

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o zeleni knjigi o boljšem razstavljanju ladij

COM(2007) 269 konč.

(2008/C 120/08)

Evropska komisija je 22. maja 2007 v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti sklenila, da Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Zelena knjiga o boljšem razstavljanju ladij.

Strokovna skupina za kmetijstvo, razvoj podeželja in okolje, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 31. oktobra 2007. Poročevalec je bil g. ADAMS.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje soglasno sprejel na 440. plenarnem zasedanju 12. in 13. decembra 2007 (seja z dne 13. decembra).

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) pozdravlja predlog Komisije za ukrepanje na mednarodni in regionalni ravni, da bi čim prej spremenili sedanjo nesprejemljivo prakso razstavljanja ladij.

1.2 V sedanji strukturi mednarodna industrija razstavljanja ladij obsega različne oblike, od varnih, dobro urejenih obratov v suhih dokih do obal, kjer ročno razstavljajo plovila in kjer je zelo nizka raven zdravstvene, varnostne in okoljske zaščite. Večina trgovskih ladij trenutno konča na eni izmed obal Južne Azije. Na svetovni ravni je zelo veliko pomanjkanje obratov za razstavljanje ladij, ki so združljiva z načeli okoljske in socialne sprejemljivosti.

1.3 Odbor izraža skrb, da bo ta položaj poslabšalo veliko povečanje števila ladij, ki ne bodo več v uporabi v prihodnjih nekaj letih po splošnem prenehanju obratovanja tankerjev z enojnim trupom; povečanje števila ladij, ki čakajo na razstavljanje trenutni zaostanek je 15 milijonov na tono lahkega izpodriva (LDT) ⁽¹⁾, pa tudi nedavni razmah ladjedelništva. Presežek plovil, ki jih je treba odstraniti v prihodnjih letih, je delno posledica ukrepov, ki jih je na spodbudo EU k zaščiti lastnega okolja sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO), zato je jasno, da mora EU ukrepati.

1.4 Odbor ugotavlja, da nekateri lastniki ladij v oceno stroškov obratovanja ne vključijo operativnih stroškov za varno in strokovno odlaganje izrabljenih ladij, čeprav jih veliko ⁽²⁾ vidi potrebo po ukrepih in jih sami sprejmejo.

1.5 Odbor poleg tega ugotavlja, da je zlahka mogoče zaobiti pravne določbe v EU, ki naj bi preprečevale, da bi ladje na zadnjo pot odplule in bile razstavljene na kraju brez ustreznih obratov. EESO se je vztrajno zavzemal – zadnjič marca 2007 v mnenju o zeleni knjigi z naslovom *Prihodnji pomorski politiki*

⁽¹⁾ Evropska komisija, Generalni direktorat za okolje: Končno poročilo o razstavljanju in predčiščenju ladij (*Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*), junij 2007.

⁽²⁾ Člani ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO, ki skupaj tvorijo velik del svetovnega ladjevja.

Unije naproti ⁽³⁾ – za to, da bi države članice hitro ratificirale mednarodne konvencije o pomorski varnosti in varstvo okolja ter zagotovile njihovo ustrezno uresničevanje.

1.6 Odbor priznava, da je razstavljanje izrabljenih ladij zapleteno vprašanje, saj državam v razvoju, ki ponujajo razstavljanje po nizki ceni, prinaša številne zaposlitve in vire surovin. Hkrati Odbor ugotavlja, da so strukturna revščina ter drugi socialni in pravni problemi na nekaterih območjih Južne Azije močno povezani z odsotnostjo in neuresničevanjem osnovnih standardov varnosti pri delu, osnovnih delovnih standardov in varstva okolja.

EESO v svojem mnenju priporoča:

1.7 IMO bi moral vzpostaviti močno mednarodno ureditev za identifikacijo, nadzor in odstranjevanje izrabljenih ladij. Ta ureditev mora biti enakovredni ravni nadzora v Baselski konvenciji: vključevati mora vse pomembne standarde Mednarodne organizacije dela (ILO); ne sme dovoljevati izjem in preprečiti mora, da bi izrabljene ladje z nevarnimi odpadki šle v države, ki niso podpisnice konvencije in imajo neustrezne obrate.

