

## Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen”

COM(2007) 269 final

(2008/C 120/08)

De Europese Commissie heeft op 22 mei 2007 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

*Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen.*

De gespecialiseerde afdeling Landbouw, plattelandontwikkeling, milieu, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 31 oktober 2007 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Adams.

Het Comité heeft tijdens zijn op 12 en 13 december 2007 gehouden 440e zitting (vergadering van 13 december 2007) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

### 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ingenomen met het voorstel van de Commissie om op zowel internationaal als regionaal niveau actie te ondernemen om zo snel mogelijk verandering te brengen in de huidige onaanvaardbare praktijken bij de ontmanteling van schepen.

1.2 De internationale scheepsontmantelingssector heeft een gevarieerde structuur, met aan het ene uiterste veilige, goed gereuleerde droogdokinstallaties en aan het andere stranden waar schepen met de hand worden gesloopt met slechts minimale voorzieningen qua gezondheid, veiligheid en milieu. De meeste koopvaardijsschepen komen uiteindelijk op zo'n strand in Zuid-Azië terecht. Wereldwijd bestaat er een ernstig tekort aan ontmantelingsinstallaties waar op een sociaal en ecologisch duurzame wijze wordt gewerkt.

1.3 Het Comité vreest dat deze situatie zal verergeren door de golf van schepen die de komende paar jaar uit de vaart zullen worden genomen omdat enkelwandige olietankers van het wereldtoneel moeten verdwijnen, er thans een achterstand van naar schatting 15 miljoen *Light Displacement Tonnage* (LDT) bestaat<sup>(1)</sup> en de scheepsbouwsector de laatste tijd sterk is gegroeid. Dat er de komende jaren zoveel schepen ontmanteld moeten worden is deels terug te voeren op maatregelen die de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft getroffen op aandringen van de EU, die zo haar eigen milieu wil beschermen. De EU heeft dan ook duidelijk de verantwoordelijkheid om actie te ondernemen.

1.4 Sommige scheepseigenaren voorzien bij hun bedrijfskosten niet in een post voor een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde ontmanteling, al beseft een grote groep<sup>(2)</sup> dat actie noodzakelijk is; zij werken dan ook aan vrijwillige maatregelen.

1.5 Hoewel het in de EU verboden is dat afgeschreven schepen koers zetten naar locaties met ontoereikende ontmantelingsfaciliteiten, kan deze wetgeving gemakkelijk omzeild worden. Het EESC heeft er keer op keer op gewezen, onlangs nog in zijn advies van maart 2007 over het Groenboek *Naar een toekomstig maritiem beleid voor de Unie*<sup>(3)</sup>, dat lidstaten de internationale verdragen inzake maritieme veiligheid en milieubescher-

ming zo spoedig mogelijk dienen te ratificeren en ervoor moeten zorgen dat deze daadwerkelijk worden gehandhaafd.

1.6 Het ontmantelen van afgeschreven schepen is een complexe materie, mede omdat het de ontwikkelingslanden die dat goedkoop kunnen doen, een belangrijke bron van werkgelegenheid en grondstoffen oplevert. Anderzijds houden de structurele armoede en andere sociale en juridische problemen in sommige gebieden van Zuid-Azië nauw verband met het feit dat zelfs de meest elementaire arbeids-, veiligheids- en milieunormen ontbreken of niet worden nageleefd.

*Het EESC doet daarom de volgende aanbevelingen:*

1.7 Via de IMO moet een strenge internationale regeling worden ingevoerd om afgeschreven schepen te identificeren, te controleren en te verwijderen. De controle dient daarbij even scherp te zijn als in het geval van het Verdrag van Bazel: alle relevante normen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) moeten in de regeling worden opgenomen, er mogen geen uitzonderingen worden toegestaan en er moet worden voorkomen dat afgeschreven schepen met gevaarlijk afval koers zetten naar landen met ontoereikende installaties die geen verdragspartij zijn.

