

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Cartea verde privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor

COM(2007) 269 final

(2008/C 120/08)

La 22 mai 2007, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Cartea verde privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor.

Secțiunea pentru agricultură, dezvoltare rurală și protecția mediului, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 31 octombrie 2007. Raportor: dl Adams.

În cea de-a 440-a sesiune plenară, care a avut loc la 12 și 13 decembrie 2007 (ședința din 13 decembrie 2007), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz în unanimitate.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul Economic și Social European (CESE) salută propunerea Comisiei de acțiune la nivel internațional și regional cu scopul de a schimba cât mai curând posibil practicile actuale de dezmembrare a navelor, care sunt inacceptabile.

1.2 În structura sa actuală, industria internațională a dezmembrării navelor ia diverse forme, de la instalații din docuri uscate, sigure și bine reglementate, până la plaje unde navele sunt demontate manual și unde cerințele de protecție a sănătății, a siguranței și a mediului sunt minime. Majoritatea vaselor comerciale scoase din uz ajung pe una dintre aceste plaje din Asia de Sud. La nivel mondial, există o penurie de instalații de dezmembrare a navelor durabile din punct de vedere social și ecologic.

1.3 Comitetul este preocupat de faptul că această situație va fi agravată de „inflația” de vase care vor fi scoase din uz în următorii ani în urma scoaterii din uz a navelor petroliere cu cocă simplă la nivel mondial, de acumularea unui total estimat de 15 milioane de tone-deplasament-ușor (ldt) ⁽¹⁾ și de avântul din ultimii ani al construcțiilor navale. Acest surplus de nave care trebuie dezmembrate în următorii ani se datorează în parte acțiunilor întreprinse de Organizația Maritimă Internațională (OMI), încurajată de UE, în scopul protejării mediului pe teritoriul său, astfel încât UE are responsabilitatea clară de a acționa în acest domeniu.

1.4 Se constată că unii armatori nu prevăd în costurile lor de operare sumele necesare pentru eliminarea navelor scoase din uz în condiții de izolare și de siguranță; deși mulți dintre aceștia ⁽²⁾ conștientizează necesitatea de a acționa în acest sens și pun în aplicare măsuri voluntare.

1.5 Pe lângă aceasta, deși în cadrul UE există dispoziții juridice care au ca scop evitarea situațiilor în care navele fac ultima călătorie spre o zonă cu instalații inadecvate, aceste dispoziții sunt ușor de încălcat. CESE a pledat în mod repetat, cel mai recent în martie 2007, în cadrul avizului său privind Cartea

verde „Către o viitoare politică maritimă a Uniunii” ⁽³⁾ în favoarea ratificării cât mai rapide de către statele membre a unor convenții internaționale privind siguranța maritimă și protecția mediului, precum și în favoarea asigurării punerii în aplicare corespunzătoare a acestora.

1.6 Este recunoscut faptul că dezmembrarea navelor scoase din uz constituie un subiect complex; această activitate furnizează locuri de muncă și materii prime țărilor în curs de dezvoltare, capabile să ofere servicii de dezmembrare la prețuri foarte reduse. În același timp, Comitetul recunoaște că sărăcia structurală și alte probleme de ordin social și juridic din anumite zone ale Asiei de Sud sunt strâns legate de faptul că standardele minime de siguranță la locul de muncă, standardele minime de muncă și de protecție a mediului nu sunt puse în aplicare sau sunt complet inexistente.

Prin urmare, CESE face următoarele recomandări

1.7 Este necesar ca OMI să stabilească un regim internațional strict de identificare, control și eliminare a navelor scoase din uz. Acest regim trebuie să aibă un nivel de control echivalent cu cel al Convenției de la Basel, și anume: să includă toate standardele relevante ale Organizației Internaționale a Muncii (OIM), să nu permită derogări și să împiedice navele scoase din uz să ajungă în țări care nu sunt semnatare ale convenției și care au instalații inadecvate.

