

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí**

**(KOM(2008) 767 v konečném znění)**

(2009/C 277/13)

Zpravodajka: **Dr. BREDIMA**

Dne 19. listopadu 2008 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí*

KOM(2008) 767 v konečném znění.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 17. dubna 2009. Zpravodajkou byla Dr. BREDIMA.

Na 453. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13–14. května 2009 (jednání dne 13. května 2009), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 187 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 3 členové se zdrželi hlasování.

## 1. Závěry

1.1 EHSV vítá sdělení a podporuje řadu možných opatření, kterými by EU mohla přispět k celosvětovému bezpečnějšímu a ekologicky šetrnějšímu zacházení s loděmi s končící životností.

1.2 EHSV poznamenává, že recyklace lodí kladně přispívá ke globálnímu uchování energie a zdrojů a bude-li správně řízena, může se stát „zeleným“ a udržitelným průmyslovým odvětvím.

1.3 EHSV podporuje neprodlenou ratifikaci a provedení úmluvy IMO o recyklaci lodí (2009). Členské státy EU a recyklující státy by měly být vyzvány, aby podnikly všechny potřebné kroky k rychlému vstupu úmluvy v platnost.

1.4 EHSV rozhodně podporuje zahrnutí pravidel čisté demontáže válečných lodí a dalších plavidel ve státním vlastnictví mezi opatření v oblasti demontáže lodí.

1.5 EHSV požaduje za důležité uskutečnit kroky k nápravě šokujících ekologických a sociálních podmínek, za nichž probíhá recyklace v mnoha zařízeních v jižní Asii, a zlepšit provozní podmínky; zároveň je třeba udržet příjmy místních společenství z pracovních míst a poskytovaných služeb.

1.6 Je nutné zvýšit kapacitu demontáže, a uspokojit tak rostoucí poptávku. Zvyšování kapacity se však musí provádět bezpečným a udržitelným způsobem. Pokrytí podstatně vyšších nákladů práce při demontáži v evropských provozech lze dosáhnout kombinací regulativních opatření a iniciativ tohoto průmyslového odvětví.

1.7 EHSV si uvědomuje, že v blízké budoucnosti zůstane najíždění lodí určených k sešrotování na pláže upřednostňovanou metodou. Je tedy zapotřebí zlepšit současné podmínky, aby byl provoz těchto zařízení bezpečný a ekologicky šetrný. Nadměrný tlak na zlepšení podmínek v jihoasijských zařízeních by však neměl vést k nežádoucímu „exportu“ problému na pláže jiných rozvojových zemí, což by vedlo k nekontrolovanému rozšíření provozů s nevyhovujícími poměry v Asii i v Africe.

1.8 EHSV navrhuje, aby podmínky demontáže a recyklace hrály podstatnou úlohu v dvoustranných námořních a obchodních dohodách s dotčenými asijskými zeměmi; například námořní dohoda, o níž jedná EU s Indií, by měla zahrnout ustanovení o recyklaci lodí. EHSV vyzývá Komisi, aby toto téma pozvedla do politické úrovně.

1.9 EHSV zastává mínění, že demontáž a recyklace je otázkou sociální odpovědnosti podniků. Vyzývá Komisi, aby zahrнула loděnice do řetězce zodpovědnosti za likvidaci lodí. Provozovatelé lodí by společně s loděnicemi měli přispět k zajištění informovanosti recyklačních provozů o jakýchkoliv potenciálně nebezpečných látkách a okolnostech týkajících se jejich lodí.

1.10 EHSV podporuje rozvoj modelu integrovaného systému řízení pro vydávání z mezinárodního hlediska nezávislého osvědčení provozům recyklace lodí, dokládajících bezpečnou a ekologicky šetrnou recyklaci v souladu s budoucí úmluvou IMO.

1.11 EHSV doporučuje, aby studie Komise o fondu recyklace brala v úvahu zásadu „znečišťovatel platí“ a zásadu „odpovědnosti výrobce“, jako principy evropského práva, a slučitelnost fondu s legislativou o státní pomoci. Mělo by se dále prozkoumat, jak takový fond může podpořit dosažení cílů úmluvy.

