



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 22.5.2007
KOM(2007) 269 v konečnom znení

ZELENÁ KNIHA

o lepšej demontáži lodí

(predložená Komisiou)

{SEK(2007) 645}

ZELENÁ KNIHA

o lepšej demontáži lodí

1. ÚVOD: PRÍNOS EURÓPY K RIEŠENIU CELOSVETOVÉHO PROBLÉMU

Demontáž lodí je v čase globalizácie dôvodom na obavy. Z úzkeho hospodárskeho hľadiska je to trvalo udržateľná činnosť, ale cena za ľudské zdravie a životné prostredie je vysoká. Je potrebné čo najskôr uskutočniť radikálnu zmenu.

- Každý rok sa na celom svete demontuje 200 až 600 námorných lodí s nosnosťou viac ako 2 000 ton. Vrchol sa očakáva v roku 2010, keď sa bude musieť vyradiť približne 800 cisternových lodí s jednoduchým trupom.
- V súčasnosti sa viac ako dve tretiny týchto lodí demontujú na morských a riečnych brehoch indického subkontinentu, pričom Bangladéš má v súčasnosti najväčší podiel na trhu.
- V rokoch 2001 až 2003 sa 14 % lodí, ktoré boli vyradené na zošrotovanie, plavilo pod vlajkami členských štátov EÚ a 18 % pod vlajkami štátov, ktoré pristúpili k EÚ v roku 2004. Najmenej 36 % svetovej lodnej nosnosti v roku 2006 vlastnili spoločnosti so sídlom v EÚ.
- Očakáva sa, že v nasledujúcich 10 rokoch sa vyradí na zošrotovanie približne 100 vojnových lodí a iných vládnych plavidiel plaviacich sa pod vlajkami EÚ – väčšina z nich pod francúzskymi a britskými vlajkami. Námorné plavidlá, ktoré boli postavené v šesťdesiatych až osemdesiatych rokoch 20. storočia, obsahujú pomerne vysoké množstvo azbestu a ďalších nebezpečných materiálov.
- Odhaduje sa, že z lodí vyradených na zošrotovanie v rokoch 2006 až 2015 skončí v demontážnych zariadeniach približne 5,5 milióna ton materiálu, ktorý predstavuje potenciálnu hrozbu pre životné prostredie (najmä ropný kal, oleje, nátery, PVC a azbest).
- Žiadna z prevádzok, ktoré sa používajú na demontáž lodí na indickom subkontinente, nemá bezpečnostné zariadenia zabraňujúce znečisteniu pôdy a vody, iba málo z nich má zariadenia na zber odpadu a odpad sa iba zriedkavo spracováva v súlade s minimálnymi environmentálnymi normami.
- Demontáž lodí je v južnej Ázii dôležitým zdrojom surovín. Bangladéš získava 80-90% svojej ocele z lodí po dobe životnosti. Ceny, ktoré za lode platia spoločnosti demontujúce lode v Bangladéši, v súčasnosti výrazne prekračujú 400 amerických dolárov za tonu výtlaku prázdnej lode, čo je výrazne vyššia cena ako v iných krajinách.

- Demontáž lodí je nebezpečnou činností. Podľa nedávnej indickej správy jeden zo šiestich pracovníkov v Alangu, v najväčšom demontážnom zariadení v Indii, trpí azbestózou. Uvádza sa, že miera smrteľných úrazov je šesťkrát vyššia ako v odvetví indického baníctva. V rokoch 1998 až 2003 zomrelo v Bangladéši pri nehodách približne 200 pracovníkov demontujúcich lode. Mimovládne organizácie odhadujú celkový počet obetí pri demontáži lodí na niekoľko tisíc a tento počet výrazne narastie, pretože sa prijíma viac neskúsených robotníkov, aby sa v nasledujúcich rokoch zvládol maximálny počet cisternových lodí s jednoduchým trupom.
- „Zelená“ kapacita recyklácie lodí, t. j. kapacita, ktorá je v súlade s environmentálnymi a bezpečnostnými normami, v súčasnosti 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. Predstavitelia väčšiny týchto zariadení – najmä v Číne, ale aj v niektorých členských štátoch EÚ, sa domnievajú, že je to obtiažne zvládnuť, pretože nemôžu ponúknuť rovnaké ceny za šrot a ich náklady sú oveľa vyššie ako náklady ich konkurentov v južnej Ázii.

Na presun lodí po dobe životnosti z priemyselných do rozvojových krajín sa väčšinou vzťahujú medzinárodné právne predpisy o zasielaní odpadu a vývoz lodí z Európskeho spoločenstva, ktoré obsahujú nebezpečný materiál, je zakázaný nariadením ES o zasielaní odpadu. V posledných rokoch sa však v niekoľkých pozorne sledovaných prípadoch, keď európske lode boli zaslané do južnej Ázie za účelom recyklácie, poukázalo na problémy implementácie týchto právnych predpisov.

Tieto zrejme nedostatky a neschopnosť zabezpečiť sociálne a environmentálne udržateľnú demontáž lodí vyburcovali medzinárodnú verejnosť a vytvorili politický stimul. Medzinárodná námorná organizácia (International Maritime Organisation – IMO) začala pracovať na medzinárodnom dohovore o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí. Niektoré námorné krajiny, napríklad Spojené kráľovstvo, pripravujú vnútroštátne stratégie pre štátom vlastnené lode a lode plaviace sa pod ich vlajkou. Európsky parlament a mimovládne organizácie sa dožadujú opatrení na úrovni EÚ.

Rada EÚ vo svojich záveroch z 20. novembra 2006 potvrdila, že environmentálne vhodné riadenie demontáže lodí je prioritou Európskej únie. Uviedla, že nedávne udalosti a prognózy tonáží, ktoré sa majú demontovať v blízkej budúcnosti, si vyžadujú bezodkladné a primerané opatrenia zo strany medzinárodného spoločenstva, vrátane EÚ. Rada privítala zámer Komisie pracovať na stratégii demontáže lodí, ktorá bude mať pôsobnosť v celej EÚ. Táto stratégia by mala posilniť presadzovanie existujúcich právnych predpisov Spoločenstva, uznať osobitosť námorného sveta, vývoj prebiehajúci v ňom, najmä v medzinárodných námorných právnych predpisoch a konečný cieľ dosiahnuť celosvetovo udržateľné riešenie. V tejto súvislosti sa Komisia vyzýva, aby zhodnotila potrebu vytvorenia dostatočnej kapacity na demontáž lodí v EÚ.

Komisia už uviedla svoje stanovisko v Zelenej knihe o námornej politike z júna 2006¹. Navrhla, že budúca námorná politika EÚ by mala podporovať iniciatívy na medzinárodnej úrovni s cieľom dosiahnuť záväzné minimálne normy recyklácie lodí a podporiť zriadenie ekologických recyklačných zariadení. EÚ však bude pravdepodobne musieť uskutočniť aj súbor regionálnych iniciatív, aby preskúmala rozpory v pripravovanom medzinárodnom režime a možné oddialenie až do nadobudnutia jeho účinnosti.

Snahou tejto Zelenej knihy je prísť s novými nápadmi v oblasti demontáže lodí s cieľom pokračovať v dialógu a zintenzívniť dialóg s členskými štátmi a zainteresovanými stranami a pripraviť pôdu pre budúce opatrenia v kontexte politik EÚ, vrátane budúcej námornej politiky. Hlavný dôvod týchto činností je ochrana životného prostredia a zdravia ľudí. Cieľom nie je umelo preniesť obchodné objemy recyklácie lodí späť do EÚ, čím by sa krajiny južnej Ázie pripravili o hlavný zdroj príjmov. Práve naopak, konečným cieľom EÚ je pri uznaní výhody štrukturálnych komparatívnych nákladov týchto krajín zabezpečiť celosvetové dodržiavanie minimálnych environmentálnych a zdravotných bezpečnostných noriem.

2. KLÚČOVÉ PROBLÉMY

2.1. Právna situácia: zákaz vývozu nebezpečného odpadu

Koncom osemdesiatych rokov 20. storočia viedli prípady toxických odpadov zasielaných z priemyselných krajín do rozvojových krajín k medzinárodným nepokojom. Osem tisíc sudov chemického odpadu vyložených v Koko Beach v Nigérii a lode ako *Karin B* plaviace sa z prístavu do prístavu pokúšajúc sa vyložiť svoj náklad nebezpečného odpadu zaplnili titulky novín. Predostrela sa výzva na posilnený medzinárodný právny rámec. Dňa 22. marca 1989 sa prijal Bazilejský dohovor Organizácie Spojených národov s cieľom vytvoriť rámec pre kontrolu pohybu nebezpečných odpadov cez medzinárodné hranice. Dohovor doteraz podpísalo 168 krajín a 165 krajín ho ratifikovalo. Európske spoločenstvo ako celok je zmluvnou stranou Bazilejského dohovoru, a teda aj všetky jeho členské štáty.