1.8 Vendar pa bo za izvedbo takšnega spora IMO potrebnih več let, zato:

— je treba spodbujati in podpirati učinkovite prostovoljne programe lastnikov ladij, s katerimi bi zmanjšali težave z odstranjevanjem;

— bi morala EU nedvoumno uporabiti trenutno zakonodajo z izvrševanjem Uredbe o pošiljkah odpadkov. Potrebni bi bili takojšnji ukrepi za to, da bi pristaniške države imele pravico, da določeno ladjo razglasijo za izrabljeno in da bi podprli dokument s smernicami, ki bi pojasnil pojma „določen za

⁽³⁾ UL C 168, 20.7.2007, str. 50.

odstranitev“ in „država izvoza“. EESO poleg tega poziva Komisijo, da pripravi in izvaja dodatne ukrepe za preprečevanje izogibanja predpisom, npr. z zahtevo po finančnih jamstvih za ladje, ki so starejše od 25 let ali pa so označene kot zelo nevarne, in pogojevanjem nakazovanja subvencij ladjarskim družbam z uporabo „zelenih“ obratov za razstavljanje ali predčiščenje;

- bi EU poleg tega morala razviti sistem certificiranja in pregledov za varne in okolju prijazne obrate za razstavljanje, ki bi ga upravljala tretja stran. Ta ukrep, ki ga zahteva ladjarska industrija, bo pomagal ustvariti preglednost in enake pogoje za vse.

1.9 EESO se jasno zavzema za spodbujanje najboljših praks pri reciklaži in predčiščenju ladij (odstranjevanje plinov in strupenih odpadkov) znotraj EU. Zaveza držav članic, da bodo tako ravnale z vsemi ladjami v državni lasti, in obvezujoče klavzule o izrabljenih ladjah, ko te prodajajo tretjim strankam, so ključni začetni koraki pri podpori takšnemu pristopu. S predčiščenjem plovil pred izvozom se bodo odprle možnosti za dobavo čistega jekla sekundarnega taljenja v Južno Azijo, kjer je veliko povpraševanje. V ta namen naj bi pripravili dokument s smernicami o predčiščenju.

1.10 Z zagotovitvijo finančne in tehnične pomoči južnoazijskim državam za izboljšanje obratov bo mogoče omiliti nekatere najtežje probleme. Ladij tako ne bodo več razstavljali na obali, marveč na pomolih ali v suhih dokih in zagotovljeni bodo boljši varnostni pogoji in naprave za upravljanje z odpadki.

1.11 EESO se zaveda, da bodo učinkoviti ukrepi na tem področju zahtevali dodatne stroške. Podpira mehanizme, ki jih Komisija predlaga za vključevanje tovrstnih stroškov v običajne obratovalne stroške ladij. IMO in lastniki ladij še zlasti pozivajo k nadaljnjim ukrepom za zagotavljanje skladov za reciklažo za vsako ladjo, v katerega bi vplačevali med vso obratovalno dobo ladje ali pa bi ga vzpostavili ob splovnosti ladje. Različne finančne institucije so sposobne pripraviti in izvajati takšne ukrepe. Če takšen mednarodni sklad ni možen, bi se EU morala usmeriti k regionalnim mehanizmom, kot so davki države, kjer je pristanišče, in podobno.

1.12 Upoštevanje zahtev za recikliranje pri oblikovanju, ugotovitev tveganj in čim večje zmanjšanje uporabe strupenih snovi pri gradnji bo na dolgi rok imelo pozitiven učinek. EESO pri tem podpira prizadevanja EU, IMO ter lastnikov ladij in graditeljev ladij.

2. Uvod

2.1 Ozadje za izdelavo tega mnenja je položaj v mednarodnem ladijskem prometu in mednarodnem prevozu odpadkov.

200 do 600 velikih ladij je vsako leto razstavljenih in recikliranih, pri čemer se znova pridobi jeklo in druge surovine. Velik delež teh del je opravljen na obalah južnoazijskih držav, izpostavljenih plimi in oseki, za varnost delavcev in varstvo okolja pa je slabo poskrbljeno. Po ocenah se bo v prihodnjih osmih letih na odlagališčih za razstavljanje ladij nabralo okoli 5,5 milijona ton nevarnih snovi, še zlasti oljna gošča, olja, barve, plastika in azbest.