1.12 EHSV si je vědom, že zakládání provozů pro recyklaci lodí v Evropské unii se může stát předmětem námitek místních společenství z hlediska vlivu na životní prostředí. Pokud by však k tomu účelu byla užívána existující zařízení, která by náležitě splňovala normy EU a mezinárodní a vnitrostátní normy, mohl by být jejich provoz přijatelný vzhledem k tomu, že by byla zásadním zdrojem nových pracovních příležitostí. Tyto okolnosti vyžadují odpovědné zvážení.

1.13 EHSV vyzývá Komisi, aby hledala politické podněty a motivace, jako např. „Cenu čistého moře“ pro majitele lodí a demontážní provozy za příkladnou recyklaci lodí.

## 2. Úvod

2.1 Environmentální a sociální hlediska způsobu demontáže lodí na březích jižní Asie jsou nadále zdrojem znepokojení v celém světě, a zvláště v Evropě. Komisař pro otázky životního prostředí Dimas nedávno vyzval k lepším procedurám a kontrolám u lodí odesílaných do jihoasijských vrakovacích provozů, aby se zajistila jejich řádná demontáž. Podle posledních odhadů bude v roce 2009 sešrotováno tisíc lodí, tedy více než trojnásobek proti roku 2008, což zvýší nároky na kapacitu recyklačních provozů. Je nutné zvýšit kapacitu demontáže, a uspokojit tak rostoucí poptávku. Zvyšování kapacity se však musí provádět bezpečným a udržitelným způsobem.

2.2 Sdělení Komise *Strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí* <sup>(1)</sup> se zakládá na výsledcích veřejné konzultace zelené knihy *O zlepšení postupů demontáže lodí, 2007* <sup>(2)</sup>. Stanovisko EHSV <sup>(3)</sup> uvítalo tuto zelenou knihu jako dlouho očekávanou iniciativu. Kromě toho Evropský parlament nedávno vyzval Komisi a členské státy, aby podnikly naléhavě nutné kroky v oblasti demontáže lodí <sup>(4)</sup>.

2.3 Souběžně probíhá konkrétní mezinárodní akce k řešení tohoto problému. Mezinárodní námořní organizace (IMO) vypracovala novou mezinárodní úmluvu o bezpečné a ekologicky šetrné recyklaci lodí (dále jen „úmluva“), jejíž přijetí je plánováno na květen 2009. Úmluva se zabývá celým životním cyklem lodí „od kolébky k hrobu“. Jejím záměrem je dosáhnout bezpečného

a k životnímu prostředí šetrného provozu v podnicích pro recyklaci lodí, aniž by byla dotčena bezpečnost a provozní účinnost lodí. Poskytuje vhodný mechanismus zajišťující kontrolu a vynutitelnost, a usiluje tak o dosažení úrovně kontroly totožné s úrovní kontroly podle Basilejské úmluvy <sup>(5)</sup>.

2.4 Příkladem mezinárodní spolupráce je společná pracovní skupina MOP, IMO a Basilejské úmluvy zabývající se vrakováním lodí. Tyto tři organizace společně sestavily globální program udržitelné recyklace lodí, vedoucí k zajištění budoucí udržitelnosti tohoto odvětví zlepšením ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků a ochranou životního prostředí v jihoasijských vrakovacích provozech.

## 3. Sdělení Strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí

3.1 Sdělení Strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí neposkytuje konkrétní legislativní návrh. Nabízí několik opatření k co nejrychlejšímu zlepšení podmínek demontáže lodí, včetně přechodného období před vstupem úmluvy v platnost.

3.2 Strategie navrhuje, že Komise prozkoumá proveditelnost několika možností, jak rozvinout cíle úmluvy.

3.3 Posouzení dopadů <sup>(6)</sup> provázející sdělení dochází k závěru, že je třeba dát přednost integrované politice kombinující vybraná legislativní a nelegislativní opatření, protože je to jediná možnost dosažení kladného environmentálního, sociálního a hospodářského dopadu v krátkodobém, střednědobém i dlouhodobém časovém výhledu.

## 4. Obecné připomínky

4.1 EHSV vítá sdělení a podporuje řadu možných opatření, kterými by EU mohla přispět k celosvětovému bezpečnějšímu a ekologicky šetrnějšímu zacházení s loděmi s končící životností. Sdělení je potřebné a přichází ve vhodnou chvíli, protože podle odhadů 19 % lodí světového loďstva pluje pod vlajkou některého z členských států Evropského hospodářského prostoru.