Absolútny zákaz vývozu nebezpečného odpadu z krajín OECD do krajín, ktoré nie sú členmi OECD, bol prijatý v roku 1995 ako zmena a doplnenie Bazilejského dohovoru. Zákaz bol zavedený v dôsledku politického znepokojenia vyjadreného rozvojovými aj rozvinutými krajinami, ktoré sa týkalo zvýšeného množstva nebezpečného odpadu, ktorý sa vyváža z rozvinutých krajín do rozvojových krajín a s ktorým sa potom manipuluje nekontrolovaným a nebezpečným spôsobom.

¹ Odkazy možno nájsť na konci prílohy.

Tento „bazilejský zákaz“ bol v roku 1997 začlenený do právnych predpisov EÚ a je záväzný pre všetky členské štáty (články 14 a 16 súčasného nariadenia o zasielaní odpadu²). EÚ je najvýznamnejším celosvetovým subjektom, ktorý zaviedol zákaz do vnútroštátnych právnych predpisov. Napríklad USA neratifikovali Bazilejský dohovor, dokonca ani v jeho neupravenej forme. Z väčších krajín, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru, prijali zmenu a doplnenie zákazu Čína, Indonézia, Egypt a Nigéria, zatiaľ čo Austrália, Brazília, Kanada, India, Japonsko, Kórea a Rusko nie. EÚ a členské štáty spolu s medzinárodnými partnermi podporujú ratifikáciu „bazilejského zákazu“, ktorý predstavuje kľúčový prvok na zlepšenie právneho rámca pre medzinárodnú prepravu odpadu.

V medzinárodných právnych predpisoch o zasielaní odpadu sa pripúšťa, že loď sa môže stať odpadom podľa definície v článku 2 Bazilejského dohovoru a že súčasne môže byť definovaná ako loď podľa iných medzinárodných predpisov³. Definícia odpadu v právnych predpisoch Spoločenstva, podľa ktorej odpad znamená akúkoľvek látku alebo predmet v kategóriách stanovených v prílohe I k rámcovej smernici o odpadoch⁴, ktoré majiteľ zneškodňuje alebo mieni zneškodniť, alebo sa od neho vyžaduje, aby ich zneškodnil, sa vzťahuje aj na lode odosielané na demontáž. Ak loď obsahujúca značné množstvo nebezpečných látok, alebo slovami príslušnej položky odpadu GC 030, nebola „dôkladne zbavená“ nebezpečných materiálov, bude sa považovať za nebezpečný odpad. Vývoz takejto lode na účely demontáže z ES do krajiny, ktorá nie je členom OECD, je zakázaný na základe bazilejského zákazu a nariadenia o zasielaní odpadu a akákoľvek demontáž sa musí uskutočniť na základe environmentálne primeraných podmienok v krajine OECD. Alternatívou je loď dekontaminovať (predbežne vyčistiť) takým spôsobom, aby už loď nepredstavovala nebezpečný odpad. Tento právny výklad potvrdila francúzska Štátna rada (*Conseil d'Etat*) v prípade bývalej lietadlovej lode *Clemenceau*⁵.

Povinnosti členských štátov EÚ podľa dohovorov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) nezbavujú tieto predpisy o zasielaní odpadu platnosti, dokonca aj keď by loď nemala byť zastavená alebo podstúpila „neprimerané zdržanie“, ak má platné osvedčenia IMO. Bazilejský dohovor a zákaz vývozu nebezpečného odpadu, ktoré sa uplatňujú na úrovni EÚ prostredníctvom nariadenia o zasielaní odpadu, sú záväzné a musia sa v členských štátoch presadzovať. Oba systémy predpisov sú zlučiteľné, pretože v Morskom práve aj dohovoroch IMO sa stanovujú aj práva (a povinnosti) pobrežných štátov uplatňovať ďalšie príslušné pravidlá medzinárodných právnych predpisov, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia.

Požiadavky Bazilejského dohovoru zasielať oznámenia, ktoré sú záväzné pre všetky zmluvné strany dohovoru, sa v prípade lodí po dobe životnosti dodržiavajú v praxi iba zriedkavo. Je ťažké uplatňovať zákaz vývozu na základe nariadenia ES o zasielaní odpadu, ak loď opustila európske vody a jej vlastník sa potom rozhodne, že ju odošle na demontáž do iných častí sveta. Osobitné právne záväzné medzinárodné predpisy o recyklácii lodí sú navrhnuté v návrhu dohovoru, o ktorom sa v súčasnosti rokuje v IMO, ale ktoré v súčasnosti neexistujú.

2.2. Ekonomická stránka demontáže lodí

Trh v oblasti demontáže lodí funguje v súčasnosti takto. Vlastníci lodí, ktorí sa rozhodli ukončiť ekonomickú životnosť lode, vyhľadajú kupujúceho, ktorý kúpi loď za hotovosť. Takýto postup sa v podstate používa vtedy, keď náklady na údržbu lode začínajú presahovať možné príjmy, alebo keď je už loď neatraktívnou pre trh s loďami po dobe životnosti, t. j. je nepravdepodobné, že by sa dala predať. Kupujúcim za hotovosť bude buď určený sprostredkovateľ alebo samotný prevádzkovateľ šrotoviska. Loď obvykle zoberie náklad na svoju poslednú plavbu do oblasti, v ktorej sa nachádza šrotovisko. Po skončení tejto plavby sa loď poháňaná vlastným pohonom priplaví do šrotoviska, kde sa demontuje.

Kupujúci za hotovosť platí cenu v amerických dolároch za tonu výtlaku prázdnej lode (light displacement ton (ldt)), čo je približne ekvivalent hmotnosti ocele lode. Táto cena sa už roky pohybuje okolo 150 US\$/ldt (s najnižšou hodnotou približne 100 US\$/ldt a najvyššou hodnotou približne 200 US\$/ldt), ale veľký dopyt po oceľovom šrote v Číne a nízka dodávka lodí v poslednom období vyhnali ceny na rekordné úrovne takmer 500 US\$/ldt za priemerné lode a viac za osobitne cenné lode. Najvyššie ceny sa v súčasnosti platia v Bangladéši.

Veľmi veľká ropná cisternová loď (very large crude oil tanker (VLCC)) s čistou nosnosťou približne 300 000 ton má výtlak približne 45 000 ldt, takže môže priniesť 5 až 10 miliónov US\$ (alebo dokonca oveľa viac), v závislosti od podmienok na trhu. Tieto údaje sú iba približnými údajmi, pretože cenu ovplyvňujú aj ďalšie faktory, napríklad množstvo a kvalita ocele, prítomnosť takých kovov, ako meď a nikel, a zariadení, ktoré sa dajú ešte predať. Zdá sa, že prítomnosť alebo neprítomnosť problematických látok na palube nemá vplyv na cenu.

Komisia preskúmala ekonomickú stránku demontáže lodí v rámci štúdie vykonanej v roku 2000⁶. V závere štúdie uviedla, že za súčasných podmienok bude z rôznych dôvodov veľmi ťažké dosiahnuť hospodársku životaschopnosť recyklácie lodí pri súčasnom rešpektovaní primeraných environmentálnych noriem.

- Počet lodí, ktoré sú k dispozícii na demontáž, závisí od podmienok na trhu nákladnej dopravy. Ak lode dokážu stále zarábať primerané peniaze, vlastníci sa nerozhodnú zaslať loď na demontáž. V posledných dvoch rokoch boli objemy šrotu veľmi nízke v dôsledku prosperujúceho a ziskového trhu nákladnej dopravy. Prevažná väčšina lodí určených na demontáž bude musieť pochádzať z flotily obchodných námorných lodí a budú to najmä cisternové lode a lode na prepravu sypkých materiálov (ktoré sú „objemovými“ segmentmi). Ďalšie segmenty na trhu, napríklad vojnové lode, plavidlá vnútrozemskej plavby a pobrežné štruktúry, sú čo do veľkosti a dostupnosti obmedzené a môžu teda sotva poskytnúť stabilný prísun surovín pre recykláciu vo veľkom. Prevádzkovateľ moderného recyklačného zariadenia bude mať preto problémy vytvoriť obchodný model, ktorý úplne pokryje jeho náklady na amortizáciu. To je dôvod, prečo zostávajúci prevádzkovatelia v Európe dokázali prežiť iba preto, že sa koncentrovali na malú časť trhov, najmä pobrežné štruktúry, rybárske člny a plavidlá vnútrozemskej plavby⁷.

