

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Stratégia EÚ pre lepšiu demontáž lodí“

[KOM(2008) 767 v konečnom znení]

(2009/C 277/13)

Spravodajkyňa: **Dr. BREDIMA**

Európska komisia sa 19. novembra 2008 rozhodla podľa článku 262 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Stratégia EÚ pre lepšiu demontáž lodí“

KOM(2008) 767 v konečnom znení.

Odborná sekcia pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 17. apríla 2009. Spravodajkyňou bola Dr. BREDIMA.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 453. plenárnom zasadnutí 13. a 14. mája 2009 (schôdza z 13. mája) prijal 187 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti a 3 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery

1.1. EHSV víta toto oznámenie a podporuje súbor možných opatrení, ktorými by EÚ mohla prispieť k bezpečnejšiemu a environmentálne vhodnejšiemu nakladaniu s loďami po dobe životnosti na celom svete.

1.2. EHSV konštatuje, že recyklovanie má priaznivý vplyv na šetrenie energiou a prírodnými zdrojmi na celom svete a uznáva, že pri optimálnom riadení sa recyklovanie lodí môže stať ekologickým a trvalo udržateľným odvetvím.

1.3. EHSV podporuje urýchlenú ratifikáciu a vykonávanie dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o recyklácii lodí (v roku 2009). Členské štáty EÚ a štáty zapojené do recyklovania by mali byť vyzvané na prijatie všetkých opatrení s cieľom dosiahnuť skoré nadobudnutie účinnosti dohovoru.

1.4. EHSV dôrazne podporuje zahrnutie pravidiel ekologickej demontáže vojnových lodí a iných vládnych plavidiel do demontáže lodí.

1.5. EHSV považuje za potrebné prijať opatrenia na zlepšenie nevyhovujúcich environmentálnych a sociálnych podmienok recyklovania v mnohých zariadeniach v južnej Ázii zlepšením ich prevádzky, pričom sa zachová príjem miestnych komunít z poskytovanej práce a služieb.

1.6. Je potrebné zvýšiť demontážnu kapacitu s cieľom reagovať na zvyšujúci sa dopyt. Musí sa to však realizovať bezpečným a udržateľným spôsobom. Pokrytie výrazne vyšších pracovných nákladov pri demontáži v európskych zariadeniach možno dosiahnuť kombináciou regulačných opatrení a iniciatív v oblasti priemyslu.

1.7. EHSV si uvedomuje, že „plážová metóda“ (dopravenie lodí na pieskové pláže, kde sa rozoberú) zostane v blízkej budúcnosti preferovanou metódou. Preto je potrebné zlepšiť existujúce podmienky tak, aby recyklačné zariadenia fungovali bezpečne a environmentálne vhodným spôsobom. Zvýšený tlak na zlepšenie podmienok v zariadeniach na juhu Ázie by však nemal vyvolať opačný efekt v podobe „vývozu“ tohto problému na pláže iných rozvojových krajín, čo by viedlo k nekontrolovanému šíreniu nevyhovujúcich recyklačných zariadení v Ázii a Afrike.

1.8. EHSV navrhuje, aby boli podmienky demontáže a recyklovania náležite zahrnuté do bilaterálnych námorných alebo obchodných zmlúv EÚ s príslušnými ázijskými krajinami, to znamená, že do námornej zmluvy medzi EÚ a Indiou, o ktorej sa v súčasnosti rokujú, by mali byť zahrnuté ustanovenia o recyklovaní lodí. Nalieha na Komisiu, aby pozdvihla túto otázku na politickú úroveň.

1.9. EHSV sa domnieva, že demontáž a recyklácia je otázkou sociálnej zodpovednosti podnikov. Vyzýva Komisiu, aby zaradila lodenice do reťazca zodpovednosti za likvidáciu lodí. Prevádzkovatelia lodí v spolupráci s lodenicami by mali zabezpečiť, že recyklačné zariadenia budú informované o všetkých potenciálne nebezpečných materiáloch alebo podmienkach na ich lodiach.

1.10. EHSV podporuje vytvorenie modelu integrovaného systému riadenia (IMS) pre medzinárodne nezávislú certifikáciu zariadení na recykláciu lodí s cieľom preukázať bezpečný a environmentálne vhodný spôsob recyklácie v súlade s budúcim dohovorom IMO.