2.2 Nobeno od delovišč za razstavljanje ladij na indijski podcelini nima zadrževalnih sistemov za preprečevanje onesnaževanja tal in vode, obdelava odpadkov pa je le redko v skladu celo z najnižjimi okoljskimi standardi. Nizka stopnja varnostnih ukrepov vodi v številne nesreče in dolgoročno tveganje za zdravje, saj delavci pri delu s strupenimi snovmi niso ustrezno zaščiteni ⁽⁴⁾.

2.3 Prevoz izrabljenih ladij od industrijskih držav do držav v razvoju je urejen z mednarodno zakonodajo o pošiljkah odpadkov, izvoz plovil iz Evropske skupnosti, ki vsebujejo nevarne snovi, pa prepoveduje Uredba ES o pošiljkah odpadkov. Vendar pa je zaradi prevoza do pomorskih agentov in prehoda na druge zastave manj jasno, kdo je pravi lastnik in čigava je odgovornost, kar oteži uporabo obstoječe zakonodaje in omogoča neodgovornim lastnikom, da se izognejo svojim obveznostim.

2.4 Del rešitve je vzpostavljanje večjih kapacitet v EU. Čeprav bi to pomenilo napredek, ki bi ga lahko sprejele vojaške ladje in ladje v državni lasti, pa ni verjetno, da bi bilo mogoče obdelati več kot majhen delež od 105 milijonov ton lahkega izpodriva, ki je predviden za razstavljanje do leta 2020 ⁽⁵⁾.

2.5 Zelena knjiga zato intenzivno išče nove pristope, s katerimi bi bilo mogoče stroškovno učinkovito in celovito izboljšati veljavne standarde v skladu z zgoraj navedeno evropsko in mednarodno zakonodajo.

3. Povzetek Zelene knjige

3.1 V svojih sklepih 20. novembra 2006 je Svet ekološko upravljanje razstavljanja ladij označil za prednostno nalogo Evropske unije. Komisija je o tem vprašanju že sprejela stališče v Zelenu knjigi o pomorski politiki junija 2006 ⁽⁶⁾, v kateri predlaga, naj prihodnja pomorska politika EU podpira pobude na mednarodni ravni, da bi predpisali vsaj minimalne standarde o recikliranju ladij in spodbujali ustanavljanje „čistih“ obratov za recikliranje.

⁽⁴⁾ Poročilo organizacije Young Power in Social Action (YPSA) iz leta 2005 o delavcih v industriji razstavljanja ladij.

⁽⁵⁾ Evropska komisija, Generalni direktorat za okolje: Končno poročilo o razstavljanju in predčiščenju ladij (*Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*), junij 2007.

⁽⁶⁾ COM (2006) 275 konč., 7.6.2006.

3.2 Ta zelena knjiga vsebuje nove ideje za nadaljevanje in okrepitev dialoga z državami članicami in zainteresiranimi stranmi, pripravo podlage za prihodnje ukrepanje in odgovore na vrsto pomembnih vprašanj, ki osvetljujejo glavne probleme.

3.3 Poglavitni namen je varstvo okolja in zdravja ljudi; cilj torej ni umetno pridobiti nekdanji tržni delež EU v industriji recikliranja ladij in tako prikrajšati države Južne Azije za pomemben vir prihodkov. Končni cilj je doseči trajne rešitve na mednarodni ravni.

3.4 Obseg recikliranja ladij, ki je v skladu z okoljskimi in varnostnimi standardi, po vsem svetu ne presega 2 milijonov ton na leto, kar je približno 30 % celotne predvidene potrebe po razrezu v običajnih letih. Večina teh obratov – zlasti na Kitajskem, pa tudi v nekaterih državah članicah EU – ne more ponuditi enakih cen za odpadni material in ima veliko višje stroške kot njihovi konkurenti v Južni Aziji. Ti (in vsi drugi) obrati bodo kmalu doživeli pritisk, saj mora biti do leta 2015 iz obratovanja izločenih do 1300 tankerjev z enojnim trupom, v skladu z ukrepi, sprejetimi po nesrečah tankerjev *Erika* in *Prestige* (7). Glavno skrb vzbuja zaposlovanje manj usposobljenih delavcev in povečevanje števila ladij, kar bo še bolj zmanjšalo varnostne in okoljske standarde. Največje povpraševanje po obratih za recikliranje ladij je pričakovati leta 2010, ko naj bi bilo razstavljenih okoli 800 tankerjev z enojnim trupom, zato je nujno treba ukrepati.