1.8 Het zal echter nog jaren duren voordat een dergelijke IMO-overeenkomst uitgevoerd kan worden. Daarom pleit het EESC voor het volgende:

— doeltreffende vrijwillige programma's van scheepseigenaren om de problemen rond de ontmanteling van schepen zoveel mogelijk te beperken moeten aangemoedigd en ondersteund worden;

— de EU moet haar huidige wetgeving duidelijk toepassen door de afvaltransportverordening te handhaven. Er dient onmiddellijk actie te worden ondernomen om ervoor te zorgen dat havenstaten de bevoegdheid hebben om een schip „afgeschreven” te verklaren en ter ondersteuning van een begeleidend document waarin de termen „bedoeling om te verwijderen” en „land van uitvoer” worden verduidelijkt. Het EESC verzoekt de Commissie ook met spoed aanvullende maatregelen uit te werken en uit te voeren om omzeiling te voorkomen, zoals het eisen van een borg voor schepen die

<sup>(1)</sup> Europese Commissie, DG Milieu: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, eindrapport, juni 2007.

<sup>(2)</sup> Leden van ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO en INTERCARGO, die samen een groot deel van de wereldvloot in handen hebben.

<sup>(3)</sup> PB C 168 van 20.7.2007, blz. 50.

ouder zijn dan 25 jaar of waarvan is vastgesteld dat zij een groot risico inhouden en het koppelen van verdere subsidies voor de scheepvaartindustrie aan het gebruik van „groene” faciliteiten om schepen te ontmantelen of voorafgaand aan hun reis naar de sloop te reinigen;

- de EU zou zich moeten toelagen op een regeling voor veilige en milieuhygiënisch verantwoorde ontmantelingsinstallaties waarbij certificering en auditing door derden worden uitgevoerd. Een dergelijke regeling, waarop door de scheepseigenaren is aangedrongen, zal een transparant *level playing field* tot stand helpen brengen.

1.9 Het EESC is er een groot voorstander van dat *best practices* bij het recyclen van schepen worden bevorderd en schepen binnen de EU van gas en giftige stoffen worden ontdaan voordat ze naar de sloop in derde landen gaan. Als cruciale eerste stap daartoe moeten de lidstaten zich ertoe verbinden om alle schepen in staatseigendom op deze manier te behandelen en moeten er bij de verkoop van afgeschreven schepen aan derden bindende afspraken over de sloop worden gemaakt. Door schepen die naar de sloop in derde landen gaan van te voren te reinigen kan schoon secundair staal worden geleverd aan Zuid-Aziatische bestemmingen waar de vraag daarnaar groot is. Te dien einde moet een begeleidend document over het vooraf reinigen van schepen worden opgesteld.

1.10 Door financiële en technische bijstand te verlenen aan Zuid-Aziatische landen om hun installaties te verbeteren — zodat schepen in ieder geval niet meer op stranden maar in afgesloten installaties aan pieren of in droogdokken worden gesloopt, de veiligheid wordt verbeterd en er installaties komen voor de verdere verwerking van het afval — kunnen enkele van de meest ernstige problemen verlicht worden.

1.11 Het EESC erkent dat toereikende maatregelen extra geld zullen kosten. Het steunt de door de Commissie geschetste regelingen die ervoor moeten zorgen dat dergelijke kosten tot de normale bedrijfskosten in de scheepvaart worden gerekend. Vooral door de IMO en de scheepseigenaren wordt erop aangedrongen dat er voor elk schip een recyclingsfonds wordt ingesteld, dat tijdens de levensduur van het schip wordt opgebouwd of als waarborg wordt afgegeven als het schip in de vaart wordt genomen. Diverse financiële instellingen zijn bij uitstek in staat om dergelijke maatregelen te structureren en uit te voeren. Lukt het niet een dergelijk fonds in te voeren, dan zou de EU naar regionale mechanismen, zoals havenstaatbelastingen of iets dergelijks, moeten kijken.