4.2 Výroba oceli z recyklované oceli vyžaduje pouze třetinu energie ve srovnání s výrobou z prvotních surovin. Recyklace lodí tedy kladně přispívá ke globálnímu uchování energie a zdrojů; bude-li zvládnuta odpovídajícím způsobem, může se stát „zeleným“ a udržitelným průmyslovým odvětvím.

<sup>(1)</sup> KOM(2008) 767 v konečném znění.

<sup>(2)</sup> KOM(2007) 269 v konečném znění.

<sup>(3)</sup> CESE 1701/2007, zpravodaj pan Adams.

<sup>(4)</sup> P6\_TA(2008)0222.

<sup>(5)</sup> Basilejská úmluva o kontrole pohybů nebezpečného odpadu přes hranice států a jejich likvidaci.

<sup>(6)</sup> SEK(2008) 2847, pracovní dokument útvarů Komise.

4.3 Trend každoročních demontáží stovek lodí bude pokračovat s vyřazováním tankerů s jednoduchým trupem do roku 2010 (a 2015). Kromě toho v důsledku současné finanční a přepravní krize budou rychle vyřazovány staré lodě na přepravu volně loženého nákladu. Pro případné sešrotování se nyní přehodnocuje 157 plavidel s celkovým výtlačkem 5,5 milionu tun. Z toho vyplývá, že převažující sociální a environmentální dopady budou pokračovat, pokud se přímo nezhorší.

4.4 Více než 80 % lodí se demontuje ve vrakovacích provozech na plážích Indie, Bangladéše, Pákistánu a Turecka. Bangladéš v současnosti zaujímá první místo mezi státy šrotujícími lodě. Většina provozů používá nákladově nejlevnější, ale zároveň také z hlediska životního prostředí neškodlivější metodu spočívající v tom, že loď určená k demolici najede na pláž. Tato metoda si vybírá krutou daň zmařených lidských životů a vede k mnoha onemocněním pracovníků vystavených toxickým látkám. EHSV si uvědomuje, že v blízké budoucnosti zůstane najíždění lodí určených k sešrotování na pláži upřednostňovanou metodou. Je proto zapotřebí zlepšit současné podmínky ve vrakovacích provozech, aby pracovaly bezpečně a odpovědně ve vztahu k životnímu prostředí.

4.5 Nízká úroveň environmentálních a sociálních podmínek v jihoasijských provozech vyvolává nekalou soutěž s jejich evropskými protějšky. Vysoká lokální poptávka po recyklované oceli navíc vytváří další problém pro evropskou konkurenceschopnost.

4.6 Demontáž lodí je náročný proces zahrnující širokou škálu činností, od odstrojení lodě od veškerého vybavení po rozřezání a recyklaci konstrukčních prvků. Zatímco demontáž lodí v suchém doku se v průmyslových zemích řídí předpisy, nepodléhá podobné činnosti v Asii v takové míře kontroly a dohledu. Nedávno vypracovaná studie odhaduje, že 20 % pracovníků zaměstnaných ve vrakování lodí na plážích Bangladéše tvoří děti do 15 let. Úmluvy MOP o bezpečnosti a zdravotních podmínkách pracovníků se v těchto zemích téměř nerespektují. Problém prohlubuje skutečnost, že v navazujících procesech není řádně řízeno odpadové hospodářství a ekologické zpracování odpadů.

4.7 EHSV znovu připomíná, že strukturální chudoba a další sociální a právní problémy jsou do velké míry spojené s neexistencí nebo neprováděním ani minimálních norem v oblasti bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí. Kromě toho tyto země nejsou ochotné zpřísnit normy, aby nenarušily ceny recyklace a nepřipravily se tak o podstatný zdroj příjmů. Přesto by tyto země měly požadovat, aby provozovatelé těchto zařízení investovali do zlepšení jejich úrovně a umožnili pracovníkům ochranu zdraví a práci v podmínkách, na které mají nárok. Při budoucím jednání s těmito zeměmi by EU měla vyzývat k aplikaci mezinárodních norem a účinnému vymáhání jejich plnění, spojenému s budováním kapacit.

4.8 Stanovisko EHSV (7) ke sdělení *Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii* poukázalo na závažný celosvětový nedostatek

demontážních provozů odpovídajících zásadám environmentální a sociální udržitelnosti. Záměry evropského a mezinárodního úsilí by se proto měly soustředit na postupy jihoasijských států provádějících recyklaci, jimiž by se jejich demontážní provozy dostaly na úroveň mezinárodně přijatelných standardů.