- Lode sú samostatné stavby s dlhou životnosťou a počas svojej 20-30 ročnej prevádzky sa podrobia mnohým opravám a údržbe. Iba málo z týchto opráv a údržieb sa riadne dokumentuje. V recyklačnom zariadení preto nie sú k dispozícii informácie o tom, čo sa vlastne preberá a akú recyklačnú prácu bude potrebné vykonať. Platí to najmä v prípade osobných lodí, ktoré obsahujú široké spektrum materiálov, vrátane zložených látok, ktoré sa veľmi ťažko oddeľujú a recyklujú. Lode, ktoré v súčasnosti mieria do šrotovísk, boli vybudované v sedemdesiatych rokoch 20. storočia pomocou materiálov, ktoré sa už dnes viac nepoužívajú (napríklad azbest). V dôsledku toho je množstvo požadovanej ručnej práce značné a je pravdepodobné, že zostane hlavným nákladovým faktorom. Používanie ťažkej techniky bude v prípade tohto druhu lodí obmedzené.
- Niektoré materiály na palube sa môžu recyklovať a prinášajú zisky. Iné materiály si vyžadujú nákladné spracovanie, ktorého náklady sú značné a dajú sa ťažko vopred vypočítať.
- Hlavným zdrojom príjmov šrotovísk v Ázii je oceľ, ktorá sa používa na stavbu a trh s opotrebovanými zariadeniami z lodí. Tieto zdroje príjmov v rozvinutých krajinách v podstate neexistujú v dôsledku regulačných podmienok.

Ďalším faktorom je rozdiel v nákladoch na prácu medzi Áziou a Európou. Kým pracovníci v demolačnom zariadení v Bangladéši a Indii zarábajú 1-2 US\$/deň a výdavky zamestnávateľa na bezpečnosť a ochranu zdravia pri práci sú zanedbateľné, náklady v Európe možno odhadnúť na približne 250 US\$/deň na robotníka v Holandsku a 13 US\$/deň v Bulharsku⁸.

Tieto rozdiely v nákladoch na prácu, požiadavkách na ochranu životného prostredia a zdravia pri práci a príjmoch z recyklácie a opotrebovaných materiálov vysvetľujú, prečo podnikateľské subjekty v južnej Ázii môžu ponúknuť vlastníkom lodí oveľa lepšie ceny ako ich potenciálni konkurenti v iných krajinách. Bangladéšske subjekty pôsobiace v oblasti demontáže lodí, ktorým nevznikajú žiadne náklady na ochranu životného prostredia alebo ochranu zdravia a bezpečnosti pri práci, platia v súčasnosti za lode 450-500 US\$/t, zatiaľ čo čínske zariadenia s mierne lepšími normami ponúkajú polovicu tejto ceny a subjekty v USA jednu desatinu. V čase pred vzostupom cien ocele účtovali recyklačné zariadenia v priemyselných krajinách dokonca ešte poplatok za demontáž námorných plavidiel.

V dôsledku vývoja na trhu sa kapacita demontáže v EÚ za posledných 20 rokov znížila na medznú úroveň. V súčasnosti sa zariadenia na demontáž väčších lodí nachádzajú najmä v Belgicku, Taliansku a Holandsku so spoločnou kapacitou približne 230 000 ldt/rok a množstvo menších zariadení na demontáž rybárskych plavidiel a iných malých člnov sa nachádza vo väčšine ostatných námorných členských štátoch. Keď sa to všetko spočíta, existujúca kapacita v EÚ pre demontáž lodí sa môže odhadnúť na približne 500 000 ldt za rok⁹. V Spojenom kráľovstve okrem toho prebiehajú licenčné konania, ktoré umožnia vykonávať demontážne činnosti v dvoch existujúcich lodeniciach, ktoré budú mať značne vyššiu kapacitu (600 000 ldt/rok v prípade Able v Spojenom kráľovstve). Tento výpočet nezahŕňa mnoho zastaralých suchých dokov v prístavoch po celej Európe, ktoré by boli technicky vhodné na demontáž, ale nie je pravdepodobné, že sa za súčasných hospodárskych podmienok znovu otvoria.

Väčšiu kapacitu, akú má v súčasnosti k dispozícii EÚ, má susedné Turecko, ktoré ako členská krajina OECD v podstate spĺňa podmienky miesta určenia, dokonca aj v prípade vývozu nebezpečného odpadu. Približne 20 demontážnych prevádzok na brehu Aliaga (neďaleko Izmiru) má spoločnú kapacitu približne 1 milión ton ročne, ktorá sa v súčasnosti väčšinou nevyužíva.

Zariadenia v EÚ spravidla spĺňajú prísne normy bezpečnosti pri práci a ochrany životného prostredia. Turecké zariadenia dosiahli v posledných rokoch značný pokrok v oblasti environmentálneho riadenia a riadenia bezpečnosti, aj keď pretrvávajú určité problémy týkajúce sa životného prostredia. V Číne existuje aj množstvo zariadení s prístavnými mólami na rozoberanie lodí, ktoré boli v posledných rokoch zmodernizované na prijateľnú kvalitatívnu úroveň, ktorých kapacita však len mierne presahuje 500 000 ldt za rok. Demontážne zariadenia v Brownsville/Texas a iných oblastiach v USA majú podobnú kvalitu, väčšinou však nie sú otvorené pre zahraničné plavidlá.

Existujúca kapacita ekologickej demontáže lodí v EÚ ako aj v Turecku je teda dostatočná pre vojnové lode a iné štátom vlastnené plavidlá – odhadom 100 z viac ako 1 000 ldt so spoločnou tonážou do 500 000 ldt¹⁰ – ktoré sa budú v nasledujúcich 10 rokoch postupne vyradzovať z prevádzky, ale iba pre malú časť flotily obchodných lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ. Podľa správ Konferencie OSN o obchode a rozvoji (UNCTAD) sa v období rokov 2000 až 2005 predalo ročne 6 až 30 miliónov dwt na demontáž, pričom približne 23 % svetovej flotily obchodných lodí sa plaví pod vlajkami členských štátov EÚ¹¹.

Tento problém nedostatočnej „ekologickej“ kapacity sa ešte zhorší v dôsledku blížiaceho sa postupného vyradenia všetkých ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom z prevádzky. Nehody, ku ktorým došlo v prípade cisternových lodí *Erika* a *Prestige*, spôsobili v posledných desaťročiach závažné environmentálne katastrofy. V reakcii na tieto udalosti boli prijaté právne predpisy EÚ a medzinárodné predpisy týkajúce sa postupného vyradenia cisternových lodí s jednoduchým trupom z prevádzky, ktoré sa začnú plne uplatňovať v nasledujúcom desaťročí. Odhaduje sa, že do roku 2015 sa z prevádzky vyradí a potom demontuje približne 1 300 cisternových lodí s jednoduchým trupom, pričom tretina z nich pod vlajkou členských štátov¹². Očakáva sa, že dopyt po kapacite na recykláciu lodí dosiahne svoj vrchol okolo roku 2010, ktorý je hlavným termínom na postupné vyradenie týchto cisternových lodí z prevádzky. V dlhodobom horizonte však dôjde k nárastom v dôsledku všeobecného rozmachu stavby lodí v posledných rokoch.

Trh v oblasti demontáže lodí je zatiaľ stále hospodársky životaschopný, neberúc do úvahy obrovskú externalizáciu nákladov. Vlastníci lodí majú značné príjmy z predaja vyradených lodí (stavba novej veľmi veľkej ropnej cisternovej lode – VLCC – ktorá už bola uvedená ako príklad, by dnes stála približne 90 miliónov US\$ a jej predaj po 25 rokoch používania by priniesol 10 miliónov US\$ alebo aj viac). Šrotoviská majú zisky z recyklácie znovu získaných materiálov. Trh však funguje iba za veľmi problematických podmienok, ktoré budú vysvetlené ďalej v texte. Táto situácia je stále viac neprijateľná pre verejnosť v rozvinutých krajinách, v ktorých sídli väčšina vlastníkov lodí a v ktorých sa zhromažďujú finančné zisky z prevádzky lodí a to nie je zlučiteľné so zásadami environmentálnej a sociálnej udržateľnosti.