1.12 Wanneer al bij het ontwerpen van schepen naar de recyclingsmogelijkheden wordt gekeken, d.w.z. dat de risico's worden vastgesteld en giftige materialen tijdens de bouw zoveel mogelijk worden vervangen, kunnen op lange termijn positieve effecten worden bereikt. Het EESC steunt dergelijke inspanningen van zowel EU, IMO als scheepseigenaren en scheepsbouwers.

## 2. Inleiding

2.1 Achtergrond van dit advies is de internationale scheepvaart en het internationale vervoer van afval. Jaarlijks worden 200 tot 600 grote schepen gesloopt om het staal en andere

grondstoffen van deze schepen weer te kunnen gebruiken. Een groot gedeelte van deze sloopactiviteiten gebeurt op getijdenstranden in Zuid-Aziatische landen en voor de veiligheid van de werknemers of de bescherming van het milieu is daarbij nauwelijks aandacht. De hoeveelheid gevaarlijke stoffen (met name oliehoudend slijk, olie, verf, PVC en asbest) die de komende acht jaar uit sloopschepen zal worden gehaald en op sloopwerven zal terecht komen, wordt geraamd op 5,5 miljoen ton.

2.2 Van de sloopwerven waar schepen worden ontmanteld, heeft er op het Indiase subcontinent niet één maatregelen genomen om bodem- en waterverontreiniging te voorkomen. Bij de verwerking van het afval worden zelfs de meest elementaire milieunormen zelden nageleefd. Aangezien er weinig veiligheidsmaatregelen worden getroffen komen ongevallen veel voor en loopt de gezondheid op langere termijn gevaar doordat werknemers zonder adequate bescherming in aanraking komen met toxische materialen <sup>(4)</sup>.

2.3 De overbrenging van sloopschepen van industrie- naar ontwikkelingslanden valt onder de internationale wetgeving inzake het vervoer van afval en de uitvoer van vaartuigen die gevaarlijke stoffen bevatten uit de EU is verboden op grond van de afvaltransportverordening. Wanneer schepen aan scheepsmakelaars worden overgedragen en van vlag veranderen worden eigendom en aansprakelijkheid echter onduidelijke kwesties, waardoor de wetgeving moeilijk te handhaven is en onverantwoordelijke eigenaars de ruimte krijgen om onder hun verplichtingen uit te komen.

2.4 Uitbreiding van de capaciteit in de EU, bijvoorbeeld voor de ontmanteling van marineschepen en staatschepen, zou enig soelaas bieden. Probleem is echter dat waarschijnlijk slechts een klein percentage van de geraamde 105 miljoen LDT die in de periode tot 2020 ontmanteld zal moeten worden <sup>(5)</sup>, op deze manier verwerkt zou kunnen worden.

2.5 De Commissie zoekt in het groenboek dan ook dringend naar kostenefficiënte maatregelen om op grote schaal in overeenstemming met bovengenoemde Europese en internationale wetgeving strengere normen in te kunnen voeren.

## 3. Samenvatting van het Groenboek

3.1 In zijn conclusies van 20 november 2006 stelde de Raad dat het milieuvriendelijke beheer van de ontmanteling van schepen voor de Europese Unie een prioriteit is. De Commissie had haar standpunt al geformuleerd in haar Groenboek inzake maritiem beleid van juni 2006 <sup>(6)</sup>, nl. dat de EU in het kader van haar toekomstige maritiem beleid internationale initiatieven moet ondersteunen om bindende minimumnormen voor scheepsrecycling vast te stellen en de bouw van „groene” recyclinginstallaties dient aan te moedigen.

<sup>(4)</sup> Rapport van Young Power in Social Action (YPSA) over werknemers in scheepssloperijen.

<sup>(5)</sup> Europese Commissie, DG Milieu: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, eindrapport, juni 2007.