4.9 EHSV poznamenává, že úmluva společně s prováděcími pokyny usiluje o zajištění úrovně kontroly a vymahatelnosti shodné s úrovní Basilejské úmluvy a měla by být rozhodně podpořena.

4.10 V souvislosti s přístupem k demontáži lodí podle zásady „od kolébky k hrobu“, vyzývá EHSV Komisi, aby zahrнула loděnice do řetězce zodpovědnosti za likvidaci lodí, které vyrobily. Naprostá většina obchodních lodí celého světa se staví v japonských, korejských a čínských loděnicích. Vzhledem k řetězci zodpovědnosti za kvalitní lodní dopravu nese každý hráč svůj díl zodpovědnosti. Tato myšlenková linie vede k otázce zodpovědnosti loděnic podle vzoru obdobné zodpovědnosti výrobců aut a letadel, kteří odpovídají za své výrobky.

4.11 V této otázce musí EHSV hledat vyvážené řešení mezi protichůdnými požadavky. Na jedné straně převažují stále ve většině asijských recyklačních provozů otřesné poměry v oblasti vlivu na životního prostředí i v sociální oblasti. Na druhé straně je chmurná vyhlídka šíření nezaměstnanosti v místních komunitách jihoasijských zemí, žijících z příjmů recyklačních provozů. Zlepšení podmínek by proto nemělo přinést nežádoucí „export“ problému na pláže jiných rozvojových zemí.

4.12 Zlepšením výkonnosti demontážních postupů lodí se zabývala také Mezinárodní organizace pro standardizaci (ISO). Budoucí dobrovolné mezinárodní standardy ISO 30000 a ISO 30003 upraví systém auditu a osvědčování zařízení pro recyklování lodí; záměrem ISO je podpořit tak práci organizací IMO, MOP a Basilejské úmluvy a zároveň se vyhnout jakémukoliv vzájemnému překrývání činností.

## 5. Konkrétní připomínky

### 5.1 Včasně provádění připravované úmluvy IMO o recyklaci lodí

5.1.1 Evropská komise předpokládá, že úmluva nebude vymahatelná před rokem 2015. EHSV podporuje neprodlenou ratifikaci a provedení úmluvy. Členské státy EU a recyklující státy by měly být vyzvány, aby podnikly všechny potřebné kroky k rychlému vstupu úmluvy v platnost. EHSV souhlasí s tím, že vlády by měly být podněcovány, aby přijaly technické standardy úmluvy v přechodném období na dobrovolném základě, jakmile to bude provozně proveditelné.

(7) CESE 759/2008, zpravodajka paní Bredima.

5.1.2 EHSV podporuje provedení úmluvy do práva Evropské unie formou nařízení přebírajícího její základní prvky, jako tomu bylo v případě úmluvy MOP o přípravních na plavidlech (AFS) <sup>(8)</sup>. Souběžně by měla Komise prozkoumat možnosti a prostředky, jak povzbudit recyklující státy k podobné akci, tedy co nejrychlejší ratifikaci a provedení úmluvy.

## 5.2 Ekologická demontáž válečných lodí a jiných (státních) plavidel

5.2.1 EHSV poznamenává, že úmluva se na některé lodě nebude vztahovat – jedná se zejména o válečné lodě a lodě ve státním vlastnictví. Mělo by se však vyžadovat, aby tyto lodě byly likvidovány v souladu s úmluvou. Výbor proto navrhuje zahrnutí těchto lodí do budoucích opatření EU v oblasti recyklace. Takový krok by byl velkým zdrojem zaměstnanosti v provozech Evropské unie a eliminoval by některé velké zdroje znečišťování moří. EHSV doporučuje, aby se řešilo také znečištění prostředí válečnými loděmi. Dále vyjadřuje přesvědčení, že malé lodě o výtlačku nižším než 500 GT by měly být k demontáži odesílány do provozů v Evropské unii.

