

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o recyklácii lodí“

COM(2012) 118 final – 2012/0055 (COD)

(2012/C 299/29)

Spravodajca: **Martín SIECKER**

Rada (10. apríla 2011) a Európsky parlament (19. apríla 2012) sa rozhodli podľa článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o recyklácii lodí“

COM(2012) 118 final – 2012/0055 (COD).

Odborná sekcia pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 26. júna 2012.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 482. plenárnom zasadnutí 11. a 12. júla 2012 (schôdza z 12. júla 2012) prijal 122 hlasmi za, pričom 31 členov hlasovalo proti a 6 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Demontáž lodí sa vykonáva nezodpovedným spôsobom. Väčšina z nich je demontovaná tzv. plážovou metódou (beaching), pri ktorej sa lode doplavajú do Indie, Bangladéšu a Pakistanu a nechajú sa nabehnúť na plytčinu, kde ich demontujú nekvalifikovaní pracovníci, medzi ktorými aj veľa detí, bez vhodných nástrojov a akejkoľvek ochrany proti veľkým množstvám uvoľňujúcich sa nebezpečných látok.

1.2 Lode po dobe životnosti sa považujú za nebezpečný odpad a vzťahuje sa na ne Bazilejský dohovor, ktorý upravuje prepravu nebezpečného odpadu. Keďže sa pravidlá tohto dohovoru už roky sústavne a masovo obchádzajú, Medzinárodná námorná organizácia prijala v roku 2009 Hongkongský dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí. EÚ a jej členské štáty usudzujú, že oba dohovory poskytujú rovnakú úroveň kontroly a presadzovania, pokiaľ ide o lode považované za odpad. S týmto záverom však nesúhlasil žiaden z afrických štátov a viaceré štáty Latinskej Ameriky. Ak ho ratifikuje dostatočný počet krajín, očakáva sa, že Hongkongský dohovor vstúpi do platnosti v roku 2020.

1.3 Európska únia má v tejto oblasti veľkú zodpovednosť, pretože vlastníctvo svetovej flotily je z veľkej časti v rukách lodiarov z členských štátov EÚ. Európska komisia je už roky znepokojená vývojom v tomto odvetví, preto sa pred niekoľkými rokmi rozhodla konať. Komisia vypracovala k tejto problematike v ostatných piatich rokoch zelenú knihu, následne strategický dokument a teraz prichádza s návrhom nariadenia. Navrhovaným nariadením EÚ nadobudnú niektoré požiadavky Hongkongskeho dohovoru platnosť skôr.

1.4 Návrh nariadenia o recyklácii lodí je však pomerne slabý v porovnaní s predchádzajúcou zelenou knihou a strategickým dokumentom na rovnakú tému. Tieto dva dokumenty obsahujú presnú analýzu problémov týkajúcich sa recyklácie lodí, predovšetkým v Bangladéši, Indii a Pakistane, a vyjadrujú presvedčenie, že sa musia prijať prísne opatrenia na nápravu tamojšej neprijateľnej situácie. Opatrenia uvedené v návrhu nariadenia však tieto problémy neriešia. EHSV musí skonštatovať, že zjavne chýba politická vôľa vyriešiť tieto problémy.

1.5 Čo v návrhu napríklad chýba, je hospodársky nástroj, ktorým by Komisia mohla docieľiť želaný vývoj. V predchádzajúcich dokumentoch sa o takomto nástroji hovorilo. Komisia dala preskúmať možnosť vytvorenia fondu, do ktorého by sa musela odviesť určitá suma za každú loď, ktorá zakotví v európskom prístave. Výšku tejto sumy by mohla určovať kombinácia tonáže a toxicity. Zriadenie takéhoto fondu navyše dobre zapadá do zásady „znečisťovateľ platí“. Časť získaných prostriedkov sa môže využiť na zlepšenie pracovných podmienok v juhovýchodnej Ázii školením pracovníkov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, zvyšovaním povedomia na miestnej úrovni o rizikách vyplývajúcich z nezodpovednej demontáže veľkých námorných lodí a zlepšovaním miestnej verejnej infraštruktúry.

1.6 EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby preskúmala možnosť využiť tieto prostriedky na rozvoj recyklačnej kapacity a vytvorenie odvetvia recyklácie v Európe. V EÚ existuje dostatok kapacít v dokoch, ktoré už sa len málo alebo vôbec nevyužívajú na stavbu a opravy lodí, avšak sú vhodné na ich

demontáž a recykláciu. Bolo by to v súlade s ambíciou Európskej komisie stať sa udržateľnou „recyklujúcou spoločnosťou“, t. j. spoločnosťou, v ktorom sa prostredníctvom dobre premysleného a široko rozvetveného systému recyklácie zmení odpad na surovinu. Môže to viesť k vysokým hospodárskym výnosom cenných materiálov, ktoré môžu do značnej miery pokrývať dopyt po surovinách, a k mnohým novým pracovným miestam. Vzhľadom na neustále sa zvyšujúce ceny surovín a vysokú nezamestnanosť v niekoľkých členských štátoch to môže byť veľmi prínosné pre Európu ako celok. Navyše odvetvie zamerané na demontáž lodí, ktorých životnosť sa končí, by bolo príležitosťou pre rozvoj prímorských území a odbornú prípravu mladých ľudí na nové povolania, ako aj pre nezamestnaných.