1.8 Punerea în aplicare a unui astfel de acord al OMI va dura însă câțiva ani; prin urmare:

- ar trebui încurajată și susținută punerea în aplicare de către armatori a unor programe voluntare eficiente destinate să minimizeze problemele legate de dezmembrarea navelor;
- UE ar trebui să aplice în mod strict propria legislație în vigoare prin punerea în aplicare a regulamentului privind transportul deșeurilor. Ar trebui luate măsuri imediate pentru a garanta statelor pe teritoriul cărora se află porturile dreptul de a declara un vas ca fiind „scos din uz” și pentru a promova un document orientativ care să clarifice termenii

⁽¹⁾ Comisia Europeană, Direcția Generală Mediu: *Dezmembrarea navelor și decontaminarea prealabilă a navelor („Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships”)*, Raport final, iunie 2007.

⁽²⁾ Membri ai ICS (Institute of Chartered Shipbrokers), BIMCO, ESCA, INTERTANKO, INTERCARGO, care alcătuiesc, împreună, o mare parte a flotei la nivel mondial.

⁽³⁾ JO C 168, 20.7.2007, p. 50.

„intenție de casare” și „stat exportator”. CESE solicită, de asemenea, Comisiei să definească și să pună în aplicare, de urgență, măsuri suplimentare care să prevină evaziunea, cum ar fi impunerea unor garanții financiare pentru navele mai vechi de 25 de ani sau care prezintă un grad ridicat de risc și condiționarea plății subvențiilor acordate industriei navale de utilizarea de instalații ecologice de dezmembrare și/sau de decontaminare a navelor;

- UE ar trebui să dezvolte un sistem de certificare și auditare de către o terță parte pentru a se asigura că instalațiile de dezmembrare a navelor sunt sigure și ecologice. Această măsură, solicitată de industria navală, va contribui la crearea unui cadru transparent și echitabil.

1.9 CESE susține promovarea celor mai bune practici pentru reciclarea navelor și decontaminarea prealabilă a acestora, prin eliminarea gazului și a deșeurilor toxice în interiorul UE. Pentru a susține o astfel de abordare, este extrem de important ca statele membre să își asume angajamentul de a aplica acest regim tuturor navelor care sunt în proprietatea statului și de a instaura anumite clauze obligatorii privind scoaterea din uz a acestor nave atunci când sunt vândute unei părți terțe. Decontaminarea prealabilă a vaselor înainte de exportarea acestora va permite furnizarea de oțel secundar curat țărilor din Asia de Sud, unde cererea este mare. În acest sens, ar trebui elaborat un document orientativ privind decontaminarea prealabilă a navelor.

1.10 Acordarea unei asistențe tehnice și financiare țărilor din Asia de Sud în scopul îmbunătățirii instalațiilor acestora va atenua unele dintre problemele cele mai mari. În acest sens, trebuie să se ia măsurile necesare cel puțin pentru ca plajele să fie înlocuite ca loc de desfășurare a operațiunilor de dezmembrare cu cheiuri sau cu docuri uscate izolate, să se asigure condiții mai bune de securitate, precum și să se creeze instalații de gestionare a deșeurilor în aval.

1.11 CESE recunoaște că o acțiune eficientă în materie va implica costuri suplimentare. Comitetul susține propunerile Comisiei de a institui mecanisme care să garanteze că aceste costuri sunt integrate în costurile normale de operare ale navelor. În acest sens, OMI și armatorii solicită ca, pentru fiecare navă, să fie prevăzut un fond destinat reciclării acesteia, care să fie alimentat pe tot parcursul perioadei sale de exploatare sau creat sub forma unei garanții în momentul începerii exploatarei acesteia. Mai multe instituții financiare sunt bine plasate pentru a structura și a pune în aplicare astfel de măsuri. Dacă nu se poate institui un astfel de fond, UE ar trebui să studieze posibilitatea mecanismelor regionale, cum ar fi taxele portuare de stat sau alte variante similare.