5.2.2 V současné době nemají zařízení pro demontáž lodí v EU a dalších zemích OECD dostatečnou kapacitu k demontáži válečných lodí a dalších plavidel ve státním vlastnictví, která mají být vyřazena v průběhu příštích deseti let. EHSV považuje působení společnosti Harland and Wolff Heavy Industries <sup>(9)</sup> v oblasti demontáže lodí za povzbudivý příklad možné přeměny nevytížených loděnic a opraven na zařízení pro demontáže. EHSV si je vědom, že přes světový hospodářský pokles a současnou nezaměstnanost může být zakládání provozů pro recyklaci lodí v Evropské unii předmětem námitek místních společenství z hlediska vlivu na životní prostředí. Pokud by však existující zařízení byla užívána podle ustanovení úmluvy, mohl by být jejich provoz přijatelný a byl by zdrojem nových pracovních příležitostí.

5.2.3 V dohledné budoucnosti bude konkurenční výhoda jihoasijských vrakovacích zařízení nadále přetrvávat, zatímco Evropa bude muset řešit otázku, jak likvidovat válečné lodě a plavidla ve vlastnictví státu. EU by měla zavést opatření pro demontáž takových lodí v zařízeních v zemích OECD nebo při prodeji válečných lodí do států mimo Evropskou unii uvádět v každé prodejní dohodě klauzule o nakládání s lodí na konci její životnosti.

## 5.3 Co může v přechodném období udělat odvětví lodní dopravy

5.3.1 EHSV sdílí znepokojení Komise v otázce přechodného období před vstupem úmluvy IMO v platnost a jejím úplným

provedením. Souhlasí s hodnocením, že nejjednodušším a nejrychlejším způsobem, jak změnit situaci v praxi, by byl dobrovolný závazek příslušných zúčastněných stran.

5.3.2 EHSV zastává mínění, že recyklace je otázkou sociální odpovědnosti podniků. Vyzývá Komisi, aby hledala politické podněty, jako např. „Cenu čistého moře“ pro majitele lodí a demontážní provozy za příkladnou recyklaci lodí. Tyto podněty by měly nabízet dostatečně motivující výhody.

5.3.3 EHSV oceňuje aktivní zapojení podniků i nevládních organizací v tomto odvětví i to, jak podporovaly úmluvu při jejím vzniku. Vítá také skutečnost, že organizace v tomto odvětví identifikovaly sérii opatření <sup>(10)</sup>, která by se měli majitelé lodí snažit splnit s ohledem na bezpečnou a ekologicky šetrnou demontáž lodí. Očekává se, že další společnosti v lodní dopravě se rozhodnou nebo budou přesvědčeny k tomu, aby se zavázaly k „zelené“ demontáži svých lodí. Proces recyklace lodí se však týká mnoha dalších stran a je nutná také jejich doplňková činnost, především by se měly loděnice smluvně připojit ke stavbě „zelených lodí“. Významným krokem kupředu by bylo používání standardní „smlouvy o prodeji a nákupu lodí určených k recyklaci“, jako je DEMOLISHCON vyvinutá organizací BIMCO <sup>(11)</sup>, a smluvní závazky loděnic, že budou v přechodném období aplikovat požadavky úmluvy.

## 5.4 Lepší vymáhání pravidel o přepravě odpadů

5.4.1 EHSV vítá záměr Komise vydat pokyny ke zlepšení vymahatelnosti nynějších pravidel přepravy odpadů, pokud se jedná o lodě u konce životnosti, a rovněž záměr účastnit se vícestranné spolupráce a prozkoumat proveditelnost pravidel na skupině lodí připravených k sešrotování.

5.4.2 Mezinárodní právo vztahující se na přepravu odpadů zohledňuje, že z lodě se může stát odpad tak, jak jej definuje článek 2 Basilejské úmluvy, a zároveň že může být definována jako loď podle jiných mezinárodních pravidel. Liší se tedy názory na to, kdy se loď stává „odpadem“ a zda může být loď právně považována za „znečišťující“ a její majitel za „znečišťovatele“ před započítáním demontáže. Převážně společnosti prodávající lodě hotovostně platícím kupcům, kteří často změní vlajku lodě před odesláním do recyklačních provozů, kde se ceny oceli pohybují mezi 150–700 USD za tunu výtlačku prázdné lodě. V praxi většina provozovatelů lodí jen málokdy jedná s demontážními zařízeními, ať přímo nebo nepřímou. Měli by však společně s loděnicemi zajistit, aby byly dostupné informace o jakýchkoliv potenciálně nebezpečných materiálech nebo okolnostech, které se lodě týkají, a stanovit všeobecný stav lodě při jejím předání.

