

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques»

COM(2008) 767 final

(2009/C 277/13)

Ponente: **Anna BREDIMA**

El 19 de noviembre de 2008, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques»

COM(2008) 767 final.

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 17 de abril de 2009 (ponente: Anna Bredima).

En su 453º Pleno de los días 13 y 14 de mayo de 2009 (sesión del 13 de mayo de 2009), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 187 votos a favor, 2 votos en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones

1.1. El CESE acoge favorablemente la Comunicación y respalda el conjunto de posibles medidas con que la UE podría contribuir a la consecución a nivel mundial de un tratamiento de los buques que lleguen al final de su vida útil más seguro y respetuoso del medio ambiente.

1.2. El CESE señala que el reciclado constituye una contribución positiva a la conservación global de energía y de recursos y reconoce que, si se gestiona de manera adecuada, el reciclado de buques puede convertirse en un sector «verde» y sostenible.

1.3. El CESE apoya una ratificación y aplicación rápidas del Convenio internacional sobre reciclaje de buques (2009) de la OMI. Se debería instar a los Estados miembros de la UE y a los Estados recicladores a que adopten las medidas necesarias para su pronta entrada en vigor.

1.4. El CESE respalda firmemente la inclusión de disposiciones relativas al desguace limpio de los buques de guerra y de los demás buques de Estado entre las medidas sobre el desmantelamiento de buques.

1.5. El CESE considera importante actuar para mejorar las lamentables condiciones medioambientales y sociales que reinan en muchos astilleros de reciclado sudasiáticos, manteniendo los ingresos que aportan a las comunidades locales gracias a los puestos de trabajo y servicios que proporcionan.

1.6. Es necesario aumentar la capacidad de desguace para satisfacer la creciente demanda y es preciso hacer frente al desafío que supone hacerlo de una forma sostenible y segura. Debería ser posible desarrollar una forma de cubrir los costes de mano de obra sustancialmente más elevados para el desguace en los astilleros europeos, mediante una combinación de medidas reguladoras e iniciativas industriales.

1.7. El CESE es consciente de que, en un futuro próximo, el «varamiento» de buques para su desguace seguirá siendo el método más utilizado. Por este motivo, es necesario mejorar las condiciones actuales, de modo que los astilleros puedan operar de manera segura y respetuosa del medio ambiente. No obstante, una presión excesiva para mejorar las condiciones de las instalaciones del sur de Asia no debería tener como efecto adverso la «exportación» del problema a las costas de otros países en desarrollo y, por consiguiente, desembocar en una expansión incontrolada de astilleros que no cumplen las normas en Asia y África.

1.8. El CESE propone que las condiciones de desguace y reciclado ocupen un lugar importante en los acuerdos bilaterales marítimos y comerciales de la UE con los países asiáticos en cuestión: por ejemplo, el actual acuerdo marítimo UE-India debería incluir disposiciones relativas al reciclado de los buques. Insta por tanto a la Comisión a que plantee esta cuestión a nivel político.

1.9. El CESE opina que el desguace y reciclado es una cuestión de responsabilidad social de las empresas. Pide, por tanto, a la Comisión que implique a los astilleros de construcción naval para que asuman su parte de responsabilidad en el desmantelamiento. Los armadores, juntamente con los astilleros, deberían contribuir a que se comunique a los astilleros de reciclado la información disponible sobre cualesquiera materiales o condiciones potencialmente peligrosos que pueda haber en sus buques.

1.10. El CESE respalda el desarrollo de un modelo de sistema de gestión integrada (IMS) para la certificación internacional independiente de las instalaciones de reciclado de buques, que dé prueba de un reciclado seguro y respetuoso del medio ambiente de conformidad con el futuro Convenio de la OMI.

1.11. El CESE recomienda que el estudio de la Comisión sobre un fondo para el reciclado tenga en cuenta los principios, recogidos en la legislación europea, de «quien contamina paga» y de la «responsabilidad del productor», así como su compatibilidad con la normativa en materia de ayudas estatales. Asimismo, debería estudiarse cómo un fondo de este tipo podría impulsar los objetivos del Convenio.