2.3. Environmentálny a sociálny vplyv

Väčšina lodí obsahuje veľké množstvo nebezpečných materiálov, napríklad azbest (najmä ak boli lode vybudované skôr ako v osemdesiatych rokoch 20. storočia), ropu a ropný kal, PCB (polychlorované bifenyly) a ťažké kovy v náteroch a zariadeniach. Takže keď sa lode odošlú na demontáž, predstavujú jeden z hlavných tokov nebezpečného odpadu z priemyselných krajín do rozvojového sveta. V roku 2004 bol v štúdií pre Komisiu (GR TREN) uvedený odhad, že samotný ropný kal z lodí po dobe životnosti bude až do roka 2015 predstavovať celkovo 400 000 až 1,3 milióna ton za rok. Z nebezpečného odpadu v demontážnych zariadeniach bude azbest každý rok predstavovať 1 000–3 000 ton, TBT 170-540 ton a nátery škodlivé pre životné prostredie 6 000–20 000 ton¹³.

Demontáž lodí v Bangladéši, Indii a Pakistane prebieha na piesočnatých plážach bez akejkoľvek izolácie alebo bariér, ktoré majú zabrániť znečisteniu vody a pôdy. Existuje málo zariadení na prijímanie nebezpečného odpadu a materiálov, ktoré sa nemôžu recyklovať, sa obvykle ukládajú priamo na mieste. PVC obaly z káblov sa často spaľujú na otvorených ohniskách.

Vplyv týchto praktík na životné prostredie sa iba zriedkavo skúmal podrobne. Dostupné údaje svedčia o tom, že fyzikálno-chemické vlastnosti morskej vody, pôdy a sedimentov na pobreží sú výrazne ovplyvnené demontážou lodí¹⁴. Znečistenie pláží a susediaceho mora ropou je zreteľne viditeľné na leteckých snímkach demontážnych prevádzok v Alangu (India) a Chittagongu (Bangladéš) a mimovládne organizácie hlásia, že z tejto oblasti vymizla vegetácia a ryby.

Podmienky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci sú v demontážnych zariadeniach v južnej Ázii kritické. Je tu vysoké riziko nebezpečných úrazov, najmä v dôsledku nedostatku ťažkých mechanizmov (žeriavov) a ochranných bezpečnostných pomôcok pre robotníkov. Podľa správy indickej vlády z roku 2004 došlo v demontážnom zariadení v Alangu v rokoch 1996 až 2003 k 434 nehodám, pri ktorých prišlo o život 209 pracovníkov¹⁵. V Bangladéši podľa správ médií prišlo o život za posledných 20 rokov viac ako 400 robotníkov a 6 000 robotníkov sa vážne zranilo¹⁶. Skutočnosť, že Bangladéš na rozdiel od Indie dokonca v praxi nevyžaduje ani osvedčenie o „neunikaní plynu pri prácach pri vysokej teplote“ vysvetľuje, prečo sú v tejto krajine tak nízke náklady, ale aj vysoký výskyt smrteľných výbuchov v demontážnych zariadeniach.

Okrem toho sa odhaduje, že tisíce robotníkov si privodí nevyliciteľnú chorobu v dôsledku manipulovania s toxickými látkami a ich vdychovania bez minimálnych opatrení alebo ochrany. V lekárskej správe zo septembra 2006 určenej indickému najvyššiemu súdu sa uvádza, že 16 % pracovníkov manipulujúcich s azbestom v Alangu trpí azbestózou, a je teda vážne ohrozených mesotheliomou¹⁷. Poznatky z lekárskeho výskumu naznačujú, že výskyt tejto formy rakoviny pľúc dosiahne vrchol len niekoľko desaťročí po vystavení.

Odhaduje sa, že v roku 2005 pracovalo v demontážnych zariadeniach v Bangladéši 25 000 robotníkov. V Indii bol počet pracovníkov v čase rozmachu približne 40 000, ktorý sa do konca roku 2006 znížil na 6 000¹⁸. V prípade oboch krajín možno povedať, že väčšina robotníkov pochádza z najchudobnejších regiónov krajiny a sú obvykle nekvalifikovanou pracovnou silou. Pracujú bez zmlúv a zdravotného alebo úrazového poistenia a nemajú dovolené zakladať odborové organizácie. V prípade úrazov dostávajú malé alebo žiadne odškodnenie. Pri ľahších prácach je do určitej miery bežná aj detská práca.

Podmienky v zariadeniach na demontáž lodí kritizovali environmentálne organizácie, organizácie bojujúce za ľudské práva a médiá ako aj indický najvyšší súd. Zdá sa však, že vlády štátov južnej Ázie sú neochotné presadzovať zmenu v postupoch, keďže považujú demontáž lodí za hospodársky dôležitú činnosť, ktorú by sa malo čo najmenej obmedzovať.

2.4. Medzinárodná situácia

O probléme demontáže lodí sa diskutuje už mnoho rokov, a to v rámci EÚ aj v rámci príslušných medzinárodných organizácií: Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), Medzinárodnej organizácie práce (International Labour Organisation (ILO)) a Bazilejského dohovoru (alebo presnejšie jeho materského orgánu, Programu Organizácie Spojených národov pre životné prostredie, UNEP). Všetky tri organizácie vypracovali nezáväznú technickú usmernenia k recyklácii lodí¹⁹. Pracovná skupina pre demontáž lodí vytvorená zo zástupcov ILO/IMO/Bazilejského dohovoru rokovala na dvoch stretnutiach v roku 2005 o koordinovanom prístupe k danému problému s cieľom predísť zdvojeniu práce a prekrytiu úloh, povinností a kompetencií medzi týmito tromi organizáciami.

IMO pracuje od roku 2005 na záväznom medzinárodnom režime pre ekologickú demontáž lodí. Na tejto práci sa zúčastňujú členské štáty EÚ a Komisia. O návrhu dohovoru o bezpečnej a environmentálne vhodnej demontáži lodí sa rokuje vo Výbore pre ochranu morského prostredia (MEPC) tejto organizácie, ktorý má byť prijatý na diplomatickej konferencii v roku 2008/2009 a nadobudnúť účinnosť niekoľko rokov neskôr. Príloha návrhu obsahuje predpisy týkajúce sa požiadaviek na lode (vrátane návrhu, konštrukcie, prevádzky a údržby) a zariadenia na recykláciu lodí a určité požiadavky týkajúce sa oznamovania. Zameriava sa na prístup k recyklácii lodí „do kolísky po hrob“ s cieľom vyhnúť sa nebezpečným materiálom pri stavbe nových lodí a odstrániť ich z existujúcich lodí ešte počas ich prevádzky. Predpokladá sa, že technické podrobnosti, ktoré sa týkajú aj environmentálne vhodného riadenia zariadení na recykláciu lodí, budú stanovené v odporúčanom usmernení, ktoré doplní dohovor.

Podľa súčasného návrhu sa dohovor – v súlade s ďalšími nástrojmi IMO – nebude vzťahovať na menšie plavidlá s nosnosťou menej ako 400 alebo 500 dlhých ton, ani vojnové lode alebo iné plavidlá, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát a ktoré sa používajú iba na nekomerčné vládne účely. Medzi kontroverzné otázky, o ktorých budú rokovať pracovné skupiny IMO v roku 2007, patrí otázka, či by sa mal uvádzať odkaz na predpisy a normy mimo rámca IMO, environmentálnu základnú normu pre zariadenia na recykláciu lodí, budúce požiadavky na oznamovanie (najmä, či je nutné oznamovanie medzi štátmi tak, ako v prípade Bazilejského dohovoru) a druh mechanizmu zhody s cieľom pomôcť s implementáciou dohovoru.

V zmysle Bazilejského dohovoru je kľúčovou diskutovanou otázkou to, či sa navrhovaným dohovorom o recyklácii lodí zabezpečí rovnaká úroveň kontroly a presadzovania ako Bazilejským dohovorom. Na 8. konferencii zmluvných strán 1. decembra 2006 sa znovu zopakovala táto požiadavka a medzi iným sa uviedlo, že budúci právny nástroj by mal vytvoriť také podmienky týkajúce sa demontáže lodí, ktoré chránia pracovníkov a životné prostredie pred škodlivými vplyvmi nebezpečných odpadov a nebezpečnými pracovnými postupmi.