1.12 Luarea în considerare a exigențelor în materie de reciclare încă de la etapa de proiectare a navelor, identificarea riscurilor existente și reducerea la minimum a utilizării de materiale toxice în construcția navelor vor avea un efect pozitiv pe termen lung. În acest sens, CESE susține eforturile întreprinse atât de UE și OMI, cât și de armatorii și constructorii de nave.

2. Introducere

2.1 Contextul prezentului aviz îl constituie transportul maritim și transportul internațional al deșeurilor. În fiecare an

sunt dezmembrate între 200 și 600 de nave maritime, iar oțelul și alte materii prime care rezultă sunt reciclate. O mare parte a acestor nave sunt dezmembrate pe plaje cu maree din țări din Asia de Sud, fără a se lua în considerare siguranța muncitorilor sau protecția mediului. Se estimează că, în următorii opt ani, 5,5 milioane de tone de materiale periculoase provenind din nave scoase din uz vor ajunge pe aceste șantiere de dezmembrare, în special nămoluri din petrol, hidrocarburi, vopsele, PVC și azbest.

2.2 Nici unul dintre situările folosite pentru dezmembrarea navelor de pe subcontinentul indian nu deține sisteme de izolare pentru prevenirea poluării solului și a apelor, iar de cele mai multe ori tratarea deșeurilor nu respectă nici măcar standardele minime de protecție a mediului. Dat fiind nivelul redus al măsurilor de siguranță, aceste situri se caracterizează printr-o rată mare a accidentelor și prin riscuri de sănătate pe termen lung pentru muncitori, care manipulează materiale toxice fără a dispune de protecția adecvată ⁽⁴⁾.

2.3 Transferul navelor scoase din uz din țările industriale către cele în curs de dezvoltare este reglementat de dreptul internațional privind transportul deșeurilor, iar exportul vaselor care conțin materiale periculoase din Uniunea Europeană este interzis prin regulamentul UE privind transportul deșeurilor. Cu toate acestea, transferul acestora către brokerii specializați în domeniul navelor și arborarea pavilionului unei alte țări îngreunează aplicarea legislației existente și le acordă armatorilor iresponsabili posibilitatea să nu își îndeplinească obligațiile, provocând confuzie în ceea ce privește armatorii și responsabilitatea acestora.

2.4 O soluție parțială o reprezintă promovarea unei capacități mai mari de dezmembrare a navelor în UE. Aceasta ar reprezenta un pas pozitiv și ar putea fi susținută de vasele marinei și de vasele de stat, însă o astfel de capacitate nu ar putea face față decât unui procentaj redus din cele 105 milioane de tone-deplasament-uzor (ldt) care vor fi trimise spre dezmembrare până în 2020 ⁽⁵⁾.

2.5 Prin urmare, Cartea verde caută de urgență noi abordări care să îmbunătățească într-un mod eficient și complet standardele în vigoare, în conformitate cu legislația europeană și internațională existentă, în acord cu cele menționate anterior.

3. Rezumatul Cărții verzi

3.1 În urma concluziilor reuniunii Consiliului din noiembrie 2006, buna gestionare a dezmembrării navelor, care să ia în considerare protecția mediului, a fost definită drept o prioritate pentru Uniunea Europeană. Comisia și-a adoptat deja poziția față de această temă în Cartea verde „Către o viitoare politică maritimă a Uniunii” din iunie 2006 ⁽⁶⁾, în care propunea ca viitoarea politică maritimă a UE să sprijine inițiative la nivel internațional pentru a impune standarde minime obligatorii privind reciclarea navelor și pentru a promova crearea unor instalații ecologice de reciclare.

⁽⁴⁾ Raportul 2005 al organizației Young Power in Social Action (YPSA) privind muncitorii din industria dezmembrării navelor.

⁽⁵⁾ Comisia Europeană, Direcția Generală Mediu: *Dezmembrarea și decontaminarea prealabilă a navelor* („Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships”), Raport final, iunie 2007.

⁽⁶⁾ COM(2006) 275 final, 7.6.2006.