1.12. El CESE reconoce que la creación de astilleros de reciclado en la UE puede encontrarse con la oposición de las poblaciones locales, por motivos medioambientales. No obstante, la utilización a tal fin de los astilleros existentes podría ser aceptada si se atienden, como deberían, a las normas comunitarias, internacionales y nacionales, ya que crearán muchas oportunidades de empleo. Es necesario examinar detenidamente todos estos parámetros.

1.13. El CESE insta a la Comisión a crear incentivos como los «Premios al Transporte Marítimo Limpio», destinados a los armadores y astilleros por un reciclado ejemplar de sus buques.

2. Introducción

2.1. Los aspectos medioambientales y sociales del desguace de buques tal como se lleva a cabo en las playas del sur de Asia siguen siendo motivos de preocupación en todo el mundo, y en particular en Europa. Recientemente, el comisario de Medio Ambiente, Stavros Dimas, hizo un llamamiento para que se mejoraran los procedimientos y los controles aplicados a los buques enviados a los astilleros de desguace sudasiáticos, para garantizar que el desmantelamiento se lleva a cabo de manera apropiada. Según cálculos recientes, en 2009 se desguazarán unos mil buques, más que el triple que en 2008, lo que aumentará la presión sobre la capacidad de reciclado. Es preciso aumentar la capacidad de desguace para satisfacer la creciente demanda y el desafío consiste en conseguirlo de una forma segura y sostenible.

2.2. La Comunicación de la Comisión sobre una «Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques» ⁽¹⁾ se basa en los resultados de la consulta pública sobre el Libro Verde titulado «Mejorar el desmantelamiento de los buques»(2007) ⁽²⁾. El CESE ⁽³⁾ acogió favorablemente el Libro Verde como una iniciativa esperada desde hace mucho tiempo. Además, recientemente el Parlamento Europeo ha solicitado a la Comisión y a los Estados miembros que adopten medidas urgentes en relación con el desguace de buques ⁽⁴⁾.

2.3. Al mismo tiempo, se están adoptando medidas internacionales específicas para hacer frente a este problema. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha desarrollado un nuevo «Convenio sobre reciclaje de buques»(en lo sucesivo denominado el «Convenio»), cuya adopción está prevista en mayo de 2009. El Convenio adopta un enfoque que cubrirá la vida completa de los buques. Su finalidad es garantizar el buen funcionamiento de las instalaciones de reciclaje en cuanto a la seguridad y el medioambiente, sin comprometer la seguridad y la eficiencia operativa de

los buques. Gracias a un mecanismo adecuado de control y ejecución, su propósito es establecer un nivel de control equivalente al proporcionado por el Convenio de Basilea ⁽⁵⁾.

2.4. El Grupo mixto de trabajo OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre el desguace de buques es una prueba de la cooperación internacional en este ámbito. Las tres organizaciones han desarrollado, de manera conjunta, el «Programa Mundial para el reciclado sostenible de buques», a fin de garantizar la sostenibilidad futura de la industria a través de mejoras en materia de salud y seguridad de los trabajadores y de medidas de protección medioambiental en los astilleros del sur de Asia.

3. Comunicación «Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques»

3.1. La Comunicación sobre una Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques no presenta una propuesta legislativa concreta, sino que plantea varias medidas destinadas a mejorar lo más rápidamente posible las condiciones de desguace de buques, incluso durante el periodo transitorio hasta la entrada en vigor del Convenio.

3.2. La Estrategia propone que la Comisión examine la viabilidad de una serie de opciones para promover los objetivos del Convenio.

3.3. La evaluación de impacto ⁽⁶⁾ que acompaña a la Comunicación considera preferible optar por una política integrada que combine una selección de medidas legislativas y no legislativas, ya que constituiría la única opción que podría producir al mismo tiempo efectos positivos ambientales, sociales y económicos a corto, medio y largo plazo.

4. Observaciones generales

4.1. El CESE acoge favorablemente la Comunicación y respalda el conjunto de posibles medidas con que la UE podría contribuir a la consecución a nivel mundial de un tratamiento de los buques que lleguen al final de su vida útil más seguro y respetuoso del medio ambiente. La Comunicación es oportuna y adecuada, ya que se calcula que un 19 % de la flota mundial enarbola el pabellón de un Estado miembro del EEE (Espacio Económico Europeo).