3.5 Pravni položaj

Baselska konvencija iz leta 1989 daje okvir za nadzorovanje izvoza nevarnih odpadkov čez mednarodne meje. Leta 1997 je bila popolna prepoved („Baselska prepoved“) izvoza nevarnih odpadkov iz držav OECD v države nečlanice OECD (8) vključena v zakonodajo EU in je zavezujoča za države članice. Potem ko ladja zapusti evropske vode, je prepoved izvoza zelo težko izvedljiva. Osnutek konvencije, o kateri zdaj razpravlja IMO, predlaga še druga obvezujoča pravila o razstavljanju ladij, vendar prevladuje mnenje, da bo ta konvencija začela veljati veliko kasneje po obdobju najbolj intenzivnega razstavljanja.

3.6 Gospodarski vidiki razstavljanja ladij

Veliko večino ladij zdaj razstavijo v Južni Aziji zaradi prednosti, ki izvirajo iz več gospodarskih dejavnikov. Najpomembnejši med njimi so:

- manj obvezujoči ali pa neuresničeni zakonski predpisi na področju odpadkov, zdravja in varnosti;

(7) Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 417/2002 z dne 18. februarja 2002 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem truppu ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom in o razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 2978/94.

(8) Uredba Sveta (EGS) št. 259/93 z dne 1. februarja 1993 o nadzorovanju in kontroli pošiljk odpadkov znotraj Evropske skupnosti, v njo in iz nje (UL L 30, 6.2.1993, str. 1), kakor je bila spremenjena.

- občutno nižji stroški za plače. Razstavljanje ladij na obali ne omogoča uporabe težkih strojev, zato ročno delo ostaja glavni del stroškov;

- ladje za razstavljanje prihajajo neredno in v različnih časovnih presledkih. Ladje običajno izločijo iz obratovanja, ko so tovarnine nizke. Poleg tega se plovila močno razlikujejo po obliki in sestavi;

- trg rabljenega jekla in rabljene ladijske opreme zaradi zakonskih predpisov v državah OECD skorajda ne obstaja.

Za Komisijo je jasno, da trg v Južni Aziji deluje zaradi izjemne eksternalizacije stroškov, kar ustvarja zelo težavne socialne in okoljske razmere.

3.7 Posledice za okolje in družbo

Večina ladij je razstavljenih na obalah, kjer ni zadrževalnih sistemov, naprav za predelavo in odlaganje. Mnoge snovi, škodljive za okolje, pronicajo v zemljo, pesek in morje, zažiganje barv in plastične izolacije pa onesnažujejo ozračje. Pogosto prihaja do smrti zaradi eksplozij, veliko je nesreč, varnostni ukrepi pa so popolnoma neustrezni. Delavci so izpostavljeni visokim tveganjem trajnih kroničnih bolezni – okoli 16 % delavcev, ki prihajajo v stik z azbestom na odlagališču Alang v Indiji, je bolnikov z azbestozo. V Bangladešu je v zadnjih 20 letih v nesrečah umrlo več kot 400 delavcev, več kot 6 000 pa jih je bilo huje ranjenih (9).

3.8 Mednarodno stanje

Od leta 2005 Mednarodna pomorska organizacija (IMO) skupaj z Mednarodno organizacijo dela (ILO) in Mednarodnim programom Združenih narodov za okolje (UNEP) sodeluje pri pripravi zavezujoče mednarodne ureditve za ekološko razstavljanje ladij. O osnutku konvencije tečejo pogajanja, sprejeli naj bi jo leta 2009, veljati pa bo začela šele nekaj let kasneje. Trenutni osnutek ne vključuje vojaških ladij in plovil v lasti države. Še vedno so nerešena vprašanja o zunanjih standardih zunaj okvira organizacije ILO, o referenčnem standardu glede varovanja okolja za obrate za recikliranje ladij, zahtevah za poročanje, vključno z obveščanjem med posameznimi državami, in mehanizmu nadzora izvajanja Konvencije. Po mnenju Komisije je malo verjetno, da bi lahko predlagana konvencija zagotovila stopnjo nadzora, izvrševanja in zaščite, enakovredno Baselski konvenciji.

(9) Poročilo organizacije Young Power in Social Action (YPSA) iz leta 2005 o delavcih v industriji razstavljanja ladij.