<sup>(6)</sup> COM(2006) 275 final van 7.6.2006.

3.2 In dit groenboek worden nieuwe ideeën geopperd om het overleg met de lidstaten en de belanghebbenden voort te zetten en te stimuleren en nieuwe maatregelen voor te bereiden, en worden belanghebbenden opgeroepen antwoord te geven op een aantal centrale vragen waarmee de belangrijkste problemen worden aangegeven.

3.3 De belangrijkste doelstelling van deze inspanningen is de bescherming van het milieu en van de menselijke gezondheid. Het is niet de bedoeling scheepsrecyclingactiviteiten op kunstmatige wijze terug te halen naar de EU en de landen in Zuid-Azië op die manier een belangrijke bron van inkomsten en noodzakelijke materialen te ontnemen. Het uiteindelijke doel is tot duurzame mondiale oplossingen te komen.

3.4 Op dit moment bedraagt de capaciteit voor scheepsrecycling die voldoet aan de milieu- en veiligheidsnormen maximaal 2 miljoen ton per jaar op wereldschaal. Dit stemt overeen met ongeveer 30 % van de verwachte sloopvraag in een doorsnee jaar. De meeste van deze werven — vooral in China, maar ook in sommige EU-lidstaten — kunnen niet dezelfde schrootprijzen bieden als hun concurrenten in Zuid-Azië en hebben veel hogere kosten. Deze (en alle andere) ontmantelingswerven zullen binnenkort onder druk komen te staan omdat in 2015 1 300 enkelwandige tankers uit de vaart genomen moeten zijn als gevolg van maatregelen die na de rampen met de *Erika* en de *Prestige* zijn genomen (<sup>7</sup>). Het grootste punt van zorg is dat de veiligheids- en milieunormen verder uitgehouden zullen worden wanneer minder ervaren arbeiders worden aangeworven om het sterk toegenomen volume te kunnen verwerken. Aangezien een piek bereikt zal worden in 2010, wanneer naar schatting mogelijk zo'n 800 enkelwandige tankers gesloopt zullen worden, moet dringend actie worden ondernomen.

### 3.5 De juridische situatie

Het Verdrag van Bazel van 1989 biedt een kader voor de regulering van internationale transporten van gevaarlijke afvalstoffen. Een absoluut verbod (het „verbod van Bazel”) op de export van gevaarlijk afval van OESO-landen naar niet-OESO-landen (<sup>8</sup>) werd in 1997 opgenomen in de EU-regelgeving en is bindend voor de lidstaten. Het uitvoerverbod is echter zeer moeilijk toepasbaar wanneer een schip de Europese wateren eenmaal heeft verlaten. In het kader van het ontwerpverdrag waarover op dit moment binnen de IMO wordt onderhandeld, worden verdere bindende bepalingen voor de ontmanteling van schepen voorgesteld, maar de heersende opvatting is dat de ontmantelingspiek al lang voorbij zal zijn tegen de tijd dat dit verdrag van kracht wordt.

### 3.6 Economische aspecten van de ontmanteling van schepen

Verreweg de meeste schepen worden in Zuid-Azië ontmanteld vanwege de voordelen die voortvloeien uit verschillende economische factoren, waarvan de belangrijkste zijn:

- minder strenge voorschriften op het gebied van afval, gezondheid en veiligheid of gebrek aan handhaving van deze voorschriften;
- veel lagere loonkosten. Bij de ontmanteling van schepen op stranden kunnen geen zware machines worden ingezet en manuele arbeid blijft daarom een belangrijke kostenfactor;
- de aanvoer van schepen is onregelmatig en gevarieerd. Schepen worden meestal uit de vaart genomen als de vervoerstarieven laag zijn en de schepen lopen sterk uiteen qua ontwerp en samenstelling;
- vanwege bepaalde wettelijke voorschriften bestaat in de OESO-landen geen markt voor gebruikt staal en tweedehands scheepsuitrusting.