3.2 Prezenta Carte verde prezintă idei noi în scopul conținutului și a intensificării dialogului cu statele membre și părțile interesate, pregătește terenul pentru acțiunile viitoare și solicită formularea de răspunsuri la o serie de întrebări esențiale care reflectă principalele probleme ale acestui sector.

3.3 Principalul său obiectiv este protecția mediului și a sănătății publice, și nu o readucere artificială a activităților de reciclare a navelor pe teritoriul UE, privând astfel țările din Asia de Sud de o sursă esențială de venituri și de materiale care le sunt necesare. Obiectivul final îl reprezintă găsirea unor soluții durabile la nivel mondial.

3.4 În prezent, există o capacitate de reciclare a navelor în conformitate cu standardele de mediu și siguranță care se ridică la cel mult 2 milioane de tone pe an la nivel mondial, ceea ce reprezintă în jur de 30 % din cererea totală de dezmembrare estimată pentru anii obișnuiți. Majoritatea acestor instalații — aflate în special în China, însă și în unele state membre ale UE — nu pot oferi aceleași tarife și au costuri de funcționare mult mai mari decât concurenții lor din Asia de Sud. Acestea (și toate celelalte instalații) vor fi curând suprasolicitate, dat fiind că aproximativ 1 300 de petroliere cu cocă simplă vor trebui să fie scoase din uz până în 2015, în conformitate cu măsurile adoptate în urma dezastrelor provocate de *Erika* și *Prestige* ⁽⁷⁾. Principalul subiect de preocupare îl constituie faptul că recrutarea unor muncitori mai puțin calificați pentru a face față creșterii volumului de muncă va duce la un nivel și mai scăzut al standardelor de securitate și de protecție a mediului. Se estimează că, în 2010, vor trebui dezmembrate aproximativ 800 de nave cu cocă simplă; aceasta cifră reprezintă o valoare de vârf și indică necesitatea de a lua măsuri urgente.

3.5 Situația juridică

Convenția de la Basel, adoptată în 1989, stabilește un cadru pentru controlul operațiunilor transfrontaliere care implică deșeuri periculoase. În anul 1997, „interdicția de la Basel”, care prevede interzicerea absolută a exportului de deșeuri periculoase din țările membre ale OCDE către țări terțe ⁽⁸⁾, a fost inclusă în legislația UE și a devenit obligatorie pentru statele membre. Aplicarea interdicției de export este însă foarte dificilă dacă o navă a părăsit apele europene. Proiectul de convenție discutat în prezent în cadrul OMI propune noi reglementări obligatorii cu privire la dezmembrarea navelor, însă părerea generală este că, în momentul în care această convenție va intra în aplicare, perioada de vârf pentru dezmembrarea navelor va fi deja depășită.

3.6 Costurile dezmembrării navelor

În prezent, marea majoritate a navelor sunt dezmembrate în Asia de Sud, datorită avantajelor care rezultă din mai mulți factori economici. Principalii factori sunt:

- constrângerile legislative mult mai scăzute sau neaplicate în ceea ce privește tratarea deșeurilor și normele de sănătate și securitate;

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 417/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 februarie 2002 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2978/94 al Consiliului.

⁽⁸⁾ Regulamentul (CEE) nr. 259/93 al Consiliului din 1 februarie 1993 privind supravegherea și controlul transporturilor de deșeuri în interiorul, la intrarea și ieșirea din Comunitatea Europeană (JO L 30, 6.2.1993, p.1), modificat.

- costurile salariale mult mai scăzute. Dezmembrarea navelor pe plajă nu permite utilizarea de utilaje grele și, prin urmare, forța de muncă manuală reprezintă un element major al costului;
- navele destinate dezmembrării sosesc pe șantiere la intervale neregulate și variate. În general, navele sunt scoase din uz atunci când tarifele de transport de mărfuri sunt scăzute și acestea au criteriile de proiectare și compoziții diferite;
- piața *second-hand* de oțel și de echipamente navale este practic inexistentă în țările OCDE, datorită constrângerilor legislative.