1.7 Ak Európa chce, aby sa jej lode demontovali bezpečným spôsobom, je logické, že sa bude podieľať na vybudovaní kapacity, ktorá je na správnu demontáž potrebná. V trhovom hospodárstve nie je napokon nič zadarmo, všetko má svoju cenu. V prípade bezpečnej demontáže lodí sa táto cena platí v peniazoch. Pri nezodpovednej demontáži sa časť tejto ceny platí v iných hodnotách, ako je zničenie miestneho životného prostredia a strata ľudských životov. Keďže v EÚ nechceme tieto hodnoty akceptovať ako zákonný platobný prostriedok, musíme tiež zabrániť tomu, aby sa používali v platobnom styku mimo Európy. Komisia by na to mala klásť väčší dôraz. EHSV sa preto domnieva, že Komisia by mala predložiť lepší, tvorivejší, odvážnejší a iniciatívnejší návrh, ktorý by zodpovedal úrovni ambícií jej predošlých dokumentov a s nimi súvisiacich stanovísk výboru.

1.8 S cieľom povoliť recykláciu lodí v zariadeniach umiestnených v krajinách, ktoré nie sú členmi OECD, ak tieto zariadenia spĺňajú požiadavky a sú zaradené do európskeho zoznamu, EHSV odporúča, aby sa nariadenie opieralo najmä o jestvujúce usmernenia príslušných medzinárodných organizácií⁽¹⁾, ako aj o samotný Bazilejský dohovor a jeho technické usmernenia.

2. Úvod

2.1 Koncom 80. rokov minulého storočia vyvolala preprava jedovatého odpadu z priemyselných do rozvojových krajín medzinárodné pohoršenie. Správy o viac ako 8 000 sudoch chemického odpadu vyložených na pláži Koko v Nigérii a o lodiach ako Karin B, ktoré sa plavia z jedného prístavu do druhého, aby sa zbavili naloženého nebezpečného odpadu, sa dostali na titulné stránky novin a naliehalo sa na prísnejšie medzinárodné právne predpisy. Nato sa v roku 1989 prijal Bazilejský dohovor Organizácie Spojených národov s cieľom vytvoriť rámec na kontrolu pohybu nebezpečných odpadov cez hranice štátov.

⁽¹⁾ Technické usmernenia na nakladanie s odpadom z úplnej a čiastočnej demontáže lodí spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia, Bazilejský dohovor o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní, UNEP; Zdravotné a bezpečnostné usmernenia na demontáž lodí: Usmernenia pre ázijské krajiny a Turecko, Medzinárodná organizácia práce (MOP); Usmernenia na recykláciu lodí, Medzinárodná námorná organizácia (IMO).

2.2 Bazilejský dohovor ustanovuje celosvetový systém, v ktorom je prepravu odpadu medzi krajinami potrebné vopred písomne oznámiť a získať na ňu súhlas. V roku 1995 bolo prijaté doplnenie, ktoré zakazuje vývoz nebezpečného odpadu z členských štátov EÚ a OECD do krajín, ktoré nie sú členmi OECD. EÚ preniesla Bazilejský dohovor a jeho doplnenie týkajúce sa tohto zákazu vývozu do svojich právnych predpisov⁽²⁾.

2.3 Hoci sa právne predpisy o preprave odpadu vzťahujú aj na lode a rozhodnutiami podľa Bazilejského dohovoru sa uznalo, že loď sa môže stať odpadom, podľa iných medzinárodných predpisov môžu byť ďalej považované za lode. Keďže takmer všetky lode obsahujú značné množstvo nebezpečných materiálov, akými sú napr. ropa, ropné kaly, azbest, sklenená vlna, PCB, TBT, ťažké kovy o. i. v náteroch, lode určené na demontáž sa musia považovať za nebezpečný odpad. Preto sa takéto lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov EÚ, ak sú vyvážané z krajín OECD, môžu v súlade s Bazilejským dohovorom demontovať iba v krajinách OECD.

