

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Zelená kniha o lepšej demontáži lodí“

KOM(2007) 269 v konečnom znení

(2008/C 120/08)

Európska komisia sa 22. mája 2007 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Zelenú knihu o lepšej demontáži lodí“

Odborná sekcia pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 31. októbra 2007. Spravodajcom bol pán Adams.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 440. plenárnom zasadnutí 12. a 13. decembra 2007 (schôdza z 13. decembra 2007) prijal jednomyselne nasledujúce stanovisko:

1. ZávERY a odporúčANIA

1.1 Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) víta návrh Komisie na opatrenia na medzinárodnej ako aj regionálnej úrovni s cieľom čo najskôr zmeniť súčasné neprijateľné postupy pri demontáži lodí.

1.2 V súčasnosti medzinárodné odvetvie demontáže lodí zahŕňa v sebe rozličné miesta, od bezpečných, náležité vybavených suchých dokov až po pláže, kde sa plavidlá demontujú ručne s minimálnym zreteľom na ochranu zdravia, bezpečnosť a ochranu životného prostredia. V súčasnosti väčšina obchodných lodí končí na niektorej z takýchto pláží v južnej Ázii. Na celom svete je závažný nedostatok zariadení na demontáž lodí, ktorý by vyhovoval zásadám trvalej udržateľnosti v oblasti životného prostredia a sociálnej oblasti.

1.3 Výbor sa obáva, že táto situácia sa zhorší výrazným nárastom počtu lodí, ktoré budú v najbližších rokoch vyradené z prevádzky kvôli celkovému vyradovaniu ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom; súčasným objemom lodí určených na demontáž, ktoré zodpovedajú približne 15 miliónom ton výtlaku prázdnej lode (light displacement tonnage LDT) ⁽¹⁾ a nedávneho rozmachu v odvetví stavby lodí. Časť z prebytku lodí bude potrebné vyradiť v nasledujúcich rokoch z prevádzky v dôsledku opatrení prijatých Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) a podporovaných EÚ na ochranu jej vlastného životného prostredia, EÚ má preto povinnosť konať.

1.4 Niektorí vlastníci lodí nepočítajú v prevádzkových nákladoch s bezpečnou, uváženou demontážou lodí po dobe životnosti, zatiaľ čo veľká skupina ⁽²⁾ považuje za potrebné konať a začína zavádzať dobrovoľné opatrenia.

1.5 Je tiež známe, že hoci v EÚ existuje právny predpis, ktorý by mal zabrániť demontáži lodí na miestach, ktoré na to nemajú vhodné zariadenia, takémuto predpisu sa ľahko vyhýba. EHSV dôrazne argumentoval, naposledy v marci 2007 v stanovisku na tému „Zelená kniha: Budúcnosť námornej politiky“ ⁽³⁾, že člen-

ské štáty by mali urýchlene ratifikovať medzinárodné dohovory o námornej bezpečnosti a ochrane životného prostredia a zabezpečiť ich správne uplatňovanie.

1.6 Demontáž plavidiel po dobe životnosti je nepochybne zložitou otázkou, ktorá má významný prínos v oblasti zamestnanosti a znamená aj prísun zdrojov surovín do rozvojových krajín ponúkajúcich demontáž za nízke náklady. Výbor zároveň uznáva, že štrukturálna chudoba a iné sociálne a právne problémy v niektorých oblastiach južnej Ázie sú úzko spojené s chýbajúcimi aspoň minimálnymi normami bezpečnosti pri práci, pracovnými normami a normami pre ochranu životného prostredia, alebo s ich neuplatňovaním.

EHSV preto odporúča:

1.7 Mal by byť stanovený pevný medzinárodný režim na identifikáciu, kontrolu a demontáž lodí po dobe životnosti prostredníctvom IMO. Tento režim musí mať primeraný stupeň kontroly, aký je obsiahnutý v Bazilejskom dohovore: zahŕňať všetky príslušné normy Medzinárodnej organizácie práce (ILO) a zároveň neumožňovať výnimky a zabraňovať, aby sa lode po dobe životnosti s nebezpečným odpadom dostali do krajín, ktoré nie sú zmluvnými stranami dohovoru a ktoré nemajú primerané zariadenia.

