en 2009, pero que no entrará en vigor hasta algunos años más tarde. Actualmente, el proyecto no se aplica a los buques de guerra ni a los buques estatales. Además, aún quedan cuestiones pendientes respecto a los estándares externos adoptados fuera del marco de la OMI, a las normas medioambientales de referencia para las instalaciones de reciclado de buques y a los requisitos de información, incluidas las notificaciones de Estado a Estado y los mecanismos de cumplimiento. La Comisión indica que es poco probable que el convenio propuesto garantice un nivel equivalente al del Convenio de Basilea en cuanto a control, observancia y protección.

(7) Reglamento (CE) n.º 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de febrero de 2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2978/94 del Consejo.

(8) Reglamento (CEE) n.º 259/93 del Consejo, de 1 de febrero de 1993, relativo a la vigilancia y al control de los traslados en el interior, a la entrada y a la salida de la Comunidad Europea, en su versión modificada, DOL 30 de 6.2.1993, p. 1.

(9) Young Power in Social Action (YPSA), informe sobre los trabajadores en el sector del desmantelamiento de buques (2005).

3.9 Soluciones internacionales

El Libro Verde sugiere que el convenio que actualmente está estudiando la OMI es el mejor medio para conseguir un enfoque a largo plazo. Sin embargo, una de las preocupaciones a propósito de dicho convenio es que no tenga la suficiente fuerza y que llegue demasiado tarde para solucionar el problema de la retirada progresiva de los petroleros monocasco, que requerirá una solución provisional. Esta es la razón por la que la Comisión propone opciones para mejorar la gestión del desmantelamiento de buques en Europa con el fin de apoyar los esfuerzos realizados a nivel internacional. Si se tiene en cuenta la gran cantidad de buques que tendrán que ser desguazados en los próximos años, se constata la urgencia del asunto.

3.10 Mejorar la observancia de la normativa de la UE sobre traslado de residuos

Además de una mejor cooperación entre los Estados miembros y de una orientación suplementaria sobre las definiciones de residuos y de instalaciones de reciclaje aceptables, la mejora implicará un mejor cumplimiento de la normativa en los puertos europeos por parte de las autoridades portuarias y de las encargadas del traslado de residuos. A este respecto, habrá que prestar especial atención a los buques que superen una cierta edad (25 años) y a aquellos que se sospeche que pueden ser desmantelados de manera inminente. Por otra parte, hay que mejorar el seguimiento de los buques que han llegado al final de su vida útil y fomentar la cooperación con terceros países clave (como puede ser Egipto, por el Canal de Suez). La Comisión propone también una política que se centre en el desmantelamiento de los buques de guerra y de otros buques estatales.

3.11 Reforzar la capacidad de desmantelamiento de buques de la UE

Teniendo en cuenta que la capacidad de desmantelamiento de la UE y de otros países de la OCDE (especialmente Turquía) apenas alcanza para los buques de guerra y otros buques estatales que se retirarán del servicio en los próximos diez años, se puede prever que en un futuro próximo la capacidad de desmantelamiento en condiciones aceptables en dicha región sufrirá un déficit considerable. Pero también es cierto que las instalaciones respetuosas con el medio ambiente, en su estado actual, no pueden competir con las empresas de desguace de buques del sur de Asia. Mientras no se apliquen unas medidas eficaces a nivel internacional que contribuyan a asegurar unas condiciones de competencia equitativas, la Comisión propone que se centre la atención en los buques estatales. Los Estados miembros podrían garantizar la explotación de tales instalaciones si actúan de una manera ejemplar a la hora de eliminar sus buques de guerra. Si en los acuerdos de venta de buques de guerra a países que no pertenecen a la UE se incluyesen cláusulas de eliminación de los buques al final de su vida útil, la responsabilidad de la eliminación podría ampliarse correctamente.

3.11.1 Teniendo en cuenta el gran número de buques que forman la flota mercante, se requerirán iniciativas para conseguir introducir cambios en sus actuales prácticas. Una posibilidad, como se menciona a continuación, sería crear un sistema de financiación a través del cual tanto armadores como otras partes contribuyesen a un desmantelamiento de buques a nivel mundial seguro y respetuoso con el medio ambiente.

3.12 Asistencia técnica y transferencia de tecnología y mejores prácticas a los países con instalaciones de reciclado

A pesar de sus graves inconvenientes sociales y medioambientales, el desmantelamiento de buques contribuye de un modo fundamental al desarrollo económico de algunos países del sur de Asia. Por lo tanto, sería conveniente potenciar la modernización de las instalaciones de dichos países a través de la asistencia técnica y de una mejor legislación. Sin embargo, se considera que la ausencia o la no aplicación de unas normas elementales de seguridad en los lugares de trabajo o de protección medioambiental van estrechamente unidas a la pobreza estructural y a otros problemas sociales y jurídicos. Para que los cambios sean duraderos, cualquier tipo de asistencia debería ser incorporada en un marco más amplio.