2.4 Keďže sa pri lodiach tento právny predpis sústavne obchádza stávajú sa medzinárodné pravidlá a právne predpisy EÚ neúčinnými. V snahe zlepšiť tento stav zmluvné strany Bazilejského dohovoru vyzvali v roku 2004 Medzinárodnú námornú organizáciu (IMO), aby vypracovala povinné predpisy o recyklácii lodí. IMO prišla v roku 2006 s návrhom, ktorý bol v roku 2009 prijatý ako Hongkonský dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí. Aby tento dohovor vstúpil do platnosti a začal prinášať efekt, musí ho ratifikovať dostatočný počet veľkých vlajkových štátov a štátov s veľkou mierou recyklácie.

2.5 Zmluvné strany Bazilejského dohovoru uvítali v roku 2006 návrh dohovoru IMO a začali posudzovať, či je úroveň kontroly a presadzovania ustanovená v Hongkonskom dohovore rovnocenná úrovni ustanovenej podľa Bazilejského dohovoru. EÚ a jej členské štáty ukončili svoje posúdenie v roku 2010 a dospeli k záveru, že oba dohovory týkajúce sa lodí považovaných za odpad ponúkajú rovnakú úroveň kontroly a presadzovania. Zmluvné strany Bazilejského dohovoru podporili v októbri 2011 ratifikáciu Hongkonského dohovoru s cieľom umožniť jeho vstup do platnosti. Podľa očakávaní sa to stane najskôr v roku 2020. Keď tento dohovor nadobudne platnosť, zmluvné strany budú svoje veľké obchodné lode môcť demontovať výhradne v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru.

2.6 Nebezpečné a environmentálne nevhodné postupy demontáže lodí neprestávajú poskytovať Európskej komisii dôvody na vážne znepokojenie, a preto Komisia ostro sleduje vývoj v tejto oblasti. V roku 2007 Komisia prijala zelenú knihu

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu.

o lepšej demontáži lodí⁽³⁾ a v roku 2008 oznámenie, v ktorom sa navrhuje stratégia EÚ pre lepšiu demontáž lodí⁽⁴⁾. EHSV na to reagoval v predchádzajúcich stanoviskách⁽⁵⁾. Týmto stanoviskom výbor reaguje na návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o recyklácii lodí⁽⁶⁾, ktorý vypracovala Európska komisia.

3. Súvislosti

3.1 Demontáž lodí sa riadi trhovými činiteľmi. Náklady na udržiavanie zastaranej flotily, sadzby za prepravu a ceny šrotu rozhodujú o tom, kedy je loď určená na demontáž. Výber miesta demontáže lode ovplyvňuje predovšetkým cena, ktorú za loď ponúkne vrakovisko. Túto cenu určuje dopyt po recyklovanej oceli v danej oblasti a náklady na infraštruktúru určenú na ochranu zamestnancov a životného prostredia. Pod vplyvom týchto činiteľov sa recyklácia veľkých námorných plavidiel postupne presunula do juhovýchodnej Ázie.

3.2 Zo všetkých lodí po dobe životnosti, ktoré sa na celom svete od roku 2004 demontovali, sa viac ako 80 % demontovalo plážovou metódou v Indii, Pakistane a Bangladéši. Plavidlá sa nechajú nabehnúť na plytčinu, kde sa rozoberú bez použitia ťažkej techniky. V týchto krajinách chýbajú aj zariadenia na vhodné nakladanie so silne znečisteným a jedovatým odpadom. Vlády krajín juhovýchodnej Ázie odmietajú riešiť tieto praktiky, pretože recykláciu lodí považujú za dôležitú hospodársku aktivitu, ktorej treba čo najmenej brániť. Recyklácia prináša mnoho pracovných miest, avšak jej sociálne a ekologické dôsledky sú katastrofálne.

3.3 Veľké lode zasielané do Ázie na demontáž predstavujú jeden z najväčších tokov nebezpečného odpadu z priemyselných krajín do rozvojového sveta. Ide o látky ako azbest, ropa, ropné kaly, polychlórované bifenylly (PCB) a ťažké kovy. Štúdia Európskej komisie (GR TREN) z roku 2004 odhadla množstvá týchto znečisťujúcich látok do roku 2015 na 1 000 až 3 000 ton azbestu, 170 až 540 ton PCB, 6 000 až 20 000 ton škodlivých náterov a 400 000 až 1 300 000 ton ropných kalov ročne. Dosah na životné prostredie sa len zriedka dôsledne skúma, avšak z dostupných údajov vyplýva, že to má ďalekosiahle dôsledky na morskú vodu, pobrežnú pôdu a sedimenty. Znečistenie mora v blízkosti demontážnych zariadení v Indii a Bangladéši je jasne viditeľné na leteckých snímkach. Mimovládne organizácie navyše udávajú, že v týchto oblastiach sa už nevyškytuje žiadna vegetácia ani ryby.