3.9 Mednarodne rešitve

Po mnenju zelene knjige je najboljši srednjeročni ali dolgoročni pristop podpirati konvencijo, ki jo trenutno pripravlja IMO. Posebno zaskrbljenost povzroča dejstvo, da konvencija ni dovolj močna in bo prišla prepozno, da bi rešila problem izločenih tankerjev z enojnim trupom, kar bo zahtevalo začasno rešitev. Komisija je zato predstavila predloge, kako v Evropi izboljšati upravljanje razstavljanja ladij, ki hkrati podpirajo prizadevanja na mednarodni ravni. To je nujno vprašanje, saj bo v prihodnjih nekaj letih število izrabljenih ladij, namenjenih za razdiranje, doseglo kritično mero.

3.10 Boljše izvrševanje zakonodaje EU o pošiljkah odpadkov

Poleg spodbujanja boljšega sodelovanja med državami članicami in nadaljnjih smernic o opredelitvi odpadkov in sprejemljivih obratov za recikliranje bodo oblasti, pristojne za prevoz odpadkov in pristaniške oblasti v evropskih pristaniščih, okrepile nadzor še zlasti tistih ladij, ki presegajo določeno starost (25 let) ali kjer drugi namigi kažejo na verjetnost, da so namenjene za razstavljanje. Poleg tega je treba izboljšati beleženje izrabljenih ladij in okrepiti sodelovanje z najpomembnejšimi tretjimi državami (kot je Egipt zaradi Sueškega prekopa). Komisija predlaga tudi politično posvetitev pozornosti razstavljanju vojaških ladij in drugih plovil v lasti države.

3.11 Krepitev zmogljivosti razstavljanja ladij EU

Ker so zmogljivosti za razstavljanje ladij v EU in drugih državah OECD (zlasti Turčiji) komajda zadostne za vojaške ladje in druga plovila v lasti države, ki bodo razgrajena v naslednjih 10 letih, bo v predvidljivi prihodnosti veliko pomanjkanje ustreznih zmogljivosti za razgrajevanje. Vendar pa takšni „zeleni“ obrati, ki obstajajo, ne morejo konkurirati južnoazijskim upravljavcem razrezov plovil. Za obdobje do uveljavitve mednarodnih ukrepov, ki naj bi prispevala k ustvarjanju ustreznih pogojev za vse, Komisija spodbuja k osredotočanju ukrepov na plovila v lasti države. Države članice, ki bi zglede ravnale pri odlaganju vojnih ladij, bi lahko s tem prispevale k temu, da bi bili izkoriščeni „zeleni“ obrati. Z vključitvijo klavzul o odlaganju izrabljenih ladij v pogodbe o prodaji vojaških ladij državam nečlanicam EU je to odgovornost mogoče ustrezno razširiti.

3.11.1 Glede na bistveno večje trgovsko ladjevje so potrebne pobude za sprožitev sprememb v sedanjih praksah sektorja pomorskih prevozov. Na primer, kot je omenjeno v nadaljevanju, sistem financiranja, pri čemer lastniki ladij in drugi možni upravičenci ladijskega prometa prispevajo k varnemu in okolju prijaznemu razstavljanju ladij po vsem svetu.

3.12 Tehnična pomoč in prenos tehnologije ter najboljših praks v države, v katerih se izvaja recikliranje

Kljub hudim socialnim in okoljskim pomanjkljivostim razstavljanje ladij bistveno prispeva h gospodarskemu razvoju nekaterih južnoazijskih držav. Zato je treba razmišljati o posodobitvi obratov v teh državah s tehnično pomočjo in boljšimi predpisi. Vendar pa je treba priznati, da je odsotnost ali neuresničevanje osnovnih predpisov o varnosti pri delu in varstvu okolja močno povezano s strukturno revščino ter drugimi socialnimi in pravnimi problemi. Pomoč za doseganje trajnostne spremembe bi bilo treba vgraditi v širši okvir.

3.13 Spodbujanje prostovoljnih ukrepov

Lastnik ladij je najprimernejša oseba za zagotovitev varnega odlaganja. So primeri pozitivnih prostovoljnih sporazumov med evropskimi lastniki ladij in odlagališči za razstavljanje ladij, ki podpirajo posodobitev obratov. Kratkoročno bo nekaj koristi tudi od spodbujanja prostovoljnih kodeksov ravnanja in sporazumov ter nagrad in certificiranja v okviru družbene odgovornosti gospodarskih družb⁽¹⁰⁾. Družbeno odgovorna praksa in prostovoljni sporazumi so lahko učinkoviti, ko so primerno zasnovani. Vsekakor so najhitrejši način za izboljšanje položaja. Če se pozneje izkaže, da se zaveze v praksi ne upoštevajo, je zakonodaja še vedno lahko potrebna.