1.8 Avšak vykonávanie tejto dohody IMO bude trvať niekoľko rokov, a preto:

— mali by sa podporovať účinné dobrovoľné programy vlastníkov lodí, aby sa minimalizovali problémy s demontážou,

— EÚ by mala jasne uplatňovať svoje existujúce právne predpisy vykonávaním nariadenia o zasielaní odpadu. Mali by byť vykonané okamžité opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby prístavné štáty mali právomoc vyhlásiť loď za loď „po dobe životnosti“ a podporiť dokument, ktorý by objasňoval termíny „úmysel zneškodniť“ a „vyvážajúci štát“. EHSV tiež

⁽¹⁾ Európska Komisia, Generálne riaditeľstvo pre životné prostredie: *Demontáž a predbežné čistenie lodí*, konečná správa z júna 2007.

⁽²⁾ Členovia ICS, BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO, ktorí tvoria veľkú časť svetovej flotily.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 168, 20.7.2007, s. 50.

žiada Komisiu, aby urýchlene prijala a vykonala dodatočné opatrenia na zabránenie obchádzania legislatívy, akými sú požadovanie finančných záruk na lode, ktoré majú viac ako 25 rokov alebo sú označené ako vysokorizikové, a podmienenie ďalších dotácií pre lodný priemysel používaním ekologickej demontáže lodí a/alebo zariadení predbežného čistenia,

— EÚ by mala vypracovať systém certifikácie treťou stranou a kontrolný mechanizmus pre bezpečné a ekologické demontážne zariadenia. To je požiadavka vlastníkov lodí a napomôže vytvoreniu transparentných a rovnakých podmienok.

1.9 EHSV podporuje uplatňovanie osvedčených postupov v oblasti recyklácie lodí a ich predbežného čistenia od plynov a toxického odpadu v EÚ. Prvotnými kľúčovými krokmi pri tomto prístupe sú záväzok členských štátov postupovať v prípade všetkých lodí vo vlastníctve štátu týmto spôsobom a záväzná klauzula o dobe životnosti pri predaji týchto lodí tretím stranám. Predbežne vyčistenie plavidiel pred vývozom poskytne možnosť na dovoz čistej druhej ocele do miest v južnej Ázii, kde je vysoký dopyt. Na tento účel by malo byť vypracované usmernenie o predbežnom čistení.

1.10 Poskytovanie finančnej a technickej pomoci krajinám južnej Ázie, aby vylepšili svoje zariadenia – minimálne tým, že operácie, ktoré sa vykonávajú na pláži, sa budú vykonávať na zabezpečených mólach alebo v suchých dokoch, a tým, že poskytnú vyššiu bezpečnosť a zariadenia odpadového hospodárstva – zmierni niektoré z najzávažnejších problémov.

1.11 EHSV uznáva, že účinné kroky v tejto oblasti budú znamenať dodatočné náklady. Podporuje návrhy Komisie na mechanizmy, ktoré by zabezpečili, aby sa rezerva pre takéto náklady stala súčasťou normálnych prevádzkových nákladov lodného priemyslu. Predovšetkým, IMO ako aj vlastníci lodí vyžadujú, aby každá loď mala recyklačný fond či už vytvorený počas prevádzky alebo zriadený ako finančná záruka pri uvedení do prevádzky. Rozličné finančné inštitúcie majú dobré predpoklady na to, aby vytvorili štruktúru týchto opatrení a zaviedlo ich do praxe. Ak založenie takéhoto fondu nebude možné, EÚ by mala preskúmať regionálne mechanizmy, akými sú štátne prístavné poplatky a pod.