3.4 Podmienky bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci sú v demontážnych zariadeniach v juhovýchodnej Ázii kritické. Riziko ťažkých pracovných úrazov je vysoké vzhľadom na nedostatok ťažkej techniky a ochranných pracovných pomôcok. Podľa správy indickej vlády došlo v demontážnych zariadeniach v Alangu v rokoch 1996 až 2003 k 434 úrazom, z ktorých

209 bolo smrteľných. Podľa správ z Pakistanu prišlo v rokoch 1986 až 2006 v tejto krajine o život viac ako 400 robotníkov a 6 000 sa ťažko zranilo. Okrem toho sa odhaduje, že tisíce robotníkov si privodia nevyliciteľnú chorobu v dôsledku manipulovania s toxickými látkami a ich vdychovania bez akýchkoľvek bezpečnostných opatrení alebo ochrany. Väčšina pracovníkov pochádza z najchudobnejších regiónov, sú nekvalifikovaní, pracujú bez pracovnej zmluvy a zdravotného alebo úrazového poistenia a nemôžu sa združovať v odborových zväzoch. Prieskum v Indii ukázal, že veľmi rozšírená je detská práca. Štvrtina všetkých zamestnancov má menej ako 18 rokov, pričom 10 % má dokonca menej ako 12.

4. Podstata nariadenia

4.1 Cieľom nariadenia o recyklácii lodí je podstatne obmedziť negatívny dosah recyklácie lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ na spoločnosť a životné prostredie, najmä v juhovýchodnej Ázii, bez vytvárania zbytočného ekonomického zaťaženia. Navrhovaným nariadením nadobudnú niektoré požiadavky Hongkongskeho dohovoru platnosť skôr, a tak sa urýchli jeho nadobudnutie účinnosti na celom svete.

4.2 Tieto požiadavky Hongkongskeho dohovoru sa zavádzajú včasnšie:

4.2.1 Lode plaviace sa pod vlajkou EÚ musia mať zoznam nebezpečných látok nachádzajúcich sa na palube, ktorý sa musí počas celej životnosti lode aktualizovať. Nové lode musia mať tento zoznam okamžite, staršie lode na to dostanú lehotu 5 rokov. Zoznam sa musí aktualizovať skôr, ako sa loď odošle na demontáž, aby oprávnené recyklačné zariadenie bolo schopné spracovať všetky nebezpečné materiály a odpad nachádzajúci sa na palube.

4.2.2 Na základe Hongkongskeho dohovoru bol vypracovaný zoznam požiadaviek, ktoré musia recyklačné zariadenia spĺňať, s doplnujúcimi požiadavkami zameranými na lepšiu ochranu životného prostredia a zdravia obyvateľstva. Jednotlivé zariadenia na recykláciu, ktoré spĺňajú tieto požiadavky, požiadajú o zaradenie do európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí. Lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu EÚ bude možné recyklovať len v zariadeniach, ktoré sa nachádzajú na tomto zozname.

4.2.3 Lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu EÚ musia pred odoslaním do recyklačného zariadenia obmedziť na minimum objem nebezpečných látok, ktoré sa nachádzajú na palube. V prípade tankerov musia ich vlastníci zabezpečiť, že lode prídu do recyklačných zariadení v stave, ktorý umožňuje certifikáciu ako „bezpečné pre vstup“ a „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“, aby sa zabránilo výbuchom a (smrteľným) pracovným úrazom v zariadeniach na recykláciu lodí.

⁽³⁾ COM(2007) 269 final.

⁽⁴⁾ COM(2008) 767 final.

⁽⁵⁾ CESE 1701/2007, Ú. v. EÚ C 120, 16.5.2008, s. 33; CESE 877/2009, Ú. v. EÚ C 277, 17.11.2009, s. 67.

⁽⁶⁾ COM(2012) 118 final.

4.3 Na rozdiel od existujúcich právnych predpisov sa navrhované nariadenie zakladá na systéme kontroly a presadzovania Hongkonského dohovoru, ktorý je osobitne určený pre lode a medzinárodnú lodnú dopravu. Vďaka tomu sa môže zlepšiť dodržiavanie právnych predpisov Európskej únie. Veľkou nevýhodou platných právnych predpisov je, že je ťažké stanoviť, kedy sa lode stávajú odpadom. Podľa nového predpisu budú členské štáty včas dostávať informácie o plánovanom začiatku a o ukončení recyklácie. Porovnaním zoznamu lodí, ktorým vydali osvedčenie o zozname nebezpečných látok, so zoznamom lodí, ktoré boli recyklované v schválených zariadeniach, bude jednoduchšie identifikovať nezákonnú recykláciu.