În esență, Comisia afirmă în mod clar că piața din Asia de Sud funcționează datorită externalizării extreme a costurilor, care determină probleme grave la nivel social și ecologic.

3.7 Impactul social și cel asupra mediului

De cele mai multe ori, dezmembrarea navelor are loc pe plaje în aer liber, fără infrastructuri de izolare, de prelucrare și de eliminare a deșeurilor. Astfel, o multitudine de substanțe dăunătoare mediului se infiltrează în sol, în nisip și în mare, iar arderea vopselelor și a învelișurilor din plastic poluează atmosfera. Exploziile mortale sunt frecvente, rata accidentelor este mare, iar măsurile de siguranță sunt considerate complet inadecvate. Lucrătorii sunt expuși riscului de a contracta boli cronice incurabile — aproximativ 16 % din lucrătorii care au manipulat azbest pe șantierul Alang din India au fost diagnosticați cu azbestoză. În Bangladesh, în ultimii 20 de ani, peste 400 de lucrători și-au pierdut viața în accidente, iar în jur de 6 000 au fost grav accidentați ⁽⁹⁾.

3.8 Situația internațională actuală

Din anul 2005, Organizația Maritimă Internațională (OMI), împreună cu Organizația Internațională a Muncii (OIM) și cu Programul Organizației Națiunilor Unite pentru Mediu (UNEP) desfășoară activități în scopul punerii în aplicare a unui sistem internațional obligatoriu pentru dezmembrarea ecologică a navelor. Un proiect de convenție este în curs de negociere în vederea adoptării sale în 2009, dar acesta nu va intra în vigoare decât câțiva ani mai târziu. Conform proiectului actual, convenția nu se aplică vaselor militare și navelor aflate în proprietatea statului. Pe lângă aceasta, rămân de rezolvat chestiunile privitoare la standardele adoptate în afara cadrului OMI, la standardul de referință pentru instalațiile de reciclare a navelor, precum și la cerințele viitoare în materie de raportare — inclusiv notificarea de la stat la stat și mecanismele de conformitate. Comisia sugerează că este puțin probabil ca proiectul de convenție propus să asigure un nivel de control, de punere în aplicare și de protecție echivalent cu cel al Convenției de la Basel.

⁽⁹⁾ Raportul 2005 al organizației Young Power in Social Action (YPSA) privind muncitorii din industria dezmembrării navelor.

3.9 Soluții internaționale

Conform Cărții verzi, cea mai bună abordare pe termen mediu sau lung este susținerea convenției OMI în curs de elaborare. Un motiv de îngrijorare îl reprezintă faptul că această convenție nu este suficient de strictă și că va sosi prea târziu pentru a rezolva problema scoaterii din uz a navelor cu cocă simplă, ceea ce implică necesitatea de a găsi o soluție temporară. În consecință, Comisia prezintă propuneri pentru îmbunătățirea gestionării dezmembrării navelor la nivel european și care sunt concepute pentru a susține reciproc eforturile la nivel internațional. Această reprezentă o chestiune urgentă, dat fiind că un volum foarte mare de nave scoase din uz vor fi dezmembrate în următorii câțiva ani.

3.10 Ameliorarea punerii în aplicare a legislației UE privind transportul deșeurilor

Pe lângă o mai bună cooperare între statele membre și orientări suplimentare în privința definirii deșeurilor și a instalațiilor de reciclare acceptabile, ameliorarea acestui proces va implica o mai bună punere în aplicare a legislației de către autoritățile responsabile cu transportul deșeurilor și de către autoritățile portuare europene, având ca obiectiv central navele de peste o anumită vechime (de exemplu, peste 25 de ani) sau care se presupune că sunt destinate dezmembrării. Pe lângă aceasta, ar trebui îmbunătățită monitorizarea navelor scoase din uz și ar trebui consolidată cooperarea cu anumite țări terțe importante (spre exemplu cu Egiptul, având în vedere canalul Suez). Comisia sugerează, de asemenea, o linie de acțiune centrată asupra dezmembrării navelor militare și a altor nave de stat.