1.12 Dizajn zohľadňujúci recykláciu, označenie jestvujúcich rizík a nahradenie čo najväčšieho množstva toxického materiálu pri stavbe lodí bude mať z dlhodobého hľadiska pozitívny efekt a EHSV podporuje snahy EÚ, IMO, ako aj vlastníkov a staviteľov lodí.

2. Úvod

2.1 Stanovisko sa zaoberá medzinárodnou lodnou dopravou a medzinárodným zasielaním odpadu. Každoročne je 200 až 600 lodí rozobratých a recykluje sa z nich oceľ a iné suroviny.

Väčšinou sa tak deje na plážach v juhoázijských krajinách, pričom sa berie len malý ohľad na bezpečnosť pracovníkov alebo ochranu životného prostredia. Odhaduje sa, že počas nasledujúcich 8 rokov príde do týchto demontážnych prevádzok približne 5,5 milióna ton nebezpečného materiálu obsiahnutého v lodiach po dobe životnosti, najmä ropný kal, ropa, nátery, PVC a azbest.

2.2 Žiadna z prevádzok, ktoré sa využívajú na demontáž lodí na indickom subkontinente, nemá bezpečnostné zariadenia zabráňujúce znečisteniu pôdy a odpad sa iba zriedkavo spracováva v súlade s minimálnymi environmentálnymi normami. Z dôvodu nízkej úrovne bezpečnostných opatrení je tu vysoký počet nehôd a robotníci, ktorí pracujú s toxickým materiálom bez primeranej ochrany⁽⁴⁾, sú vystavení dlhodobým zdravotným rizikám.

2.3 Na presun lodí po dobe životnosti z priemyselných do rozvojových krajín sa vzťahujú medzinárodné právne predpisy o zasielaní odpadu, pričom vývoz lodí z EÚ, ktoré obsahujú nebezpečný materiál, je zakázaný nariadením EÚ o zasielaní odpadu. Avšak kvôli presunu do demontážnych prevádzok a zmene vlajky lode sa otázky vlastníctva a zodpovednosti stávajú neprehľadnými, a tým sa komplikuje vykonávanie existujúcich právnych predpisov a nezodpovední vlastníci lodí majú možnosť vyhnúť sa svojim povinnostiam.

2.4 Súčasťou riešenia je podpora väčšej kapacity v EÚ. Avšak hoci by to bol pozitívny krok a mohli by k nemu pristúpiť námorné lode a lode vo vlastníctve štátu, bude sa týkať len malého percenta z približne 105 miliónov LDT, ktoré budú demontované do roku 2020⁽⁵⁾.

2.5 Zelená kniha preto vytrvalo hľadá možnosti, ktoré by ucelene a z hľadiska nákladov efektívne zlepšili normy v súlade s existujúcimi uvedenými európskymi a medzinárodnými právnymi predpismi.

3. Zhrnutie zelenej knihy

3.1 V záveroch Rady zo zasadnutia v novembri 2006 sa uvádza, že ekologické riadenie demontáže lodí predstavuje pre Európsku úniu prioritu. Komisia už vyjadrila svoje stanovisko v Zelenej knihe o námornej politike z júna 2006⁽⁶⁾, kde sa uvádza, že budúca námorná politika EÚ by mala podporovať iniciatívy na medzinárodnej úrovni s cieľom dosiahnuť záväzné minimálne normy pre recykláciu lodí a podporiť zriadenie ekologických recyklačných zariadení.

⁽⁴⁾ Správa z roku 2005 o pracovníkoch odvetvia demontáže lodí: Young Power in Social Action (YPSA).

⁽⁵⁾ Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre životné prostredie: *Demontáž a predbežné čistenie lodí*, konečná správa z júna 2007

⁽⁶⁾ KOM(2006) 275 v konečnom znení, Brusel, 7.6.2006.