4.4 Bezpečnú recykláciu sťažuje v Európe okrem hospodárskych činiteľov aj problém kapacity. Kapacity postačujú práve na recykláciu vojenských flotíl európskych členských štátov a ďalších štátnych lodí. Ak sa umožní, aby sa lode recyklovali v zariadeniach umiestnených v krajinách, ktoré nepatria do skupiny krajín OECD, pokiaľ vyhovujú daným požiadavkám a sú zaradené do európskeho zoznamu, vyrieši sa aj súčasný problém chýbajúcej legálnej recyklačnej kapacity, ktorá je vlastníkom lodí k dispozícii. A keďže sa v nasledujúcich 10 rokoch očakáva prudký nárast recyklácie lodí, je to o to dôležitejšie.

5. Všeobecné pripomienky

5.1 Demontáž lodí sa vykonáva nezodpovedným spôsobom. Väčšina z nich je demontovaná plážovou metódou, pri ktorej sa lode doplavia do Indie, Bangladéšu a Pakistanu a nechajú sa nabehnúť na plytčinu, kde ich demontujú nekvalifikovaní pracovníci, medzi ktorými aj veľa detí, bez vhodných nástrojov a akejkolvek ochrany proti veľkým množstvám uvoľňujúcich sa nebezpečných látok. Pracovníci sú vykorisťovaní a bez možnosti obrany, pretože odborové zväzy v týchto odvetviach často nie sú tolerované, a to najmä v Bangladéši a Pakistane. Vlády nerobia nič proti týmto neznesiteľným podmienkam. Ide o hospodársky dôležitú činnosť pre tieto krajiny, ktoré sa vyznačujú predovšetkým slabou a skorumpovanou správou a, najmä v tomto odvetví, silnými a nemorálnymi podnikmi.

5.2 Hospodársky význam nespočíva iba v pracovných príležitostiach, ale hlavne v zásobovaní surovinami. Tieto krajiny si väčšinu svojej potreby ocele pokrývajú recykláciou lodí. Prínos z hľadiska pracovných príležitostí je pre ne tiež dôležitý, ale zo sociálneho hľadiska je kontroverzný. Ide predovšetkým o nekvalifikovaných ľudí z najchudobnejších vrstiev spoločnosti, ktorí tak síce majú prácu, ale nie zamestnanie, pretože ide o nádennícku prácu. Európske a celosvetové ponímanie zamestnania (MOP: Globálny pakt k zachovaniu pracovných miest z roku 2009) spočíva v tom, že z takto získaných príjmov sa dá žiť a živiť rodinu. Avšak ľudia pracujúci v zariadeniach na recykláciu lodí na juhoázijskom pobreží z práce, ktorá im je ponúkaná, nemôžu žiť, môžu z nej nanajvýš nejaký čas prežívať. V praxi mnoho z nich v jej dôsledku umrie. Buď to rýchlo pri jednom z mnohých pracovných úrazov, alebo pomaly na jednu zo zhubných a nevyliciteľných chorôb, ktoré si môžu prívodiť pri práci.

5.3 Európska únia má v tejto oblasti veľkú zodpovednosť, pretože z veľkej časti je vlastníctvo svetovej flotily v rukách lodiarov z členských štátov EÚ. Európska komisia sa už roky

znepokojuje nad vývojom v tomto odvetví, okrem iného vzhľadom na rozsiahle obchádzanie pravidiel Bazilejského dohovoru. Preto sa pred niekoľkými rokmi rozhodla konať. Komisia vypracovala k tejto problematike v ostatných piatich rokoch zelenú knihu, následne strategický dokument a teraz prichádza s návrhom nariadenia.

5.4 Návrh nariadenia o recyklácii lodí je však pomerne slabý v porovnaní s predchádzajúcou zelenou knihou a strategickým dokumentom na rovnakú tému. Tieto dva dokumenty obsahujú presnú analýzu problémov týkajúcich sa recyklácie lodí, predovšetkým v Bangladéši, Indii a Pakistane, a vyjadrujú presvedčenie, že sa musia prijať prísne opatrenia na nápravu tamojšej neprijateľnej situácie. Opatrenia uvedené v návrhu nariadenia však tieto problémy neriešia. ESHV musí skonštatovať, že zjavne chýba politická vôľa vyriešiť tieto problémy. Je to nielen poľutovaniahodné, ale aj prekvapujúce. V podobných odvetviach Komisia dokázala preukázať politickú vôľu.

5.5 V tomto návrhu však ostalo veľmi málo z plánov uvedených v predchádzajúcich dokumentoch, ako zaviesť určité povinnosti pre vlastníkov, staviteľov a vykladačov a nakladačov lodí s cieľom dospieť k bezpečnej demontáži a recyklácii lodí, ktoré sú na konci svojej ekonomickej životnosti. Opatrenia, ktoré sa navrhujú, sú slabé a plné právnych medzier.