3.14 Sklad za razstavljanje ladij

Posebno pozornost si zasluži vprašanje, ali naj se neposredna finančna podpora podeljuje obratom za čisto razstavljanje ladij v EU ali lastnikom ladij, ki pošljejo svoja plovila na „zeleno“ odlagališča, bodisi za popolno razstavljanje ladij bodisi za dekontaminacijo. Vendar je treba poudariti visoke stroške takšne pomoči in njeno morebitno neskladnost z načelom „onesnaževalec plača“. Zelena knjiga zato meni, da bi načelo, po katerem se stroške trajnostnega razstavljanja izrabljenih ladij vključili v obratovalne stroške plovila, moralo postati standardna praksa.

3.14.1 Vzpostavitev sklada za trajnostno razstavljanje ladij kot obveznega elementa nove mednarodne ureditve o razstavljanju ladij prek IMO bi bila tudi lahko pozitiven korak. Že obstoječi sklad po Konvenciji MARPOL nakazuje smer.

3.15 Druge možnosti

Številni drugi ukrepi bi bili lahko s kratko- in srednjeročnega vidika koristni za pomoč pri postopku posodabljanja industrije razstavljanja ladij. Če povzamemo, so ti ukrepi naslednji:

a) EU zakonodaja, zlasti o tankerjih z enojnim trupom,

⁽¹⁰⁾ To na primer razvijata Marisec (www.marisec.org/recycling) in Združenje ladarjev Evropske skupnosti.

- b) racionalizacija pomorskih pomoči v povezavi z zelenim razstavljanjem ladij,
- c) vzpostavitev evropskega sistema certificiranja za čisto razstavljanje ladij in nagrad za vzorno zeleno recikliranje,
- d) okrepitev mednarodnih raziskav o razstavljanju ladij.

4. Splošne ugotovitve Odbora

4.1 Recikliranje ladij v veliki meri poteka na način, ki je v nasprotju z mednarodno sprejetimi standardi o zdravju delavcev, varnosti in varstvu okolja.

4.2 EU mora zagotoviti, da ukrepi za pomorsko varnost in varstvo okolja, ki jih je uveljavila na primer za tankerje z enojnim trupom, ne bodo pomenili zgolj selitve škode v države v razvoju, marveč bodo uveljavljeni s polnim uresničevanjem Uredbe o pošiljkah odpadkov, ki temelji na načelih Baselske konvencije in njenega dopolnila o prepovedi izvoza nevarnih odpadkov.

4.3 Poleg tehnične in finančne pomoči za izboljšanje razmer v obratih za razstavljanje ladij v državah v razvoju bodo potrebna sredstva za sanacijo onesnaženih tal in vode ter druge

škode, ki jo je povzročilo nenadzorovano razdiranje ladij. Treba pa je tudi poudariti, da zgolj tehnološki napredek ne more rešiti tistih problemov, ki so značilni za razmere na kraju samem v državah v razvoju.

4.4 EESO deli skrb Komisije o tem vprašanju in tudi njen pristop, ki vključuje uporabo več različnih ukrepov. Zaradi nujne potrebe po izboljšanju obratov in razmer, še zlasti v Bangladešu, je treba hitro opredeliti najučinkovitejše oblike pomoči, predpisov in spodbud, tako da bo mogoče oblikovati predloge v obliki bele knjige in opraviti ocene učinka. Tudi sektor prevoza po morju priznava potrebo po izboljšanju zdravstvenih in varnostnih standardov v odlagališčih za recikliranje po svetu⁽¹⁾ in je naklonjen vlogi, ki jo EU lahko odigra pri tem in pri vplivu na IMO.

5. Posebne ugotovitve

5.1 Zaradi jasnosti in jedrnatosti so bile posebne ugotovitve, ki so nastale v okviru dela Odbora o tem vprašanju, povzete v predlogih za konkretne ukrepe in so predstavljene v razdelku sklepov in priporočil (točke 1.1 do 1.12), ki so uvod v to mnenje.

V Bruslju, 13. decembra 2007

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Prihodnost recikliranja ladij (Ship Recycling – The Way Forward), BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.