4.2. La producción de acero nuevo a partir de acero reciclado necesita solo una tercera parte de la energía utilizada para la producción a partir de materias primas. De esta manera, el reciclado constituye una contribución positiva a la conservación global de energía y de recursos y, si se gestiona de manera adecuada, el reciclado de buques puede convertirse en un sector «verde» y sostenible.

⁽¹⁾ COM(2008) 767 final.

⁽²⁾ COM(2007) 269 final.

⁽³⁾ DO C 120 del 16.5.2008.

⁽⁴⁾ P6_TA(2008)0222.

⁽⁵⁾ Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación.

⁽⁶⁾ SEC(2008) 2847 - Documento de trabajo de los servicios de la Comisión.

4.3. La tendencia actual de desmantelamiento de cientos de buques al año se mantendrá con la retirada progresiva de los petroleros monocasco hasta 2010 (y 2015). Además, como consecuencia de la actual crisis financiera y del transporte marítimo, los viejos graneleros se están retirando rápidamente de la circulación. Actualmente hay 157 buques, que suman un total de 5,5 millones de toneladas, que están siendo examinados para un posible desguace. Por todo ello, las actuales repercusiones sociales y medioambientales se mantendrán, si es que no empeoran.

4.4. Más del 80 % de los buques se desguazan en astilleros situados en playas de la India, Bangladesh, Pakistán y Turquía. Hoy por hoy, Bangladesh se sitúa a la cabeza de los países de desguace de buques. En la mayoría de los casos se recurre al método del «varamiento» de los buques para su posterior desguace, que es el método menos oneroso pero también el más nocivo desde el punto de vista medioambiental. Este método pasa una elevada factura en términos de vidas humanas y causa muchas enfermedades a consecuencia de la exposición a sustancias tóxicas. El CESE es consciente de que, en un futuro próximo, el «varamiento» de buques para su desguace seguirá siendo el método más utilizado. Por este motivo, es necesario mejorar las condiciones actuales en los astilleros, para que puedan operar de manera segura y respetuosa del medio ambiente.

4.5. Las malas condiciones medioambientales y sociales que reinan en los astilleros de reciclado sudasiáticos suponen una competencia desleal con sus homólogos europeos. Por otra parte, la elevada demanda local de acero reciclado plantea un problema suplementario para la competitividad europea.

4.6. El desguace de buques es un proceso complejo, que incluye una serie de actividades variadas que van de retirar el equipamiento a cortar y reciclar la estructura. Mientras que el desguace de buques en los diques secos de los países industrializados está regulado, el control y la inspección de estas actividades en las playas asiáticas son mucho menores. Según un estudio reciente, se calcula que un 20 % de la mano de obra empleada en el desguace de buques en las playas de Bangladesh son menores de quince años. Los convenios de la OIT sobre las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores apenas se aplican en estos países. La ausencia de una buena gestión y de una eliminación final de los residuos respetuosa del medio ambiente no hace sino exacerbar el problema.

4.7. El CESE reitera que la pobreza estructural y otros problemas sociales y jurídicos están estrechamente vinculados con la ausencia o la no aplicación de normas mínimas de seguridad en el trabajo y de protección del medio ambiente. Además, estos países se muestran reacios al establecimiento de normas más estrictas e influyen en los precios del reciclado, por miedo a perder una importante fuente de ingresos. Sin embargo, estos países deberían exigir a los operadores de los astilleros que invirtieran en mejorar sus instalaciones y ofrecieran a los trabajadores la protección y las condiciones de trabajo que merecen. En las futuras negociaciones con los países en cuestión, la UE debería animarles a aplicar estas normas internacionales, así como a su ejecución efectiva, acompañada de una mejora de la capacidad.

4.8. En su Dictamen (?) sobre la Comunicación «Una política marítima integrada para la Unión Europea», el CESE reiteraba la

grave carencia, a nivel mundial, de instalaciones de desguace compatibles con los principios de sostenibilidad medioambiental y social. Por este motivo, el objetivo de la UE y los esfuerzos internacionales deberían centrarse en acciones dirigidas a los Estados del sur de Asia para que adapten sus instalaciones a estándares aceptables a nivel internacional.