5.6 Zmluvné strany Bazilejského dohovoru posudzovali po predstavení Hongkonského dohovoru, či tieto dva dohovory ponúkajú rovnakú úroveň kontroly a presadzovania. Zmluvné strany Bazilejského dohovoru nedosiahli v tejto oblasti zhodu. Podľa IMO a členských štátov EÚ boli však výsledky posúdenia pozitívne. Jednou z príčin odlišného posúdenia by mohla byť skutočnosť, že Hongkonský dohovor sa týka iba demontáže lodí. Bazilejský dohovor sa zaoberá predovšetkým bezpečným spracovaním nebezpečných látok a ustanovuje požiadavky na súvisiaci reťazec. Hongkonský dohovor sa tým veľmi nezaobrá. EHSV konštatuje, že návrh Komisie sa však tejto oblasti vo všeobecných pojmoch venuje a odporúča – s cieľom povoliť recykláciu lodí v zariadeniach umiestnených v krajinách, ktoré nie sú členmi OECD, ak tieto zariadenia spĺňajú požiadavky a sú zaradené do európskeho zoznamu – aby sa nariadenie opieralo najmä o jestvujúce usmernenia príslušných medzinárodných organizácií (7), ako aj o samotný tento dohovor a jeho technické usmernenia.

5.7 Návrh Komisie je síce ďalekosiahlejší ako ustanovenia Hongkonského dohovoru, avšak menej závažný, ako ustanovenia Bazilejského dohovoru. Komisia uvádza, že nechce položiť latku príliš vysoko, pretože inak by krajiny, v ktorých v súčasnosti dochádza k demontáži postupmi ohrozujúcimi ľudí

(7) Pozri poznámku pod čiarou č 1.

a životné prostredie, pravdepodobne nepristúpili k Hongkonskému dohovoru a nariadenie by tak minulo svoj cieľ. Diskutabilné zdôvodnenie: ak sa určitý právny predpis (Bazilejský dohovor) často nedodríava, jeho nahradenie novým, slabšie presaditeľným právnym režimom (Hongkonský dohovor) nie je práve najevidentnejším opatrením na riešenie tohto problému. Komisia mala vo svojom návrhu venovať viac pozornosti lepšej úrovni presadzovania.

5.8 Dve často používané metódy, ako sa vyhnúť povinnostiam vyplývajúcim z Bazilejského dohovoru je zmeniť vlajku lode z vlajky členského štátu EÚ na vlajku inej krajiny, alebo loď predať výkupcovi. Ak k predaju dôjde v európskych vodách, výkupca nesmie loď vyviezť na recykláciu do krajiny, ktorá nepatrí do OECD, pretože sa na ňu vzťahujú pravidlá Bazilejského dohovoru. Výkupca vydá vyhlásenie, v ktorom potvrdí, že loď nekupuje na demontáž, ale na hospodárske využitie. Avšak hneď, ako loď opustí európske vody, často okamžite naberie kurz na jednu z pláží v juhovýchodnej Ázii a vyhlásenie sa ukáže byť falošné.

5.9 EHSV konštatuje, že návrh Komisie preberá najdôležitejšie prvky Hongkonského dohovoru, v ktorom sa ustanovuje rozdelenie zodpovedností medzi vlajkové štáty, recyklujúce štáty a prístavné štáty na jednej strane, a vlastníkov a staviteľov lodí a recyklačné zariadenia na druhej strane. Výbor však pochybuje o rovnováhe tohto rozdelenia a uvítal by, keby toto rozdelenie upravovalo aj postavenie bývalých vlastníkov resp. držiteľov.

5.10 Čo v návrhu napríklad chýba je hospodársky nástroj, ktorým by Komisia mohla doceliť želaný vývoj. V predchádzajúcich dokumentoch sa o takomto nástroji hovorilo. Komisia dala preskúmať možnosť vytvorenia fondu, do ktorého by musela odviesť určitú sumu každá loď, ktorá zakotví v európskom prístave. Výšku tejto sumy by mohla určovať kombinácia tonáže a toxicity. Zriadenie takéhoto fondu je navyše v dokonalom súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“. Časť získaných prostriedkov sa môže využiť na zlepšenie pracovných podmienok v juhovýchodnej Ázii školením pracovníkov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, zvyšovaním povedomia na miestnej úrovni o rizikách vyplývajúcich z nezodpovednej demontáže veľkých námorných lodí a zlepšovaním miestnej verejnej infraštruktúry.