De Commissie maakt duidelijk dat de markt in Zuid-Azië eigenlijk functioneert dankzij de extreme externalisering van kosten, waardoor bijzonder problematische sociale en ecologische omstandigheden ontstaan.

### 3.7 Ecologische en sociale aspecten

De schepen worden meestal gesloopt op open stranden zonder enige opvang-, verwerkings- of verwijderingsinstallaties. Een heel scala aan milieuverontreinigende stoffen komt in de bodem, het zand en de zee terecht, en door het verbranden van verf en plastic coatings wordt de atmosfeer vervuild. Dodelijke explosies zijn aan de orde van de dag, er vinden veel ongevallen plaats en de veiligheidsmaatregelen worden als volstrekt ontoereikend beschouwd. Arbeiders lopen ongeneeslijke chronische ziektes op — 16 % van de arbeiders op de Indiase werf Alang die in contact komen met asbest, lijdt aan asbestose. In Bangladesh zijn de afgelopen 20 jaar meer dan 400 arbeiders bij ongevallen omgekomen en meer dan 6 000 arbeiders ernstig gewond geraakt (<sup>9</sup>).

### 3.8 Internationale context

Sinds 2005 werkt de IMO samen met de IAO en het UNEP (het milieuprogramma van de Verenigde Naties) aan bindende internationale regels voor de schone ontmanteling van schepen. Er wordt nu onderhandeld over een ontwerpverdrag, dat tegen 2009 aangenomen zou moeten worden, maar dan pas enkele jaren daarna in werking zal treden. Volgens het huidige ontwerp zal het verdrag niet van toepassing zijn op oorlogsschepen of andere schepen die eigendom zijn van de staat. Over normen buiten het kader van de IMO, basisnormen voor scheepsrecyclingbedrijven, rapportageverplichtingen (waaronder kennisgeving tussen staten) en handhavingsinstrumenten is nog geen overeenstemming bereikt. De Commissie acht het onwaarschijnlijk dat het voorgestelde verdrag eenzelfde controle-, handavings- en beschermingsniveau zal waarborgen als het Verdrag van Bazel.

(<sup>7</sup>) Verordening (EG) nr. 417/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94.

(<sup>8</sup>) Verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (PB L 30 van 6.2.1993, blz. 1) zoals gewijzigd.

(<sup>9</sup>) Verslag van YPSA (Young Power in Social Action) over arbeiders en scheepsloperijen, 2005.

### 3.9 Internationale oplossingen

De beste aanpak op middellange tot lange termijn is volgens de Commissie ondersteuning van het toekomstige IMO-verdrag. Punt van zorg is dat het IMO-verdrag mogelijk niet strikt genoeg zal zijn en te laat zal komen om het probleem van afgeschreven enkelwandige tankers uit de weg te ruimen; voor de tussentijd dient een oplossing te worden gevonden. De Commissie reikt enkele opties aan om het Europese beheer van de ontmanteling van schepen te verbeteren. De bedoeling is dat deze opties en de inspanningen op internationaal niveau elkaar ondersteunen. Het gaat hier om een dringende kwestie omdat een cruciaal aantal afgeschreven schepen de komende paar jaar naar de sloop gebracht zal worden.

#### 3.10 Betere handhaving van de EU-regelgeving inzake de overbrenging van afval

Naast betere samenwerking tussen de lidstaten en nadere richtsnoeren m.b.t. de definitie van afval en een lijst van aanvaardbare recyclingbedrijven vergt dit meer controles door afvaltransport- en havenautoriteiten in Europese havens, met name gericht op oudere schepen (bijv. 25 jaar) of vaartuigen die vermoedelijk ontmanteld zullen worden. Daarnaast moet de opsporing van mogelijk afgeschreven schepen worden verbeterd en moet meer worden samengewerkt met belangrijke derde landen (zoals Egypte, vanwege het Suezkanaal). De Commissie pleit ook voor een specifiek beleid voor de ontmanteling van oorlogsschepen en andere schepen in staatseigendom.