4.9. El CESE señala que tanto el Convenio como las directrices para su aplicación tienen por objeto garantizar un nivel de control y ejecución equivalente al proporcionado por el Convenio de Basilea, y deberían respaldarse de manera firme.

4.10. En relación con el enfoque, aplicado al desguace, de cubrir la vida completa de los buques, el CESE pide a la Comisión que implique a los astilleros para que asuman su parte de responsabilidad en el desmantelamiento de los buques que han construido. La gran mayoría de la flota comercial mundial ha sido construida en astilleros japoneses, coreanos o chinos. En virtud de la cadena de responsabilidades para un transporte marítimo de calidad, todos los agentes implicados tienen su parte de responsabilidad. Este planteamiento hace hincapié en la responsabilidad de los astilleros, comparable con la responsabilidad de los fabricantes de vehículos y de aeronaves, que son responsables de sus productos.

4.11. Al abordar esta cuestión, el CESE tiene que buscar el equilibrio entre parámetros opuestos. Por una parte, las lamentables condiciones medioambientales y sociales que reinan hoy por hoy en la mayoría de los astilleros de reciclado asiáticos. Por otra parte, el espectro del desempleo a que hacen frente las poblaciones locales de los países del sur de Asia, que viven de los ingresos de los astilleros de reciclado. Por este motivo, la mejora de las condiciones no debería tener como efecto adverso la «exportación» del problema a las costas de otros países en desarrollo.

4.12. La Organización Internacional de Normalización (ISO) también está tratando la cuestión de la mejora de los resultados del proceso de desguace de buques. Las futuras normas internacionales voluntarias ISO 30000 e ISO 30003, que proporcionarán un régimen de certificación y auditoría de las instalaciones de reciclado de buques, tienen por objeto respaldar el trabajo de la OMI, la OIT y el Convenio de Basilea, aunque poniendo cuidado en evitar los solapamientos.

5. Observaciones específicas

5.1. Aplicación temprana del Convenio de la OMI sobre el reciclaje de buques

5.1.1. La Comisión Europea prevé que el Convenio no entre en vigor antes de 2015. El CESE respalda una ratificación y aplicación rápidas del Convenio. Se debería instar a los Estados miembros de la UE y a los Estados recicladores a que adopten las medidas necesarias para su pronta entrada en vigor. El CESE considera que debería animarse a los gobiernos a aplicar las normas técnicas del Convenio, de manera voluntaria, durante el período transitorio, desde el momento en que sea viable desde el punto de vista operativo.

(?) DO C 211 del 19.8.2008.

5.1.2. El CESE respalda la incorporación del Convenio a la legislación comunitaria por medio de un Reglamento que incluya sus elementos esenciales, como se hizo ya con el Convenio AFS de la OMI ⁽⁸⁾. Al mismo tiempo, la Comisión debería estudiar la manera y los medios de animar a los Estados con instalaciones de reciclado a que adopten medidas similares, ratificando y aplicando el Convenio lo antes posible.

5.2. Desguace limpio de los buques de guerra y de los demás buques (de Estado)

5.2.1. El CESE señala que el Convenio no se aplicará a todos los buques, en particular a los buques de guerra y los demás buques de Estado. No obstante, debería exigirse que el funcionamiento de esos buques fuera coherente con las disposiciones del Convenio. Por este motivo, el Comité propone que estos buques se incluyan en las futuras medidas de reciclaje de la UE. Esta iniciativa será una importante fuente de empleo para los astilleros de la UE, al mismo tiempo que se harán desaparecer de los mares algunos contaminadores de envergadura. El CESE propone que se aborde también la cuestión del registro de la contaminación medioambiental de los buques de guerra. Asimismo, considera que los pequeños buques de menos de 500 toneladas deberían mandarse a los astilleros de la UE para su desguace.