3. MOŽNOSTI ZLEPŠENIA EURÓPSKEHO RIADENIA DEMONTÁŽE LODÍ

Komisia preskúmala široké spektrum príslušných problémov a určila niektoré možnosti uzavretia alebo prinajmenšom zúženia implementačnej medzery a zlepšenia riadenia demontáže lodí. Tieto možnosti by sa nemali vnímať ako možnosti, ktoré sa navzájom vylučujú, ale ako možnosti, ktoré sa navzájom dopĺňajú a podporujú.

3.1. Lepšie presadzovanie právnych predpisov EÚ v oblasti zasielania odpadu

Členské štáty EÚ sú povinné uplatňovať a presadzovať nariadenie ES o zasielaní odpadu, vrátane „bazilejského zákazu“ o vývoze nebezpečného odpadu.

Aj keď mobilita lodí pomerne uľahčuje obchádzanie zákazu vývozu, presadzovanie by sa mohlo zlepšiť, prinajmenšom v prípade lodí a lodných liniek, ktoré sa pravidelne plavia v európskych vodách. To si vyžiada:

- viac kontrol zo strany orgánov pre zasielanie odpadov a prístavných orgánov v európskych prístavoch, ktoré sa zamerajú na lode, ktoré prekročili určitý vek (25 rokov), alebo ak iné náznaky poukazujú na pravdepodobnosť, že sú lode určené na demontáž;
- pravdepodobne ďalšie usmernenie zo strany Komisie a členských štátov týkajúce sa definície odpadu a nebezpečného odpadu vo vzťahu k lodiam a zoznam recyklačných zariadení, ktoré spĺňajú normy environmentálne vhodného riadenia a sú bezpečné pre pracovníkov;
- systematickejšiu spoluprácu a výmenu informácií medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a Komisiou, vrátane využívania databáz a tlačových správ na identifikovanie potenciálnych lodí po dobe životnosti a na sledovanie ich cesty do demontážnych zariadení;
- väčšiu spoluprácu s určitými tretími krajinami, najmä štátmi, ktoré recyklujú lode, a tranzitnými štátmi (napríklad s Egyptom, pokiaľ ide o lode po dobe životnosti, ktoré prechádzajú cez Suezský kanál);
- politické zameranie na vojnové lode a ďalšie štátom vlastnené lode a komerčné plavidlá, ktoré sa pravidelne plavia vo vodách EÚ (napríklad trajekty).

Keďže sa nariadenie o zasielaní odpadu nevzťahuje iba na lode plaviace sa pod vlajkou EÚ, ale na všetky vývozy odpadu, a teda na lode po dobe životnosti, ktoré opúšťajú prístavy EÚ, vlastníci lodí nie sú schopní uniknúť kontrolám, ak zmenia vlajku lode na vlajku neeurópskej krajiny. Riziko, že by sa plavebná činnosť v Európe mohla v dôsledku prísnejšieho presadzovania predpisov znížiť, nie je vysoké, pokiaľ EÚ zostane hospodársky prítiahlivým a ziskovým trhom. Reálnejšie je riziko, že nezodpovední neeurópski majitelia lodí postihnutí kontrolami by mohli zanechať svoje lode v prístavoch EÚ, takže za prípadné vhodné zneškodnenie by musel zaplatiť daňový poplatník. Tento druh problému sa môže vo všeobecnosti vyriešiť iba účinnejším presadzovaním námorných predpisov.

3.2. Medzinárodné riešenia

Zdá sa, že v rámci príslušných medzinárodných orgánov existuje všeobecná zhoda, že najdôležitejšou otázkou je zabezpečiť, aby sa lode recyklovali environmentálne vhodným a bezpečným spôsobom. Aby sa vytvorili rovnaké podmienky na celom svete, sú potrebné záväzné medzinárodné normy. Takéto normy by mali spôsobiť skutočnú zmenu v súčasných postupoch demontáže zastavením častého znečisťovania pôdy a vody a ochranou pracovníkov pred nehodami a kontamináciou. Povinnými sa napríklad malo stať bezpečné zachytávanie únikov ropných zvyškov, prednostné odstraňovanie azbestu pomocou ochranných pomôcok, opatrenia proti uvoľňovaniu plynu zabráňujúce výbuchom a strojné zariadenia na bezpečné dvíhanie ťažkých bremien.

Medzi európskymi a ázijskými krajinami však bude pravdepodobne stále pretrvávajúť rozdiel v cene, dokonca aj keď ázijské krajiny splnia prísne normy ochrany životného prostredia a zdravia pri práci, ale je menej pravdepodobné, že sa vo všetkých prípadoch ukáže ako prohibičný. Rozvojové krajiny budú môcť v dohľadnej budúcnosti ponúknuť nižšie ceny za prácu a vyššie ceny za oceľ a znovu použiteľné zariadenia. Stále však bude existovať väčší priestor na to, aby sa cenový rozdiel preklenul dobrovoľnými opatreniami, ktoré umožňujú, aby sa určitý počet demontáží lodí uskutočnil v Európe, kde sú osobitne prísne normy „nulového znečistenia“ a „nulového poškodenia ľudského zdravia“.

Na vyriešenie problému demontáží lodí z celosvetového hľadiska bude nevyhnutný budúci medzinárodný dohovor. IMO predstavuje najrelevantnejšie fórum na riešenie tohto problému na globálnej úrovni. Nový dohovor bude mať vplyv na nariadenie o preprave odpadu a ďalšie právne predpisy EÚ o ochrane životného prostredia a bezpečnosti pri práci. Spoločenstvo ako celok sa musí snažiť o splnenie cieľa stať sa zmluvnou stranou tohto osobitného dohovoru IMO. To sa môže uskutočniť tak, že sa do dohovoru zaradi ustanovenie o regionálnych organizáciách pre hospodársku integráciu („ustanovenie REIO“) tak, ako v prípade všetkých nedávnych viacstranných environmentálnych dohôd. Aby sa čo najskôr dosiahli bezpečné a environmentálne vhodné medzinárodné normy, je nutné posilniť úlohu Spoločenstva v IMO.

V záujme EÚ je po prvé to, aby práca IMO bola dokončená čo najrýchlejšie, a po druhé to, aby dohovor bol čo do rozsahu pôsobnosti dostatočne široký a vytvoril primerané normy pre ochranu zdravia a environmentálne riadenie, ako aj mechanizmy potrebné na ich presadzovanie. Na tento účel by mal dohovor stanoviť jasné povinnosti a výsady štátov, pod ktorých vlajkami sa plavia lode, prístavných štátov a štátov, v ktorých sa vykonáva recyklácia lodí, a spravodlivú rovnováhu medzi nimi. Systém IMO sa musí zefektívniť v zmysle vytvorenia systému, v rámci ktorého sa lode môžu demontovať iba environmentálne vhodným a bezpečným spôsobom.

Je nepravdepodobné, že pripravovaný právny nástroj bude zahŕňať povinnosť dekontaminovať loď pred jej poslednou plavbou, pretože lodný priemysel považuje predbežné čistenie z bezpečnostného hľadiska za nevhodné alebo nevhodné. Podľa návrhu dohovoru sa predbežné odstránenie nebezpečných materiálov nemôže vyžadovať, ak zvolené recyklačné zariadenie má úplné oprávnenie na zvládnutie druhu alebo množstva nebezpečných materiálov obsiahnutých v lodi. V návrhu (k decembru 2006) je snaha zosúladiť jednotlivé požiadavky na loď a schopnosti recyklačných zariadení prostredníctvom recyklačného plánu a medzinárodného certifikátu pripravenosti na recykláciu. Stále je však potrebné objasniť, či si vlastník lode po dobe životnosti musí v prípade, že konečné recyklačné zariadenie nie je schopné zvládnuť určité nebezpečné materiály, vybrať iné zariadenie, alebo vopred odstrániť materiály pre bezpečné zneškodnenie alebo spätné získavanie. Keďže nariadením o zasielaní odpadu sa vyžaduje, aby lode boli „dôkladne zbavené“ nebezpečného materiálu, aby sa mohli klasifikovať ako bezpečný odpad, Komisia zatiaľ pracuje na štúdiu zameranej na riziká, náklady a výnosy predbežného čistenia. Výsledky by mali byť pripravené koncom jari 2007.