3.2 Táto Zelená kniha prináša nové nápady s cieľom pokračovať v dialógu a zintenzívniť dialóg s členskými štátmi a zainteresovanými stranami a pripraviť pôdu pre budúce opatrenia a žiada odpovede na viaceré kľúčové otázky, ktoré sa týkajú hlavných problémov.

3.3 Hlavným cieľom tejto činnosti je ochrana životného prostredia a verejného zdravia. Cieľom nie je umelo preniesť obchodné objemy recyklácie lodí späť do EÚ, čím by sa krajiny južnej Ázie pripravili o hlavný zdroj príjmov a potrebné suroviny. Konečným cieľom je dosiahnuť trvalo udržateľné riešenia v globálnom meradle.

3.4 V súčasnosti kapacita recyklácie lodí, ktorá je v súlade s environmentálnymi a bezpečnostnými normami predstavuje spracovanie najviac 2 miliónov ton výtlaku prázdnej lode za rok na celom svete, čo je približne 30 % predpokladaného celkového dopytu po demontáži v bežných rokoch. Väčšina týchto zariadení – najmä v Číne, ale aj v niektorých členských štátoch EÚ nedokáže ponúknuť rovnaké ceny za šrot a ich náklady sú oveľa vyššie ako náklady ich konkurentov v južnej Ázii. Tieto (ako aj všetky ostatné) zariadenia sa onedlho ocitnú pod tlakom, keďže až 1300 ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom bude musieť byť do roku 2015 vyradených z prevádzky na základe opatrení prijatých po nehodách cisternových lodí *Erika* a *Prestige* (?). Hlavnú obavu predstavuje myšlienka, že nábor nekvalifikovaných robotníkov, ktorí musia spracovať oveľa väčší objem lodí, ešte viac zníži bezpečnostné a environmentálne normy. Dopyt dosiahne vrchol v roku 2010, kedy má byť demontovaných približne 800 cisternových lodí s jednoduchým trupom, čiže musíme naliehavo konať.

3.5 Právna situácia

Bazilejský dohovor z roku 1989 stanovuje rámec kontroly vývozu nebezpečného odpadu cez medzinárodné hranice. V roku 1997 bol do právnych predpisov EÚ zahrnutý absolútny zákaz („bazilejský zákaz“) vývozu nebezpečného odpadu z krajín OECD do krajín, ktoré nie sú členmi OECD (8) a tento zákaz je záväzný pre všetky členské štáty. Avšak po tom, ako loď opustí európske vody, je veľmi zložitá uplatňovať zákaz vývozu. Ďalšie záväzné predpisy týkajúce sa demontáže lodí sú predmetom návrhu dohovoru IMO, o ktorom prebieha diskusia, ale prevláda názor, že v čase, keď dohovor nadobudne platnosť, bude obdobie vrcholiaceho dopytu po demontáži už dávno minulosťou.

3.6 Ekonomické hľadisko demontáže lodí

Väčšina lodí sa v súčasnosti demontuje v južnej Ázii vďaka výhodám, ktoré vyplývajú z viacerých ekonomických faktorov. Najvýznamnejšími spomedzi nich sú:

(7) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 417/2002 z 18. februára 2002 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom a zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2978/94.

(8) Nariadenie Rady (EHS) č. 259/93 z 1. februára 1993 o kontrole a riadení pohybu zásielok odpadov v rámci, do a z Európskeho spoločenstva (Ú. v. ES L 30, 6.2.1993, s. 1) v znení neskorších predpisov.

— miernejšie alebo neuplatňované regulačné podmienky v oblasti odpadu, a bezpečnosti a zdravia pri práci,

— výrazne nižšie mzdové náklady. Demontáž na pláži neumožňuje použitie ťažkých mechanizmov, a preto manuálna práca predstavuje podstatnú časť nákladov,

— dodávky lodí na demontáž sú nepravidelné a rôznorodé. Lode sú zvyčajne vyradované z prevádzky vtedy, keď sú prepravné sadzby nízke a plavidlá sa veľmi líšia v dizajne a zložení,

— kvôli regulačným požiadavkám v krajinách OECD prakticky neexistuje trh s použitou oceľou a opotrebovaným lodným zariadením.