3.13 Fomentar la actuación voluntaria

Los armadores están en la mejor de las posiciones para garantizar una eliminación segura. Hoy en día, hay ya ejemplos positivos de acuerdos voluntarios entre armadores europeos y astilleros de desmantelamiento para fomentar la mejora de las instalaciones. A corto plazo, también puede ser recomendable fomentar códigos y acuerdos voluntarios a través de premios y certificaciones que se acojan a la responsabilidad social de las empresas⁽¹⁰⁾. Las prácticas contables conformes a las normas sociales y los acuerdos voluntarios, que pueden ser eficaces si se conciben correctamente, son la manera más rápida de mejorar las cosas. No obstante, si se constata que en la práctica no se respeta el compromiso, tal vez sea necesario recurrir a la legislación.

3.14 Fondo para el desmantelamiento de buques

La cuestión que se plantea es si la ayuda financiera debe dirigirse a las instalaciones de desmantelamiento limpio de buques situadas en la UE o a los armadores que envíen sus buques a astilleros ecológicos, bien para su desmantelamiento completo o para descontaminarlos. Se ponen de relieve tanto los altos costes que puede ocasionar tal ayuda, como el posible conflicto con el principio de que «quien contamina paga». Por eso, el Libro Verde defiende la opinión de que los gastos ocasionados por la eliminación sostenible de los buques al final de su vida útil deberían incluirse de manera estandarizada en los gastos de funcionamiento de los buques.

3.14.1 La creación de un fondo para el desmantelamiento sostenible de los buques, que es un elemento obligatorio del nuevo régimen internacional sobre desmantelamiento de buques puesto en marcha por la OMI, podría constituir también un paso adelante positivo. Los fondos de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos del Convenio MARPOL son un precedente para esta iniciativa.

3.15 Otras opciones

Existen también otras medidas que podría resultar útiles para el proceso de modernización del sector del desmantelamiento de buques a corto y a medio plazo. De forma sintética, son las siguientes:

a) *Elaborar una normativa de la UE, en particular sobre petroleros monocasco.*

⁽¹⁰⁾ Por ejemplo, como el diseñado por Marisec (www.marisec.org/recycling) y la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA).

- b) *Racionalizar las ayudas al transporte marítimo vinculándolas al desmantelamiento ecológico de buques.*
- c) *Establecer un sistema de certificación europeo para el desmantelamiento limpio de buques y premios por reciclado ecológico ejemplar.*
- d) *Intensificar la investigación internacional sobre el desmantelamiento de buques.*

4. Observaciones generales

4.1 Gran parte del reciclado de los buques se lleva a cabo en condiciones que incumplen los estándares internacionalmente aceptados de salud y seguridad de los trabajadores y de protección medioambiental.

4.2 Es fundamental que la UE garantice que las medidas de protección marítima y de seguridad que ha impuesto, por ejemplo para los petroleros monocasco, no se traduzcan en un simple traspaso de los daños a los países en desarrollo, sino que, en efecto, se aborden mediante la plena aplicación del Reglamento sobre el traslado de residuos, que incorpora el Convenio de Basilea e incluye la Enmienda de prohibición de Basilea y sus principios.

4.3 Además de la asistencia técnica y financiera para mejorar las condiciones de las instalaciones de desmantelamiento de buques en los países en desarrollo, se necesitarán fondos para la recuperación del suelo y del agua contaminados, así como para

remediar otros daños causados por un desmantelamiento de buques incontrolado. No obstante, también cabe recordar que los tipos de problemas endémicos de la situación sobre el terreno en los países en desarrollo no se pueden solucionar simplemente facilitando el acceso a los avances tecnológicos.

4.4 El CESE comparte tanto la preocupación de la Comisión al respecto como su enfoque, que conlleva la aplicación de una serie muy amplia de medidas. Debido a la urgente necesidad de mejorar las instalaciones y las condiciones, especialmente en Bangladesh, convendría dar prioridad a la tarea de determinar qué formas de asistencia, reglamentación e incentivos son las más eficaces, con el fin de que las propuestas puedan ser definidas en un libro blanco y se puedan llevar a cabo los análisis de impacto adecuados. El sector del transporte marítimo reconoce también la necesidad de mejorar los estándares de salud y seguridad en los astilleros de reciclado de buques de todo el mundo ⁽¹⁾, y está convencido de que la UE tiene que desempeñar un papel tanto a este respecto como en su influencia en la OMI.

5. Observaciones específicas

5.1 Para garantizar claridad y brevedad, las observaciones específicas que se desprenden del trabajo del Comité en esta materia se han agrupado en unas medidas prácticas recogidas en las «Conclusiones y recomendaciones» (puntos 1.1 a 1.12) que introducen este dictamen.

Bruselas, 13 de diciembre de 2007.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ El reciclaje de buques — Perspectivas para el futuro, BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.