#### 3.11 Versterking van de ontmantelingscapaciteit in de EU

Aangezien de ontmantelingscapaciteit in de EU en andere OESO-landen (met name Turkije) nauwelijks toereikend is voor de oorlogs- en andere staatsschepen die de komende 10 jaar zullen worden afgedankt, zal er in de nabije toekomst een aanzienlijk tekort aan aanvaardbare ontmantelingscapaciteit ontstaan. De „groene” werven kunnen echter niet opboksen tegen de Zuid-Aziatische sloopbedrijven. In afwachting van effectieve internationale maatregelen die gelijke concurrentievoorwaarden moeten waarborgen, moeten acties volgens de Commissie in eerste instantie gericht zijn op schepen die eigendom zijn van de staat. De EU-lidstaten dienen het goede voorbeeld te geven en ervoor te zorgen dat voor de ontmanteling van oorlogsschepen gebruik wordt gemaakt van „groene” werven. Door in de verkoopovereenkomst van oorlogsschepen aan derde landen een clause m.b.t. de ontmanteling op te nemen, kan deze verantwoordelijkheid worden uitgebreid.

3.11.1 Voor de veel omvangrijkere koopvaardijvloot is er behoefte aan initiatieven om veranderingen in de scheepvaartsector op gang te brengen. Te denken valt aan een financieringsstelsel waarbij scheepseigenaren en andere partijen wereldwijd bijdragen tot een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde ontmanteling van schepen (zie hieronder).

#### 3.12 Technische ondersteuning en overdracht van technologie en beste praktijken aan landen waar recycling plaatsvindt

Onlangs de sociale en ecologische nadelen levert de scheepsontmantelingssector een cruciale bijdrage aan de economische ontwikkeling van sommige Zuid-Aziatische landen. Er moet dus worden overwogen de installaties in deze landen d.m.v. technische ondersteuning en betere regelgeving te verbeteren. Het valt echter niet te ontkennen dat het ontbreken of de niet-naleving van elementaire regels inzake de veiligheid op het werk en de bescherming van het milieu nauw samenhangt met structurele armoede en andere sociale en juridische problemen. Om een duurzame verandering op gang te brengen, zal de steun in een ruimer kader moeten worden ondergebracht.

#### 3.13 Aanmoedigen van vrijwillige maatregelen

De eigenaar is de aangewezen persoon om ervoor te zorgen dat de verwijdering op een veilige manier gebeurt. Er zijn voorbeelden van vrijwillige verbintenissen waarbij Europese scheepseigenaren ontmantelingswerven ondersteuning bieden om hun installaties te verbeteren. Bij wijze van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap kunnen op korte termijn vrijwillige codes en overeenkomsten, gekoppeld aan onderscheidingen en een certificeringstelsel, een bijdrage leveren <sup>(10)</sup>. Maatschappelijk verantwoorde praktijken en vrijwillige overeenkomsten kunnen doeltreffend zijn indien ze inhoudelijk goed zijn opgesteld, en ze zijn de snelste manier om verbetering in de situatie te brengen. Als echter blijkt dat de verbintenis niet wordt nageleefd, kan wetgeving alsnog noodzakelijk zijn.

#### 3.14 Fonds voor de ontmanteling van schepen

Er is gediscussieerd over de vraag of rechtstreekse financiële steun aan „groene” ontmantelingswerven in de EU of aan eigenaars die hun schip overbrengen naar „groene” werven, hetzij voor volledige ontmanteling, hetzij voor ontsmetting, overwogen moet worden. Daarbij werd vooral gekeken naar de hoge kosten van dergelijke steun en het feit dat die mogelijk indruist tegen het principe dat de vervuiler moet betalen. De Commissie pleit er in het groenboek dan ook voor dat de kosten van duurzame ontmanteling standaard worden opgenomen onder de bedrijfskosten van een schip.