Komisia v zásade jasne uvádza, že trh v južnej Ázii funguje vďaka vysokej externalizácii nákladov, čo vytvára problematické sociálne a environmentálne podmienky.

3.7 Vplyv na životné prostredie a dôsledky v sociálnej oblasti.

Prevažná časť demontáže sa vykonáva na otvorených plážach, kde sa nenachádzajú zachytávacie zariadenia, zariadenia na opätovné spracovanie a likvidačné prevádzky. Rôznorodé látky škodlivé pre životné prostredie unikajú do pôdy, piesku a mora a spaľovanie náterov a plastových obalov znečisťuje ovzdušie. Často dochádza k smrteľným výbuchom, je tu vysoký počet nehôd a bezpečnostné opatrenia sa považujú za úplne nedostatočné. Robotníci sú náchylní na nevyliciteľné chronické choroby – okolo 16 % robotníkov pracujúcich s azbestom v indickom Alangu trpí azbestózou. V Bangladéši za posledných 20 rokov (9) zahynulo pri nehodách viac ako 400 robotníkov a 6 000 bolo vážne zranených.

3.8 Medzinárodná situácia

IMO spoločne s ILO a UNEP (Program OSN pre oblasť životného prostredia) pracuje od roku 2005 na záväznom medzinárodnom režime pre ekologickú demontáž lodí. Rokuje sa o návrhu dohovoru, ktorý má byť prijatý do roku 2009, ale účinnosť nadobudne až o niekoľko rokov neskôr. V súčasnosti sa návrh nevtáha na nové lode a plavidlá vo vlastníctve štátu. Dosiaľ nevyriešené ostali otázky o externých normách mimo rámca IMO, základných normách pre recyklačné zariadenia, oznamovacej povinnosti – vrátane oznamovania medzi štátmi a mechanizmov zhody. Komisia uvádza, že nie je pravdepodobné, aby navrhovaný dohovor zabezpečil rovnakú úroveň kontroly, uplatňovania a ochrany ako Bazilejský dohovor.

(9) Správa z roku 2005 o pracovníkoch odvetvia demontáže lodí: Young Power in Social Action (YPSA).

3.9 Medzinárodné riešenia

Zelená kniha uvádza, že najlepším strednodobým a dlhodobým prístupom je podpora návrhu dohovoru IMO. Existujú vážne obavy, že dohovor nebude dosť dôrazný a bude prijatý príliš neskoro na to, aby vyriešil problém vyradených cisternových lodí s jednoduchým trupom, čo si vyžiada dočasné riešenie. Komisia preto predkladá návrhy na zlepšenie európskeho riadenia demontáže lodí, ktoré majú za cieľ podporovať úsilie na medzinárodnej úrovni – je to naliehavý problém, keďže veľké množstvo lodí po dobe životnosti bude v najbližších rokoch demontovaných.

3.10 Lepšie presadzovanie právnych predpisov EÚ v oblasti zasielania odpadu

Popri lepšej spolupráci medzi členskými štátmi a ďalšom usmerení pri definovaní odpadu a prijateľných recyklačných zariadení to bude zahŕňať lepšie presadzovanie právnych predpisov zo strany orgánov zodpovedných za zasielanie odpadu a prístavných orgánov v európskych prístavoch so zameraním sa na lode, ktoré prekročili určitý vek (napr. 25 rokov), alebo pri ktorých existuje podozrenie, že sú určené na demontáž. Okrem toho sa musí zlepšiť sledovanie lodí po dobe životnosti a posilniť spolupráca s kľúčovými tretími krajinami (akou je Egypt vďaka Suezskému prielivu). Komisia tiež navrhuje aktivity so zameraním na demontáž vojnových lodí a iných plavidiel vo vlastníctve štátu.