Zmena nariadenia ES o zasielaní odpadu, ani iných právnych predpisov Spoločenstva ovplyvnených navrhovaným dohovorom, nie je v súčasnosti alternatívou. Tieto právne predpisy EÚ by mali zostať a zostanú v platnosti a neplánujú sa žiadne zmeny, až kým medzinárodné predpisy podľa IMO nedosiahnu rovnako vysokú úroveň. Najmä neexistuje žiadny dôvod na úpravu systému Bazilejského dohovoru na kontrolu cezhraničných zásielok odpadu a udelenie výnimiek lodiam po dobe životnosti, pokiaľ nový medzinárodný režim nezaručí rovnakú úroveň ich kontroly.

Aby sa však posilnilo zapojenie Spoločenstva do rokovaní IMO o medzinárodnom dohovore o recyklácii lodí, je potrebné:

- (a) určiť stanovisko Spoločenstva a pravdepodobne poveriť Komisiu mandátom na ďalšie rokovania o dohovore IMO týkajúceho sa recyklácie lodí, pretože by mohlo dôjsť k ovplyvneniu právnych predpisov Spoločenstva;
- (b) vložiť „ustanovenie o REIO“, aby sa Spoločenstvo stalo zmluvnou stranou dohovoru o recyklácii lodí;
- (c) zintenzívniť koordináciu stanovísk pri rokovaní medzi členskými štátmi EÚ a Komisiou; spolupráca je už dobrá, ale je potrebné ju ďalej posilňovať.

Dohovor a jeho usmernenia sa po svojom prijatí musia transponovať do právnych predpisov Spoločenstva, aby sa stali povinnými pre lode plaviace sa pod vlajkou EÚ alebo pre lode vstupujúce do vôd EÚ. To bol prípad mnohých dohovorov, napríklad Dohovoru o antivegetatívnych systémoch (Anti-fouling System (AFS)), ktorý bol zavedený do právnych predpisov Spoločenstva nariadením (ES) č. 782/2003. Tento prístup k vytvoreniu predpisov EÚ na základe medzinárodných právnych nástrojov je v súčasnosti základom činnosti EÚ v otázkach námornej dopravy, ktoré umožňujú zohľadniť osobitosti medzinárodnej lodnej dopravy.

Dohovor o recyklácii lodí však môže prísť príliš neskoro, aby sa ním vyriešil problém postupného vyradovania ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom z prevádzky, pretože kým dohovory IMO nadobudnú platnosť, trvá to v priemere šesť rokov a vrchol postupného vyradovania z prevádzky sa očakáva okolo roku 2010. Takže hoci je nutné podporiť čo najrýchlejšie nadobudnutie platnosti dohovoru, musia sa nájsť riešenia pre dočasné obdobie.

3.3. Posilnenie kapacity EÚ na demontáž lodí

Ako sa uvádza v bode 2.2, dostupná kapacita pre demontáž lodí v EÚ a iných krajinách OECD (najmä Turecku) je dostatočná pre všetky vojnové lode a ďalšie štátom vlastnené plavidlá, ktoré budú vyradené z prevádzky v nasledujúcich 10 rokoch, ale nie pre oveľa vyšší počet ropných cisternových lodí a iných veľkých obchodných lodí, ktoré sa plavia pod vlajkami EÚ alebo ktoré vlastní spoločnosti so sídlom v EÚ. Táto situácia sa výrazne nezmení, dokonca ani vtedy, ak niekoľko lodeníc v Spojenom kráľovstve, ktoré podali žiadosť o potrebné licencie, začnú svoju prevádzku v blízkej budúcnosti²⁰. Aj keby sa počítalo s možnosťou, že na demontáž lodí EÚ, ktoré sa stanú odpadom mimo európskych vôd, sa použijú zmodernizované recyklačné zariadenia v Číne, v nasledujúcich rokoch bude značný deficit v bezpečnej a environmentálne vhodnej kapacite na demontáž lodí.

Nedostatočné využívanie existujúcich „zelených“ alebo zmodernizovaných zariadení v EÚ, Turecku a Číne však poukazuje na to, že problém demontáže lodí je viac na strane dopytu ako na strane ponuky. Súčasnú podmienky na trhu neumožňujú, aby hospodárske subjekty v EÚ konkurovali prevádzkam v južnej Ázii, ktoré môžu ponúknuť oveľa nižšie náklady a vyššie ceny za kov. Pokiaľ neexistujú rovnaké podmienky vo forme efektívnych a primeraných povinných noriem demontáže lodí na celom svete, európske zariadenia budú mať problémy konkurovať na trhu a vlastníci lodí budú radšej zasielať svoje lode do ázijských zariadení, ktoré nezodpovedajú štandardu.

Rada EÚ reagujúc na túto situáciu vydala 17. mája 2006 stanovisko, podľa ktorého členské štáty vynaložia maximálne úsilie na zvýšenie kapacity na demontáž lodí v EÚ. Členské štáty okrem toho urobia všetko pre to, aby zabezpečili dosiahnutie priaznivého pokroku v medzinárodných rokovaniach s cieľom stanoviť na celosvetovej úrovni povinné požiadavky týkajúce sa demontáže lodí. V záveroch Rady prijatých 20. novembra 2006, pred 8. konferenciou zmluvných strán Bazilejského dohovoru, bola Komisia vyzvaná, aby posúdila potrebu vybudovať dostatočnú kapacitu na demontáž lodí v EÚ.

Keď sa pozrieme na spôsoby posilnenia postavenia zariadení na ekologickú demontáž lodí všeobecne a najmä zariadení v EÚ na dočasné obdobie, kým sa novým medzinárodným režimom nezavedú rovnaké podmienky na celom svete, opatrenia by sa mali zamerať na štátom vlastnené lode. Vlády členských štátov EÚ majú osobitnú povinnosť dodržiavať právne predpisy Spoločenstva a konať príkladným spôsobom, pokiaľ ide o demontáž vojnových lodí a iných plavidiel, ktoré sú štátnym majetkom. Pokiaľ ide o vojnové lode, mimoriadna zodpovednosť vyplýva z pomerne vysokého podielu nebezpečných materiálov (najmä azbestu) na palube starších lodí.

Vlády členských štátov by mohli pre svoje lode po dobe životnosti začať zabezpečovať „zelené“ demontážne služby a služby predbežného čistenia prostredníctvom verejných výberových konaní, v ktorých sa budú dodržiavať prísne pravidlá verejného obstarávania, ktoré povoľujú demontáž iba v súlade so súčasnými právnymi predpismi o zasielaní odpadu a prísny normami environmentálne vhodného odpadového hospodárstva. Životaschopnosť demontážnych zariadení v Európe by sa už mohla podporiť väčšou transparentnosťou vo vyradovaní štátom vlastnených lodí z prevádzky, koordinovaným časovým harmonogramom a harmonizáciou noriem kvality v celej EÚ, ktoré vyžadujú vlády v zmluvách o demontáži.

V prípade, že členské štáty predávajú svoje lode na ďalšie použitie iným krajinám alebo komerčným kupujúcim, stále si môžu udržať určitý vplyv tým, že do zmluvy o predaji zaradia ustanovenia o demontáži, medzi ktoré patrí ustanovenie o predchádzajúcom súhlase vlády so zneškodnením. Takéto ustanovenia sú súčasťou stratégie recyklácie lodí navrhutej Spojeným kráľovstvom, ktorá bol uverejnená v marci 2006²¹.

Pokiaľ ide o oveľa väčšiu flotilu obchodných lodí, najväčší význam majú už opísané ekonomické úvahy. Pokiaľ nebude úplne zavedený záväzný medzinárodný režim a dokonca pravdepodobne aj po tomto termíne budú potrebné silné stimuly na vyvolanie zmien v súčasných postupoch odvetvia lodnej dopravy. Dlhodobým cieľom by malo byť zavedenie trvalo udržateľného systému, pomocou ktorého by vlastníci lodí a pravdepodobne ďalší príjemcovia lodí prispievali k bezpečnej a environmentálne vhodnej demontáži lodí na celom svete. Možné podrobnosti týkajúce sa takéhoto systému sú opísané ďalej v texte (3.6).

Dobrovoľné záväzky v duchu sociálnej zodpovednosti podnikov môžu dočasne zohrávať určitú úlohu a mali by sa podporovať (pozri bod 3.5). Najmä systémy udeľovania cien a certifikácie môžu ukázať cestu vpred.