3.11 Consolidarea capacității UE de dezmembrare a navelor

Capacitatea de dezmembrare a navelor în UE și în celelalte țări ale OCDE (în special Turcia) va face față cu greu tuturor navelor militare și celorlalte nave deținute de stat care vor fi scoase din uz în următorii 10 ani; prin urmare, în următorii ani, va exista un deficit semnificativ în ceea ce privește numărul de instalații acceptabile de dezmembrare a navelor. Cu toate acestea, instalațiile ecologice existente nu pot concura cu șantierele de dezmembrare a navelor din Asia de Sud. Până la aplicarea de măsuri eficiente la nivel internațional, care să ducă la crearea unui cadru echitabil, Comisia sugerează ca luarea de măsuri să se axeze asupra navelor aflate în proprietatea statului. Este de datoria statelor membre să acționeze într-un mod exemplar în ceea ce privește dezmembrarea navelor de război; în acest sens, statele membre ar putea să se asigure că sunt utilizate instalații ecologice în acest scop. Această răspundere poate fi extinsă într-un mod corespunzător prin integrarea în orice contract de vânzare a unei nave de război către o țară care nu este membră a UE a unor clauze care să prevadă eliminarea acesteia după ce a fost scoasă din uz.

3.11.1 În cazul flotei comerciale, care este mult mai numeroasă, vor fi necesare inițiative pentru determinarea unor schimbări în practicile actuale ale industriei navale. Spre exemplu, după cum se menționează în continuare, aceste măsuri s-ar putea materializa într-un sistem de finanțare în cadrul căruia armatorii și alți beneficiari să contribuie la dezmembrarea navelor în condiții de siguranță și de protecție a mediului oriunde în lume.

3.12 Asistență tehnică, transfer de tehnologii și difuzarea celor mai bune practici în favoarea statelor care asigură reciclarea

În pofida dezavantajelor majore pe plan social și ecologic, dezmembrarea navelor reprezintă o activitate vitală pentru dezvoltarea economică a anumitor țări din Asia de Sud. Prin urmare, trebuie stimulată modernizarea instalațiilor din aceste țări, prin acordarea de asistență tehnică și încurajarea unei mai bune reglementări. Cu toate acestea, se recunoaște faptul că absența sau nerespectarea normelor elementare privind siguranța la locul de muncă și protecția mediului este strâns legată de sărăcia structurală și de alte probleme sociale și juridice. Pentru realizarea unei schimbări durabile, acordarea acestei asistențe va trebui, prin urmare, să se înscrie într-un cadru mai larg.

3.13 Încurajarea acțiunilor voluntare

Armatorii sunt cei mai în măsură să asigure casarea navelor în condiții de siguranță. În acest sens, există exemple pozitive de acorduri voluntare între armatorii europeni și șantierele de dezmembrare pentru a sprijini modernizarea instalațiilor. Pe termen scurt, ar fi, de asemenea, benefică promovarea unor coduri de practică și acorduri voluntare ținând de responsabilitatea socială a întreprinderilor, cu sisteme de premii și de certificare⁽¹⁰⁾. Practicile contabile conforme normelor sociale și acordurile voluntare, eficiente atunci când sunt bine concepute, reprezintă modul cel mai rapid de ameliorare a situației. Cu toate acestea, în cazul în care se dovedește că angajamentele luate nu sunt respectate în practică, poate fi necesar să se recurgă la legislație.

3.14 Fonduri pentru dezmembrarea navelor

Se pune întrebarea dacă este oportună acordarea unui ajutor financiar direct instalațiilor de dezmembrare ecologice din UE sau armatorilor care recurg la șantiere „ecologice” pentru dezmembrarea sau decontaminarea vaselor aflate în proprietatea acestora. Trebuie subliniat costul ridicat al unui astfel de sprijin financiar și eventuala sa incompatibilitate cu principiul „poluatorul plătește”. Prin urmare, Cartea verde sugerează ca integrarea în costul de exploatare al navelor a costului dezmembrării durabile a acestora, după scoaterea lor din uz, să fie instituită ca o practică curentă.