5.11 EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby preskúmala možnosť využiť tieto prostriedky na rozvoj recyklačnej kapacity a vytvorenie recyklačného odvetvia v Európe. V EÚ existuje dostatok kapacít v dokoch, ktoré už sa málo alebo vôbec nevyužívajú na konštrukciu a opravy lodí, avšak sú veľmi vhodné na ich demontáž a recykláciu. Bolo by to v súlade s ambíciou Európskej komisie stať sa udržateľnou „recyklujúcou spoločnosťou“, t. j. spoločenstvom, v ktorom dobre premyslený a široko rozvetvený systém recyklácie zmení odpad na surovinu. Môže to viesť k vysokým hospodárskym výnosom cenných

materiálov, ktoré do značnej miery môžu pokrývať dopyt po surovinách, a k mnohým novým pracovným miestam. Vzhľadom na neustále sa zvyšujúce ceny surovín a vysokú nezamestnanosť v niekoľkých členských štátoch to môže byť veľmi prínosné pre Európu ako celok.

5.12 Ak Európa chce, aby sa jej lode demontovali bezpečným spôsobom, je logické, že sa bude podieľať na vybudovaní kapacity, ktorá je na správnu demontáž potrebná. Napokon v trhovom hospodárstve nie je nič zadarmo, všetko má svoju cenu. V prípade bezpečnej demontáže lodí sa táto cena platí v peniazoch. Pri nezodpovednej demontáži sa časť tejto ceny platí v iných hodnotách, ako je zničenie miestneho životného prostredia a strata ľudských životov. Keďže v rámci EÚ nechceme tieto hodnoty akceptovať ako zákonný platobný prostriedok, musíme tiež zabrániť tomu, aby sa používali v platobnom styku mimo Európy. Komisia by na to mala klásť väčší dôraz. EHSV sa domnieva, že Komisia by mala predložiť lepší, tvorivejší, odvážnejší a iniciatívnejší návrh, ktorý by zodpovedal úrovni ambícií jej predošlých dokumentov a súvisiacich stanovísk výboru.

6. Konkrétne pripomienky

6.1 EHSV podporuje ciele návrhu, pokiaľ ide o recykláciu lodí a celkový prístup, ktorý Komisia zvolila, má však veľké pochybnosti v súvislosti s účinnosťou presadzovania. Výbor vyslovuje kritiku k týmto ustanoveniam.

6.2 V článku 15 nariadenia sa uvádza, že recyklačné zariadenia mimo EÚ môžu byť zaradené do európskeho zoznamu, ak spĺňajú požiadavky EÚ na bezpečnú demontáž. Avšak zariadenia musia samy poskytnúť dôkazy, že tieto požiadavky spĺňajú. Inšpekcie na mieste zo strany Komisie alebo zástupcov konajúcich v jej mene sú v návrhu nariadenia zaradené ako jedna z možností. EHSV vyzýva Komisiu, aby vytvorila jednoznačný a účinný mechanizmus inšpekcií a dohľadu nezávislými tretími stranami, aby sa zaistil súlad s požiadavkami stanovenými v článku 12.

6.3 V článku 12 sa uvádzajú podmienky, ktoré recyklačné zariadenie musí spĺňať na to, aby bolo zaradené do európskeho zoznamu. K týmto podmienkam nie je v podstate čo dodať. Avšak prechodné ustanovenie v článku 28 uvádza, že členské štáty môžu pred uverejnením európskeho zoznamu schváliť recykláciu lodí v zariadeniach umiestnených mimo Únie, ktoré podliehajú overeniu, či zariadenie na recykláciu lodí spĺňa požiadavky stanovené v článku 12, a to na základe informácií, ktoré poskytol vlastník lode, zariadenia na recykláciu lodí alebo informácií, ktoré boli získané inými prostriedkami. EHSV znovu vyzýva Komisiu, aby vytvorila jednoznačný a účinný mechanizmus inšpekcií a dohľadu nezávislými tretími stranami, aby sa zaistil súlad s požiadavkami stanovenými v článku 12.

6.4 V článku 23 sa navrhuje ustanoviť sankcie za porušovanie nariadenia, ktoré by mali byť občianskej alebo administratívnej povahy, mali by byť účinné, primerané a odrádzajúce. Konkrétne sankcie však nie sú vymenované. V tom istom článku sa ustanovuje, že sankcie sa môžu uplatniť aj voči predposlednému vlastníkovi lode, ak sa loď predá a do šiestich mesiacov po predaji sa pošle na recykláciu do zariadenia, ktoré nie je zaradené do európskeho zoznamu. Výbor poznamenáva, že 6 mesiacov je krátke obdobie vzhľadom na priemernú dĺžku životného cyklu lode. Popri tom výbor konštatuje, že výnimku zo sankcií v prípade, že vlastník lode môže preukázať, že loď nepredal s úmyslom poslať ju na recykláciu, je jednoduché získať prostredníctvom vyhlásenia, čo sa už mnohokrát ukázalo pri súčasných problémoch s presadzovaním Bazilejského dohovoru.