Aby sa rýchlo zlepšila súčasná situácia je otázkou aj to, či by priama finančná podpora mala poskytnúť ekologickým zariadeniam na demontáž lodí v EÚ alebo vlastníkom lodí, ktorí zasielajú svoje lode do „zelených“ zariadení buď na úplnú demontáž lode alebo na dekontamináciu. Takouto podporou pre inovačné zariadenia z EÚ by sa mohol nepriamo znížiť počet lodí demontovaných na základe prijateľných podmienok. Ľahko je však možné pozorovať riziko, že na dlhé obdobie budú potrebné obrovské sumy bez toho, aby sa vytvorila trvalo udržateľná činnosť, a podstupuje sa riziko krížového dotovania iných činností, najmä v sektore stavby lodí, v ktorom je hospodárska súťaž veľmi silná. Okrem toho dotovanie demontážnych zariadení a dokonca priame dotovanie väčšieho počtu vlastníkov lodí by bolo proti zásade európskych právnych predpisov „znečisťovateľ platí“. Z tohto dôvodu nie je prekvapením, že pravidlá štátnej pomoci týkajúce sa tohto druhu pomoci sú dosť obmedzené.

Súčasná usmernenia EÚ k štátnej pomoci v oblasti životného prostredia²², ktoré sú nástrojom na definovanie rozsahu takejto pomoci, zahŕňajú určité služby odpadového hospodárstva, ale nie demontáž lodí ako možný účel. To, či sú dotácie na určité činnosti, napríklad inovačné nástroje, zneškodnenie azbestu alebo účasť spoločnosti na systémoch certifikácie a monitorovania, v tomto zmysle štátnou pomocou a povolené usmerneniami, sa musí v súčasnosti posúdiť od prípadu k prípadu. Európska kohézna politika môže tiež poskytovať podporu pre lodenice vrátane recyklačných zariadení, za podmienky, že je to v súlade s cieľmi, pravidlami a postupmi politiky.

3.4. Technická pomoc a prenos technológií a osvedčených postupov štátom vykonávajúcim recykláciu

Napriek zlým a nebezpečným pracovným podmienkam a zhoršovaniu miestneho životného prostredia sú zariadenia na demontáž lodí pre krajiny južnej Ázie hospodársky významné. Napríklad Bangladéš získava približne 90% dodávok ocele z demontáže lodí a toto odvetvie poskytuje pracovné miesta desaťtisícom robotníkov.

Na podporu modernizácie zariadení v týchto krajinách bude nutné poskytnúť technickú pomoc a podporiť lepšiu reguláciu. V menšej miere to už robia medzinárodné organizácie, niektoré krajiny OECD a aj Komisia. Táto technická a finančná pomoc by sa mala preskúmať v úzkej spolupráci s dotknutými krajinami a ďalšími medzinárodnými darcami s cieľom

podporiť bezpečnú a environmentálne vhodnú demontáž lodí. EÚ bude v blízkej budúcnosti s viacerými štátmi vykonávajúcimi recykláciu rokovať o nových a aktualizovaných politických alebo hospodárskych dohodách a v prípade potreby preskúma možnosti dosiahnutia cieľov týkajúcich sa lepších pracovných návykov a environmentálnych noriem.

V rámci EÚ je k dispozícii značné množstvo skúseností a technológií na ekologickú demontáž lodí. EÚ by sa mala usilovať o zdieľanie týchto skúseností s recyklujúcimi štátmi a o podporu príslušného prenosu technológií a osvedčených postupov. EÚ môže rovnako preniesť skúsenosti a postupy v súvislosti s riešením rizika týkajúceho sa azbestu a tým pomôcť zvýšiť úroveň ochrany a prevencie v príslušných krajinách.

Je však potrebné uznať, že okrem technickej úrovne sú neexistencia alebo neuplatňovanie základných pravidiel bezpečnosti pri práci a ochrany životného prostredia úzko spojené so štrukturálnou chudobou a inými sociálnymi a právnymi problémami v niektorých oblastiach južnej Ázie, napríklad chýbajúce majetkové práva, a frekvencia mimoriadne krátkych prenájmov pozemkov na pobreží pre prevádzkovateľov, slabosť orgánov činných v trestnom konaní a existencia zlých postupov riadenia. Na dosiahnutie trvalo udržateľnej zmeny bude nutné do širšieho rámca zakotviť pomoc.

3.5. Podpora dobrovoľnej činnosti

Obchodné lode prinášajú počas svojej pomerne dlhej životnosti svojim majiteľom veľké zisky. Keď sa loď na konci svojej životnosti stane odpadom, vlastník, ako osoba, ktorá obvykle prijíma rozhodnutie zaslať loď na demontáž a ktorá je teda „producentom“ odpadu, má najvýhodnejšiu pozíciu na zabezpečenie toho, aby sa jej zneškodnenie alebo zhodnotenie vykonalo bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom. Vlastníci lodí, ktorí majú zodpovedný prístup k svojmu povolaniu, nemali by tolerovať súčasné demontážne postupy, ktoré ohrozujú život a zdravie pracovníkov a znečisťujú životné prostredie.

Dobrovoľné záväzky vlastníkov lodí, ich združení a ich zákazníkov sú potenciálne najjednoduchším a najrýchlejším spôsobom zmeny postupov priamo na mieste. Napríklad lodná spoločnosť P&O Nedlloyd (teraz súčasť Maersk Group) vytvorila partnerstvo s čínskymi zariadeniami, ktorých environmentálne a bezpečnostné normy sa zlepšili prostredníctvom technickej pomoci a odbornej prípravy. Intertanko, organizácia nezávislých vlastníkov cisternových lodí, oznámila v septembri 2006 prijatie „dočasnej stratégie“, podľa ktorej by vlastníci lodí mali používať iba recyklačné zariadenia, ktoré dosiahli preukázateľný pokrok v oblasti riadenia bezpečnosti a životného prostredia v oddiele C návrhu medzinárodného dohovoru.

Konferencia zmluvných strán Bazilejského dohovoru v rozhodnutí z 1. decembra 2006 vyzvala vlastníkov lodí a ďalšie zainteresované strany, aby prijali praktické opatrenia zabezpečujúce, aby sa lode po dobe životnosti demontovali environmentálne vhodným spôsobom.

Dobrovoľné dohody môžu byť efektívne, keď sa riadne vypracujú, pokiaľ ide o ich obsah a keď majú jasný mechanizmus na zabezpečenie implementácie záväzkov súkromných zainteresovaných strán ako aj systémy monitorovania a kontroly. Záväzok tohto druhu je užitočným prvým krokom k zmene. Preto by sa mal podporovať verejne a podľa možnosti aj stimulmi z Európskej únie a členských štátov, po ktorých sa bude musieť monitorovať implementácia. Ak sa potom ukáže, že sa záväzok v praxi nedodržiava, budú pravdepodobne ešte nutné právne predpisy.

3.6. Fond na demontáž lodí

Najmä v dlhodobom horizonte nebude prijateľné, aby investície do ekologických zariadení na demontáž lodí v Európe alebo Ázii boli dotované z verejných finančných prostriedkov. Zásada „znečisťovateľ platí“ a zásada, že producent odpadu nesie zodpovednosť, si vyžadujú, aby vlastníci lodí prevzali plnú zodpovednosť za primerané zneškodňovanie. Takýto udržateľný systém financovania by sa mohol organizovať na dobrovoľnom základe so záväzkami, najmä zo strany lodného priemyslu, ale vzhľadom na silnú hospodársku súťaž na trhu sa zdá, že je účinnejšie vytvoriť tento systém ako povinný prvok nového medzinárodného režimu demontáže lodí. IMO by bola najvhodnejším subjektom na riadenie tohto fondu, ktorý je podobný ako existujúce fondy zamerané na problém znečisťovania ropou v rámci dohovoru MARPOL. Aby sa zabezpečila ochrana pred zmenou vlajky lode na vlajky štátov, ktoré nevstúpia do systému fondu, príspevky by mali byť spojené s registráciou v IMO alebo s prevádzkou lodí, ktoré už presiahli svoju životnosť, napríklad prostredníctvom prístavných poplatkov alebo systémov povinného poistenia.

Toto spojenie s prevádzkovou fázou lode sa uprednostňuje aj pred možnosťou zaplatiť vklad v čase, keď sa loď prvýkrát vybuduje, pretože lodenica, ktorá postavila loď, už často v čase konečnej demontáže lode neexistuje. Ak fond založený na IMO nebude možné dosiahnuť, mohlo by sa uvažovať o regionálnom systéme.