5.2.2. En la actualidad, las instalaciones de desguace de buques en la UE y otros países de la OCDE carecen de capacidad suficiente para desguazar los buques de guerra y otros buques de Estado que deberán ser retirados de servicio en el curso de los próximos diez años. En opinión del CESE, el compromiso de *Harland and Wolff Heavy Industries* ⁽⁹⁾ en relación con el desguace de buques ofrece un ejemplo alentador de cómo los astilleros de construcción y reparación inactivos pueden convertirse en instalaciones de desguace. El CESE es consciente de que, a pesar de la recesión económica mundial y los niveles actuales de desempleo, la creación de astilleros de reciclado en la UE puede encontrarse con la oposición de las poblaciones locales, por motivos medioambientales. No obstante, si los astilleros se utilizan como exige el Convenio, es posible que su funcionamiento sea aceptado, al mismo tiempo que creará nuevas oportunidades de empleo.

5.2.3. En un futuro próximo seguirá prevaleciendo la ventaja competitiva de los astilleros del sur de Asia, mientras que Europa seguirá haciendo frente al problema de la eliminación de los buques de guerra y de los demás buques de Estado. La UE debería establecer disposiciones que permitan el desguace de estos buques en instalaciones de países de la OCDE, o la inclusión de cláusulas de eliminación de los buques al final de su vida útil en los acuerdos de venta de buques de guerra a países que no pertenecen a la UE.

5.3. Posibles medidas del sector durante el período transitorio

5.3.1. El CESE comparte la preocupación de la Comisión en relación con las perspectivas para el período de transición hasta la entrada en vigor y la plena aplicación del Convenio. Asimismo, coincide en que la manera más rápida y sencilla de cambiar las prácticas del sector sería un compromiso voluntario de las partes implicadas.

⁽⁸⁾ Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Reglamento n° 782/2003 relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques).

⁽⁹⁾ En fecha reciente, Harland and Wolff, de Belfast, recibió una licencia de gestión de residuos para el desguace de embarcaciones y estructuras marítimas, y actualmente está finalizando el desguace y reciclaje del MSC Napoli.

5.3.2. El CESE opina que el reciclado es una cuestión de responsabilidad social de las empresas. Por este motivo, insta a la Comisión a crear incentivos como los «Premios al Transporte Marítimo Limpio», destinados a los armadores y astilleros por un reciclaje ejemplar de sus buques. Estos incentivos deberían ofrecer beneficios que merezcan la pena.

5.3.3. El CESE aprecia la positiva participación de las organizaciones del sector, así como de las organizaciones no gubernamentales, y el respaldo ofrecido al desarrollo del Convenio. Asimismo, acoge favorablemente el hecho de que dichas organizaciones hayan fijado una serie de medidas ⁽¹⁰⁾ que los armadores deberían intentar adoptar para respetar un desguace de los buques seguro y respetuoso del medio ambiente. Se prevé que más compañías navieras optarán o se verán animadas a adoptar compromisos para un desguace ecológico de sus buques. No obstante, en el proceso de reciclado de los buques hay muchas otras partes implicadas, y se requiere también una acción complementaria de su parte, y en particular de los astilleros, que deberán aceptar la firma de contratos para la construcción de «buques ecológicos». El uso de un contrato normativo de compraventa de buques para el reciclado, como el DEMOLISHCON, establecido por BIMCO ⁽¹¹⁾, sería un importante paso adelante, al igual que los compromisos contractuales adoptados por los astilleros para cumplir los requisitos del Convenio en el período transitorio.

5.4. Mejor ejecución de las normas en materia de traslado de residuos

5.4.1. El CESE acoge favorablemente la intención de la Comisión de presentar orientaciones para mejorar la ejecución de la normativa actual sobre el traslado de residuos con relación a los buques que llegan al final de su vida útil, incrementar la cooperación multilateral y estudiar la viabilidad de establecer una lista de los buques listos para el desguace.

5.4.2. La normativa internacional en materia de traslado de residuos reconoce que un buque puede convertirse en «desechos», en el sentido del artículo 2 del Convenio de Basilea, y al mismo tiempo seguir siendo un buque según la definición de otras normativas internacionales. De ahí que existan opiniones divergentes sobre cuándo un buque se convierte en «desechos», y si puede considerarse que «contamina», y a su armador «contaminador», antes del inicio del proceso de desguace. Las compañías navieras venden sus buques a compradores que pagan al contado y que con frecuencia cambian su pabellón antes de enviarlos a astilleros de reciclado donde los precios del acero reciclado por tonelada de desplazamiento en rosca (TDR) oscilan entre los 150 y los 700 dólares USD. En la práctica, la mayoría de los armadores negocian raramente de manera directa o indirecta con los astilleros de desguace. No obstante, deberían estar en condiciones, al igual que los astilleros, de garantizar que pueden proporcionar información sobre cualesquiera materiales o condiciones potencialmente peligrosos que pueda haber en sus buques, y de determinar el estado en que se encuentran los buques en el momento de su venta.