3.11 Posilnenie kapacity EÚ na demontáž lodí

Nakoľko kapacita na demontáž lodí v EÚ a iných krajinách OECD (najmä v Turecku) je nepostačujúca pre vojnové lode a iné štátom vlastnené lode určené na demontáž v nasledujúcich 10 rokoch, v blízkej budúcnosti bude značný nedostatok vhodných zariadení na demontáž. Avšak ekologicky prijateľné, tzv. „zelené“ zariadenia, ktoré v súčasnosti existujú, nie sú schopné konkurovať zariadeniam v južnej Ázii. Pokiaľ vstúpia do platnosti medzinárodné opatrenia s cieľom vytvoriť jednotné podmienky, Komisia navrhuje, aby sa opatrenia zamerali na štátom vlastnené lode. Členské štáty by mohli zabezpečiť využívanie kapacity ekologicky prijateľných, tzv. „zelených“ zariadení, ak by príkladne konali pri zneškodňovaní vojnových lodí. Táto zodpovednosť môže byť vhodne rozšírená prostredníctvom vloženia klauzuly o zneškodňovaní po dobe životnosti do každej zmluvy o predaji vojnových lodí do nečlenských krajín EÚ.

3.11.1 Vzhľadom na veľké množstvo lodí, ktoré tvoria obchodnú flotilu, sú potrebné iniciatívy na uskutočnenie zmien v súčasnej praxi v oblasti lodného priemyslu. Napr., ako už bolo uvedené, systém financovania, kde vlastníci lodí a iné subjekty prispievajú k bezpečnej a ekologickej demontáži lodí vo svete.

3.12 Technická pomoc a prenos technológií a osvedčených postupov štátom vykonávajúcim recykláciu

Napriek niektorým nepriaznivým dôsledkom v sociálnej oblasti a v oblasti životného prostredia prispieva demontáž lodí vo výraznej miere k hospodárskemu rozvoju niektorých krajín v južnej Ázii. Je preto potrebné zvážiť podporu a rozvoj zariadení v týchto krajinách prostredníctvom technickej pomoci a lepšej tvorby právnych predpisov. Uvedomujeme si však, že absencia alebo neuplatňovanie základných predpisov týkajúcich sa bezpečnosti pri práci a ochrany životného prostredia úzko súvisia so štrukturálnou chudobou a inými problémami v sociálnej a právnej oblasti. Na dosiahnutie trvalej zmeny je potrebné, aby bola akákoľvek pomoc súčasťou širšieho rámca.

3.13 Podpora dobrovoľnej činnosti

Najlepšími sprostredkovateľmi na zabezpečenie bezpečného zneškodnenia sú vlastníci lodí a existujú príklady dobrovoľných dohôd medzi európskymi vlastníckymi lodí a demontážnymi zariadeniami o poskytnutí podpory pre modernizáciu zariadení. Z krátkodobého hľadiska bude prospešné podporovať dobrovoľné kódexy a dohody vyplývajúce zo sociálnej zodpovednosti podnikov⁽¹⁰⁾ so systémom cien a certifikácie. Účtovné postupy v súlade so sociálnymi normami a dobrovoľné dohody môžu byť účinné v prípade, že sú vhodne vypracované a sú najrýchlejšim spôsobom na zlepšenie stavu. Ak sa však aj potom preukáže, že záväzky sa neplnia, môže byť aj naďalej potrebné prijať primerané právne predpisy.

3.14 Fond na demontáž lodí

Prebíha diskusia o tom, či by sa malo uvažovať o priamej finančnej podpore pre ekologické zariadenia na demontáž lodí v EÚ alebo pre vlastníkov lodí, ktorí posielajú plavidlá do ekologicky prijateľných, tzv. „zelených“, zariadení či už na úplnú demontáž alebo dekontamináciu. Dôraz sa kladie na vysokú nákladovosť takejto podpory a možný konflikt so zásadou „znečisťovateľ platí“. Zelená kniha preto navrhuje, aby sa zásada, že náklady za zneškodnenie lodí po dobe životnosti sú súčasťou prevádzkových nákladov plavidla, stala bežnou praxou.