3.7. Ďalšie možnosti

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

- (a) *Právne predpisy EÚ, najmä predpisy týkajúce sa ropných cisternových lodí s jednoduchým trupom.* Keďže tieto cisternové lode budú tvoriť hlavnú časť lodí po dobe životnosti, ktoré sa majú v nasledujúcich niekoľkých rokoch demontovať, možno by bolo vhodné zvážiť opatrenia na doplnenie príslušných právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti predpismi o čistej a bezpečnej demontáži lodí.

Niektoré členské štáty uviedli, že by podporili takýto návrh, ak by iniciatívu prevzala Komisia. Nevýhodou týchto právnych predpisov je to, že keďže cisternové lode s jednoduchým trupom majú väčšinou aj tak zákaz vstupovať do prístavov EÚ, vzťahovali by sa najmä na lode plaviace sa pod vlajkou EÚ a mohli by tak spustiť vlnu zmien vlajok, pod ktorými sa lode plavia, bez vytvorenia prínosov pre bezpečnosť a životné prostredie.

Okrem špecifickej otázky ropných cisternových lodí sú možné opatrenia všeobecnejšieho charakteru zamerané na predchádzanie použitiu nebezpečných materiálov pri stavbe nových lodí. Nedávnym prijatím nových právnych predpisov pre chemické látky REACH [nariadenie (ES) č. 1907/2006] sa poskytuje regulačný rámec, pokiaľ ide o použitie nebezpečných chemických látok. Potreba ďalších opatrení týkajúcich sa použitia iných látok pri stavbe lodí by sa zistila na základe dôkladnej analýzy a hodnotenia vplyvu.

- (b) *Zefektívnenie pomoci pre lodný priemysel spojením s ekologickou demontážou lodí.* Financovanie lodného priemyslu zo Spoločenstva a štátna pomoc pre lodnú dopravu by mohli byť naviazané na skutočnosť, či príjemca pomoci používa ekologické a bezpečné zariadenia v prípade všetkých lodí pod jeho kontrolou.
- (c) *Zavedenie európskeho certifikačného systému pre ekologickú demontáž lodí a cien za príkladnú ekologickú recykláciu.* Aby sa zlepšilo riadenie zariadení na demontáž lodí a aby sa toto zlepšenie stalo pre zákazníkov a verejnosť transparentným, mohli by sa využívať existujúce systémy certifikácie alebo systémy certifikácie, ktoré sa v budúcnosti zlepšia, napríklad EMAS. Zamýšľanou revíziou nariadenia EMAS by sa mohol otvoriť tento systém aj pre prevádzky mimo EÚ, a tak umožniť prevádzkovateľom, ktorí majú záujem, napríklad v Turecku, aby získali certifikát environmentálneho riadenia, ktorý má dobrú povesť. Včasné opatrenia vlastníkov lodí, recyklačných zariadení a ďalších zainteresovaných strán, ktoré smerujú k bezpečným postupom a postupom zabráňujúcim znečisťovaniu pri demontáži lodí, by sa okrem toho mohli podporiť zelenou značkou alebo systémom udeľovania cien za ochranu ľudského zdravia a bezpečnosti. Ako inšpirácia by mohli slúžiť už existujúce ceny za „čisté more“ alebo „ekologické ceny“ pre lodné linky a prístavy. Verejný register ekologických zariadení by okrem toho mohol poskytnúť vlastníkom lodí usmernenie.
- (d) *Zintenzívnenie medzinárodného výskumu v oblasti demontáže lodí.* Zo Šiesteho rámcového programu v oblasti výskumu a vývoja sa v súčasnosti financuje jeden výskumný projekt zameraný na otázku („SHIPDISMANTL“) preskúmania technologických možností z hľadiska medzinárodnej spolupráce. V tomto rámci výskumné inštitúcie a demontážne zariadenia z EÚ, Turecka a Indie vyvíjajú systémy na podporu rozhodovania (Decision Support Systems (DSS)), ktoré sa zdarma sprístupnia odvetviu demontáže lodí na celom svete. V nedávno uverejnenej prvej výzve na predloženie návrhov Siedmeho rámcového programu sa jednoznačne definuje výskumná oblasť stratégií pre lode po dobe životnosti ako priorita.

Okrem tohto výskumu a ďalšieho výskumu, ktorý realizovala a realizuje samotná Komisia²³, by bola užitočná aj väčšia vedecká spolupráca v spôsobe partnerstva, do ktorého by boli zapojené tímy z Ázie a Európy, s cieľom zanalyzovať možnosti a ich dôsledky integrovaným spôsobom, ktorý zahŕňa environmentálne, sociálne, hospodárske a inštitucionálne aspekty. Potom by bolo možné na vedeckom základe navrhnúť smerovanie opatrení, ktoré by mohli pomôcť rôznym domácim subjektom a pri medzinárodných rokovaniach. Môže však trvať niekoľko rokov, kým budú výsledky výskumu k dispozícii.

4. ZÁVER

V tejto zelenej knihe sú uvedené základné skutočnosti o demontáži lodí a vysvetlené problémy. Viac podrobností a údajov je uvedených v prílohe. Aby sme si urobili jasnejší obraz o opatreniach, ktoré vyžaduje EÚ, žiadame členské štáty, zainteresované strany a verejnosť, aby zvážila tieto otázky.

1. Ako by sa mohli zlepšiť súčasné právne predpisy Spoločenstva (nariadenie o zasielaní odpadu), ktoré majú vplyv na lode po dobe životnosti? Aká je najlepšia kombinácia opatrení, aby lode plaviace sa pod vlajkou EÚ alebo lode vlastnené EÚ smerovali do demontážnych zariadení s prísnyimi environmentálnymi a bezpečnostnými normami?
2. Pomohlo by usmernenie týkajúce sa predpisov o zasielaní odpadu a definícií lodí po dobe životnosti zlepšiť implementáciu predpisov a obchodných postupov a akú formu by malo mať?
3. Aký je najlepší spôsob vedenia súčasných rokovaní o dohovore IMO o recyklácii lodí, aby sa zlepšili postupy demontáže lodí na celom svete?
4. Mala by sa EÚ zamerať na environmentálne a bezpečnostné normy podľa dohovoru IMO, ktoré sú porovnateľné s normami EÚ?
5. Ako môže EÚ najlepšie zabezpečiť, aby sa európske lode počas dočasného obdobia predtým, ako dohovor IMO nadobudne platnosť, demontovali bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom? A pokiaľ ide o lode vlastnené verejným sektorom? Budú stačiť vnútroštátne stratégie a dobrovoľné záväzky vlastníkov lodí? Aké ďalšie opatrenia sú potrebné na úrovni EÚ?
6. Mala by EÚ a jej členské štáty prijať aktívnu úlohu vo zvyšovaní vlastnej kapacity EÚ v oblasti recyklácie lodí a ako?
7. Aké opatrenia a kroky by mala prijať EÚ, aby pomohla štátom južnej Ázie zaviesť a uplatňovať prísnejšie environmentálne a bezpečnostné normy v oblasti demontáže lodí?
8. Aké opatrenia a kroky by mala prijať EÚ s cieľom podporiť vlastníkov lodí, aby nasmerovali lode po dobe životnosti do demontážnych zariadení s prísnyimi environmentálnymi a bezpečnostnými normami?
9. Ako by mala EÚ zabezpečiť trvalo udržateľné financovanie ekologickej demontáže lodí v súlade so zásadou znečisťovateľ platí a aké opatrenia a kroky by mala prijať?

Príspevky týkajúce sa tohto konzultačného procesu je potrebné zaslať Komisii do **30. septembra 2007** e-mailom na adresu „ship-dismantling@ec.europa.eu“ alebo poštou na túto adresu:

European Commission

Directorate-general Environment

Unit G.4 “Sustainable production and consumption”

B-1049 Brussels

Táto zelená kniha a doručené príspevky budú uverejnené na internetovej stránke Komisie, pokiaľ odosielateľ príspevku vyslovene neuvedie, že si to neželá. Komisia má v úmysle koncom roka 2007 predložiť svoju analýzu doručených odpovedí spolu, ak to bude vhodné, so svojim návrhom a/alebo iniciatívami stratégie EÚ v oblasti demontáže lodí.