3.14.1 Introducerea unor fonduri durabile pentru dezmembrarea vaselor ca un element obligatoriu în cadrul noului regim internațional de dezmembrare a navelor gestionat de OMI ar putea, de asemenea, reprezenta un element pozitiv. Există un precedent în acest sens, și anume acela al fondurilor pentru poluarea cu hidrocarburi existente în cadrul Convenției MARPOL.

3.15 Alte opțiuni

O serie de alte măsuri ar putea fi utile pentru sprijinirea procesului de modernizare a industriei de dezmembrare a navelor pe termen mediu și scurt. Pe scurt, acestea sunt următoarele:

(a) legislația comunitară, în special privind petrolierele cu cocă simplă;

⁽¹⁰⁾ Cum ar fi cel dezvoltat de Marisec (www.marisec.org/recycling) și de Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA).

- (b) raționalizarea ajutoarelor navale corelată cu dezmembrarea ecologică a navelor;
- (c) stabilirea unui sistem de certificare european pentru dezmembrarea ecologică a navelor și acordarea de premii pentru reciclarea ecologică exemplară;
- (d) intensificarea cercetării internaționale privind dezmembrarea navelor.

4. Observații generale

4.1 Reciclarea navelor are loc, în mare parte, într-un mod care contravine standardelor acceptate la nivel internațional privind sănătatea și siguranța lucrătorilor și protecția mediului.

4.2 Este vital ca UE să se asigure că măsurile de siguranță pe care le-a impus în domeniul maritim, ca de exemplu în ceea ce privește petrolierele cu cocă simplă, nu se vor traduce doar într-un simplu transfer al problemelor spre țările în curs de dezvoltare, ci că acestea vor fi puse în aplicare prin regulamentul privind transportul deșeurilor, care se bazează pe principiile Convenției de la Basel și pe amendamentul la aceasta („interdicția de la Basel”).

4.3 Dincolo de asistența tehnică și financiară pentru îmbunătățirea condițiilor pe șantierele de dezmembrare a navelor în țările în curs de dezvoltare, va fi necesară deblocarea de fonduri pentru decontaminarea solurilor și apelor, precum și pentru

remedierea problemelor create de activitățile necontrolate de dezmembrare a navelor. Cu toate acestea, trebuie evidențiat faptul că progresele tehnologice nu pot reprezenta ele singure soluția la acest tip de probleme specifice țărilor în curs de dezvoltare.

4.4 CESE împărtășește preocuparea Comisiei privitoare la această temă și abordarea acesteia, care implică aplicarea unei game largi de măsuri. Având în vedere necesitatea urgentă de a îmbunătăți instalațiile și condițiile de lucru, în special în Bangladesh, trebuie determinate rapid formele cele mai eficiente de asistență, reglementare și măsuri de stimulare, astfel încât să se poată face propuneri în cadrul unei Cărți albe și să se realizeze evaluările de impact corespunzătoare. Industria maritimă recunoaște necesitatea îmbunătățirii standardelor în materie de sănătate și de siguranță pe șantierele de reciclare a navelor din întreaga lume ⁽¹⁾ și consideră că UE poate juca un rol important în acest sens și poate influența acțiunile OMI.

5. Observații specifice

5.1 Pentru a se asigura caracterul clar și concis al avizului, comentariile specifice care au decurs din lucrările Comitetului pe această temă au fost sintetizate în propuneri de acțiuni concrete prezentate în cadrul secțiunii „Concluzii și recomandări” (punctele 1.1-1.12) de la începutul prezentului document.

Bruxelles, 13 decembrie 2007

Președintele

Comitetului Economic și Social European

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Reciclarea navelor — Perspective de viitor (Ship Recycling — The Way Forward), BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.