6.5 Komisia sa v článku 30 zaväzuje, že preskúma nariadenie dva roky po nadobudnutí platnosti Hongkongskeho dohovoru, ktoré sa očakáva v roku 2020, a preskúmanie nariadenia by sa tak uskutočnilo v roku 2022. Komisia pritom posúdi zaradenie zariadení schválených zmluvnými stranami Hongkongskeho

dohovoru do európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí s cieľom predísť duplicitě práce a administratívneho zaťaženi. Zároveň je však možné, že zariadenia schválené zmluvnými stranami Hongkongskeho dohovoru, predovšetkým v reťazi spracovania po demontáži, ktorý sa zaoberá bezpečným spracovaním nebezpečných látok, nespĺnia požiadavky európskeho zoznamu. Aj to vedie k oslabeniu súčasných postupov.

6.6 EHSV konštatuje, že pri recyklácii lodí na miestach, kde k nej dochádza plážovou metódou, je miera bezpečnosti pri práci neprijateľná, zamestnanci sú vykorisťovaní a dôsledky pre životné prostredie sú katastrofické. Lode sa na plážach demontujú ručne, pričom všetky nebezpečné látky, ktoré sa v nich nachádzajú (ropa, ropné kaly, PCB atď.) vytekajú neobmedzene do mora alebo vsakujú do piesku. Prieskum na mieste ukázal, že flóra a fauna v širokom okolí takýchto pláží úplne vymizla. Vzhľadom na opatrenia EÚ zamerané na udržateľnosť by sa dalo očakávať, že Európska komisia vylúči z európskeho zoznamu recyklačné zariadenia, v ktorých sa tieto metódy využívajú. Táto jednoznačnosť však teraz chýba.

V Bruseli 12. júla 2012

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON

PRÍLOHA

k stanovisku Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Tieto pozmeňovacie návrhy, ktoré získali viac ako štvrtinu odovzdaných hlasov, boli v priebehu diskusie zamietnuté:

Bod 5.5

Zmeniť:

„V tomto návrhu však ostalo veľmi málo z plánov uvedených v predchádzajúcich dokumentoch, ako zaviesť určité povinnosti pre vlastníkov, staviteľov a vykladačov a nakladačov lodí s cieľom dospieť k bezpečnej demontáži a recyklácii lodí, ktoré sú na konci svojej ekonomickej životnosti. Opatrenia, ktoré sa navrhujú, sú ~~slabé~~ by mohli byť presvedčivejšie a ~~plné~~ bez právnych nejasností medzi.“

Výsledok hlasovania

Za: 70
Proti: 72
Zdržali sa: 0

Bod 5.7

Vypustiť:

„Návrh Komisie je síce ďalekosiahlejší ako ustanovenia Hongkongskeho dohovoru, avšak menej závažný, ako ustanovenia Bazilejskeho dohovoru. Komisia uvádza, že nechce položiť latku príliš vysoko, pretože inak by krajiny, v ktorých v súčasnosti dochádza k demontáži postupmi ohrozujúcimi ľudí a životné prostredie, pravdepodobne nepristúpili k Hongkongskému dohovoru a nariadenie by tak minulo svoj cieľ. ~~Diskutabilné zdôvodnenie: ak sa určitý právny predpis (Bazilejský dohovor) často nedodržiava, jeho nahradenie novým, slabšie presaditeľným právnym režimom (Hongkongský dohovor) nie je práve najevidentnejším opatrením na riešenie tohto problému. Komisia mala vo svojom návrhu venovať viac pozornosti lepšej úrovni presadzovania.~~“

Výsledok hlasovania

Za: 65
Proti: 86
Zdržali sa: 0

Bod 5.10 a bod 1.5 (o ktorých sa hlasovalo spolu)

Vypustiť bod:

„Čo v návrhu napríklad chýba je hospodársky nástroj, ktorým by Komisia mohla docíliť želaný vývoj. V predchádzajúcich dokumentoch sa o takomto nástroji hovorilo. Komisia dala preskúmať možnosť vytvorenia fondu, do ktorého by musela odvieť určitú sumu každá loď, ktorá zakotví v európskom prístave. Výšku tejto sumy by mohla určovať kombinácia tonáže a toxicity. Zriadenie takéhoto fondu je navyše v dokonalom súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“. Časť získaných prostriedkov sa môže využiť na zlepšenie pracovných podmienok v juhovýchodnej Ázii školením pracovníkov o bezpečnosti a ochrane zdravia pri práci, zvyšovaním povedomia na miestnej úrovni o rizikách vyplývajúcich z ne zodpovedajúcej demontáže veľkých námorných lodí a zlepšovaním miestnej verejnej infraštruktúry.“

Výsledok hlasovania

Za: 69
Proti: 80
Zdržali sa: 2