⁽¹⁰⁾ Medidas transitorias para los armadores que desean vender sus buques para el reciclado (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

⁽¹¹⁾ Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO)

5.4.3. Normalmente, los buques se envían a desguace cuando las operaciones comerciales con ellos ya no son viables. La edad de un buque no refleja por sí misma su nivel de mantenimiento ni su viabilidad comercial, que depende de las fluctuaciones del mercado de transporte de mercancías. Mantener actualizada una lista de buques que alcanzan una determinada edad sería sencillo, pero no sería tarea fácil determinar cuándo los buques están listos para el desguace y adoptar medidas de control antes de la entrada en vigor del Convenio. En cualquier caso, debería supervisarse de cerca los buques viejos y de alto riesgo, para velar por que cumplan los requisitos previos al desguace.

5.5. Necesidad de auditar y certificar las instalaciones de desguace de buques

5.5.1. El Convenio impondrá responsabilidades a los Estados del pabellón, los de los puertos y los recicladores. No incluirá, sin embargo, disposiciones específicas para el control y la certificación de las instalaciones. No obstante, se establecerán directrices sobre un sistema de este tipo, bajo el control de los Estados donde se realice el reciclado. El objetivo de las directrices de la OMI también podrá reforzarse mediante la aplicación paralela de las normas ISO pertinentes en curso de elaboración.

5.5.2. El CESE señala que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) ha encargado un estudio ⁽¹²⁾ destinado a desarrollar un modelo de sistema de gestión integrada (IMS) para la certificación de las instalaciones de reciclado de buques, que dé prueba de un reciclado seguro y respetuoso del medio ambiente. Este sistema europeo IMS serviría como herramienta para reforzar la aplicación del Convenio de la OMI. El CESE señala que tal proceso de certificación debe tener credibilidad internacional, y esto sólo puede garantizarse con un sistema de inspección independiente.

Bruselas, 13 de mayo de 2009.

*El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI*

5.6. Necesidad de garantizar una financiación sostenible

5.6.1. En 2007, la Comisión afirmaba ⁽¹³⁾ que debería examinarse con especial atención la cuestión de si la ayuda financiera directa debía concederse a las instalaciones limpias de desmantelamiento de buques situadas en la UE o a los armadores que envíen sus buques a astilleros «verdes», bien para su desmantelamiento completo o para descontaminarlos.

5.6.2. El CESE señala que la Comisión tiene la intención de evaluar –sobre la base de los resultados de un estudio– la viabilidad de un sistema de financiación internacional obligatorio para el desguace limpio de buques («fondo de desguace de buques»). El CESE espera que dicho estudio tenga en cuenta los principios, recogidos en la legislación europea, de «quien contamina paga» y de la «responsabilidad del productor», y considera que el problema de financiar el desguace seguro y sostenible de los buques no se resolverá hasta que no se adopten los acuerdos adecuados que reflejen debidamente cuál es la responsabilidad de las diferentes partes implicadas en la cadena de responsabilidad a lo largo de toda la vida útil de los buques.

5.6.3. La OMI ya ha creado un Fondo internacional para el reciclado de buques, a fin de fomentar una gestión del reciclado de buques segura y respetuosa del medio ambiente a través de actividades de cooperación técnica organizadas por ella. Debería animarse a los armadores a contribuir a este fondo. Asimismo, debería estudiarse cómo un fondo de este tipo podría fomentar los objetivos del Convenio. Un fondo de la UE con este mismo propósito se encontraría con el problema de la financiación, ya que, con arreglo a la normativa comunitaria, las ayudas al desmantelamiento limpio de buques no estarían justificadas.

⁽¹²⁾ Study on the Certification of Ship Recycling Facilities, Final Report, Sept.2008.

⁽¹³⁾ COM(2007) 269 final.