3.14.1 Pozitívnym krokom by mohlo byť aj zriadenie fondu na trvalo udržateľnú demontáž lodí ako povinnej súčasti medzinárodného systému demontáže lodí prostredníctvom IMO. Obdobným prípadom sú existujúce fondy zamerané na problém znečisťovania ropou v rámci dohovoru MARPOL.

3.15 Ďalšie možnosti

Užitočnými by mohli byť aj niektoré ďalšie opatrenia, ktoré by v krátkodobom a strednodobom horizonte mohli pomôcť zmodernizovať odvetvie demontáže lodí. Sú to:

a) právne predpisy EÚ, najmä predpisy týkajúce sa ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom;

⁽¹⁰⁾ Tak ako je to napr. v prípade Marisec (www.marisec.org/recycling) a Združenia lodných prepravcov Európskeho spoločenstva.

- b) zefektívnenie pomoci pre lodný priemysel spojením s ekologickou demontážou lodí;
- c) zavedenie európskeho certifikačného systému pre ekologickú demontáž lodí a cien za príkladnú ekologickú recykláciu;
- d) zintenzívnenie medzinárodného výskumu v oblasti demontáže lodí.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 Recyklácia lodí sa vo veľkej miere uskutočňuje spôsobom, ktorý nie je súlade s medzinárodne prijatými normami v oblasti ochrany zdravia, bezpečnosti a životného prostredia.

4.2 Je dôležité, aby EÚ zabezpečila, že opatrenia, ktoré zaviedla v námornej oblasti a oblasti bezpečnosti, napr. pre cisternové lode s jednoduchým trupom, sa nebudú vykonávať tak, že sa problém jednoducho presunie na rozvojové krajiny, ale aby dohliadala na úplné uplatňovanie nariadenia o zasielaní odpadu, ktoré vychádza z Bazilejského dohovoru a jeho zásad, vrátane zmien a doplnení bazilejského zákazu.

4.3 Okrem technickej a finančnej pomoci na zlepšenie podmienok v zariadeniach na demontáž lodí v rozvojových krajinách budú potrebné fondy na revitalizáciu kontaminovanej pôdy a vody a nápravu iných škôd, ktoré boli zapríčinené

nekontrolovanou činnosťou pri demontovaní lodí. Je však potrebné zdôrazniť, že problémy, ktoré trápia rozvojové krajiny nemôže vyriešiť len samotná modernizácia technológií.

4.4 EHSV sa stotožňuje s obavami Komisie v súvislosti s touto otázkou a tiež s jej prístupom, ktorý v sebe zahŕňa realizáciu rozličných opatrení. Kvôli naliehavej potrebe zmodernizovať zariadenia a zlepšiť podmienky, najmä v Bangladéši, by sa mali čo najrýchlejšie určiť najefektívnejšie formy pomoci, právny rámec a stimuly, aby bolo možné zapracovať návrhy do bielej knihy a vykonať vhodné vyhodnotenie vplyvov. Lodný priemysel rovnako uznáva potrebu zlepšiť zdravotné a bezpečnostné normy v recyklačných zariadeniach na celom svete ⁽¹⁾ a víta úlohu, ktorú môže v tomto procese a pri ovplyvňovaní IMO zohrať EÚ.

5. Konkrétne pripomienky

5.1 Kvôli jasnosti a stručnosti konkrétnych pripomienok vyplývajúcich z práce výboru na túto tému boli tieto pripomienky zhrnuté do bodov týkajúcich sa praktickej činnosti a sú uvedené v záveroch a odporúčaní (body 1.1 až 1.12) v úvode tohto stanoviska.

V Bruseli 13. decembra 2007

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Recyklovanie lodí – cesta vpred (Ship Recycling – The Way Forward), BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.