<sup>(8)</sup> Mezinárodní úmluva o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech (nařízení č. 782/2003 o zákazu organických sloučenin cínu na plavidlech).

<sup>(9)</sup> Společnost Harland and Wolff v Belfastu nedávno získala v oblasti zpracování odpadu oprávnění k demontáži námořních lodí a námořních staveb a v současnosti se zabývá vyřazením a recyklací MSC Napolí.

<sup>(10)</sup> Přechodná opatření pro vlastníky lodí, kteří je zamýšlejí odprodat k recyklaci (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

<sup>(11)</sup> BIMCO, The Baltic and International Maritime Council (Baltská a mezinárodní námořní rada).

5.4.3 Obvykle se lodě odesílají k demontáži, když již není hospodárný jejich komerční provoz. Samotné stáří lodí neposkytuje představu o úrovni její údržby ani o provozní hospodárnosti, kterou ovlivňují pohyby na trzích nákladní dopravy. Bylo by snadné vést seznam lodí, které překročily určitou věkovou hranici, nebylo by však snadným úkolem stanovit, v jakém stáří by měly být lodě určeny k demontáži, a podnikat nějaké kontrolní akce před vstupem úmluvy v platnost. V každém případě by měly být důsledně monitorovány staré a vysoce rizikové lodě, aby se zaručilo splnění souvisejících povinností před jejich demontáží.

#### 5.5 Důvody pro audity a udělování osvědčení pro demontážní zařízení

5.5.1 Úmluva bude klást zodpovědnost na státy vlajky, přístavní státy a státy recyklace. Nebude zahrnovat specifická opatření pro audity a udělování osvědčení zařízením. Doplnující pokyny však upraví takový režim v působnosti státu recyklace. Záměr pokynů IMO může být také posílen souběžným nasazením odpovídajících norem ISO, které se nyní sestavují.

5.5.2 EHSV poznamenává, že Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) zadala studii <sup>(12)</sup> zaměřenou na sestavení modelu integrovaného systému řízení pro udělování osvědčení provozům pro recyklaci lodí, která by dokládala bezpečnou a ekologicky šetrnou recyklaci. Evropský integrovaný systém řízení by se měl stát nástrojem, který by posílil provádění úmluvy IMO. EHSV poznamenává, že takový postup pro vydávání osvědčení musí být mezinárodně důvěryhodný a to lze zaručit pouze prostřednictvím nezávislého inspekčního režimu.

V Bruselu dne 13. května 2009

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Mario SEPI

#### 5.6 Zajištění udržitelného financování

5.6.1 V roce 2007 Komise uvedla, že důležitou otázkou je, zda by měla být poskytována přímá finanční podpora čistým zařízením provádějícím demontáž lodí v EU nebo majitelům lodí, kteří posílají svá plavidla do „zelených“ loděnic za účelem úplné demontáže nebo dekontaminace, či nikoli <sup>(13)</sup>.

5.6.2 EHSV bere na vědomí záměr Komise vyhodnotit proveditelnost možnosti povinného mezinárodního systému financování pro ekologickou demontáž lodí („fond pro demontáž lodí“) na základě výsledků studie. EHSV očekává, že studie bude brát v úvahu zásadu „znečišťovatel platí“ a zásadu „odpovědnosti výrobce“ jako principy evropského práva, a je přesvědčen, že problém financování bezpečné a udržitelné demontáže lodí nebude vyřešen, dokud nedojde k odpovídajícím dohodám, které by plně odrážely podíly zodpovědnosti jednotlivých subjektů v řetězci zodpovědnosti po celou dobu životnosti plavidel.

5.6.3 IMO již založila dobrovolný mezinárodní fond pro recyklaci lodí, aby podpořila bezpečné a ekologicky šetrné řízení recyklací lodí za využití aktivit technické spolupráce v rámci IMO. Majitelé lodí by se měli vybízet k odvádění příspěvků do tohoto fondu. Mělo by se dále prozkoumat, jak takový fond může podpořit dosažení cílů úmluvy. Fond Evropské unie založený ke stejnému účelu by čelil problémům se zdrojem financování, protože podle práva EU by subvencování čisté demontáže lodí nebylo oprávněné.

<sup>(12)</sup> Study on the Certification of Ship Recycling Facilities, Final Report, září 2008.

<sup>(13)</sup> KOM(2007) 269 v konečném znění.