3.14.1 Oprichting van een fonds voor de duurzame ontmanteling van schepen als bindend onderdeel van de nieuwe internationale regeling inzake de ontmanteling van schepen via de IMO zou een stap in de goede richting kunnen zijn. Een vergelijkbaar fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie bestaat al in het kader van het MARPOL-verdrag.

#### 3.15 Andere beleidsopties

Diverse andere maatregelen kunnen nuttig zijn om verbeteringen binnen bedrijven die schepen ontmantelen op korte en middellange termijn te ondersteunen. Het gaat om:

a) EU-regelgeving, met name inzake enkelwandige olietankers;

<sup>(10)</sup> Bijv. van Marisec ([www.marisec.org/recycling](http://www.marisec.org/recycling)) en de European Community Shipowners Association.

- b) koppeling van scheepvaartsteun aan groene ontmanteling van schepen;
- c) invoering van een Europese certificering voor schone ontmanteling van schepen en onderscheidingen voor modelprojecten op het gebied van groene recycling;
- d) bevordering van internationaal onderzoek inzake de ontmanteling van schepen.

#### 4. Algemene opmerkingen

4.1 Veel scheepsrecyclingsactiviteiten vinden plaats op een manier die indruist tegen internationaal overeengekomen normen op het gebied van de gezondheid en de veiligheid op de werkplek en milieubescherming.

4.2 De EU dient er beslist voor te zorgen dat haar voorschriften op het gebied van maritieme bescherming en veiligheid, bijvoorbeeld m.b.t. enkelwandige tankers, daadwerkelijk worden nageleefd door de afvaltransportverordening, die het Verdrag van Bazel inclusief het verbod van Bazel omvat, en de beginselen daarvan volledig te implementeren; het mag niet zo zijn dat de risico's eenvoudigweg op de ontwikkelingslanden worden afgewenteld.

4.3 Naast technische en financiële bijstand om de omstandigheden op ontmantelingswerven in ontwikkelingslanden te verbeteren, zal er geld nodig zijn om verontreinigde grond en

water schoon te maken en andere schade die door ongecontroleerde sloopactiviteiten is ontstaan te verhelpen. Daarbij moet echter ook worden benadrukt dat technologische vooruitgang op zich niet volstaat om het soort problemen dat samenhangt met de situatie in ontwikkelingslanden op te lossen.

4.4 Het EESC deelt de bezorgdheid van de Commissie over dit onderwerp en steunt haar benadering, die uit een combinatie van de meest uiteenlopende maatregelen bestaat. Aangezien de installaties en de omstandigheden dringend aan verbetering toe zijn (met name in Bangladesh), moet er alles aan worden gedaan om snel vooruitgang te boeken bij het bepalen van de beste vormen van bijstand, regelgeving en maatregelen, zodat er een Witboek met voorstellen gepubliceerd kan worden en adequate impactbeoordelingen opgezet kunnen worden. De scheepvaartsector erkent ook de noodzaak om de normen op het gebied van gezondheid en veiligheid op scheepsrecyclingwerven in de wereld te verbeteren <sup>(1)</sup> en staat positief tegenover de rol die de EU in dit verband kan spelen en de invloed die de EU binnen de IMO kan uitoefenen.

#### 5. Specifieke opmerkingen

5.1 Om dit advies duidelijk en bondig te houden heeft het Comité zijn specifieke opmerkingen omgezet in praktische actiepunten, die zijn opgenomen in paragraaf 1 „Conclusies en Aanbevelingen” (punt 1.1-1.12) van dit advies.

Brussel, 13 december 2007.

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
D. DIMITRIADIS

---

<sup>(1)</sup> Ship Recycling — The Way Forward, BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.