1.11. EHSV odporúča, aby štúdia Komisie o recyklačnom fonde zohľadnila zásady práva Európskej únie „znečisťovateľ platí“ a „zodpovednosť výrobcu“ a súlad týchto zásad s právnymi predpismi o štátnej pomoci. Je potrebné ďalej preskúmať, ako tento fond môže podporovať plnenie cieľov dohovoru.

1.12. EHSV si uvedomuje, že vytvorenie zariadení na recykláciu lodí môže vyvolať nesúhlas miestnych komunít vzhľadom na ochranu životného prostredia. Pokiaľ sa však existujúce recyklačné zariadenia využívajú na tento účel a splňajú normy EÚ a medzinárodné a vnútroštátne normy, čo by mali, ich prevádzka môže byť akceptovateľná, nakoľko zabezpečí mnoho pracovných príležitostí. Tieto parametre treba dôkladne zvážiť.

1.13. EHSV žiada Komisiu, aby navrhla politické stimuly a ceny, ako napríklad „Clean Marine Award“ pre majiteľov lodí a recyklačných zariadení za príkladnú recykláciu lodí.

2. Úvod

2.1. Environmentálne a sociálne hľadiská demontáže lodí v pobrežných oblastiach južnej Ázie naďalej vyvolávajú obavy na celom svete, najmä však v Európe. Člen Komisie zodpovedný za životné prostredie Stavros Dimas nedávno vyzval, aby sa zlepšili postupy a kontroly lodí posielaných na demontáž do juhoázijských zariadení s cieľom zabezpečiť ich riadnu demontáž. Podľa najnovších odhadov bude v roku 2009 zošrotovaných okolo tisíc lodí, čo je trikrát viac ako v roku 2008, čím sa zvyšuje tlak na kapacitu recyklácie. Je potrebné zvýšiť demontážnu kapacitu s cieľom reagovať na zvyšujúci sa dopyt. Musí sa to však realizovať bezpečným a udržateľným spôsobom.

2.2. Oznámenie Komisie o stratégii EÚ pre lepšiu demontáž lodí ⁽¹⁾ je založené na výsledkoch verejnej konzultácie o zelenej knihe o lepšej demontáži lodí (2007) ⁽²⁾. EHSV uvítal zelenú knihu ⁽³⁾ ako dlho očakávanú iniciatívu. Európsky parlament okrem toho nedávno vyzval Komisiu a členské štáty, aby prijali neodkladné opatrenia v oblasti demontáže lodí ⁽⁴⁾.

2.3. Zároveň boli prijaté konkrétne medzinárodné opatrenia na riešenie tejto otázky. Medzinárodná námorná organizácia (IMO) vypracovala nový medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí (ďalej len „dohovor“), ktorý má byť prijatý v máji 2009. Dohovor zaujíma k lodiam prístup „od

kolísky až po hrob“. Jeho cieľom je dosiahnuť, aby bola prevádzka zariadení na recykláciu lodí bezpečná a environmentálne vhodná, pričom nebude ohrozená bezpečnosť a prevádzková efektívnosť lodí. Prostredníctvom riadnej kontroly a mechanizmu presadzovania sa snaží o dosiahnutie rovnakej úrovne kontroly ako v rámci Bazilejského dohovoru ⁽⁵⁾.

2.4. Spoločná pracovná skupina pre demontáž lodí vytvorená zo zástupcov ILO, IMO a Bazilejského dohovoru je dôkazom medzinárodnej spolupráce. Tieto tri organizácie spoločne vytvorili globálny program trvalo udržateľnej recyklácie lodí, ktorého cieľom je zabezpečiť do budúcnosti trvalú udržateľnosť tohto priemyslu prostredníctvom zlepšenia ochrany zdravia a bezpečnosti zamestnancov, ako aj ochrany životného prostredia v juhoázijských recyklačných zariadeniach.

3. Oznámenie Komisie o stratégii EÚ pre lepšiu demontáž lodí

3.1. Oznámenie o stratégii EÚ pre lepšiu demontáž lodí neobsahuje konkrétne legislatívne návrhy. Obsahuje rôzne opatrenia na čo najrýchlejšie zlepšenie podmienok demontáže lodí, vrátane prechodného obdobia do nadobudnutia účinnosti dohovoru.

3.2. Stratégia navrhuje, aby Komisia preskúmala realizovateľnosť viacerých možností plnenia cieľov dohovoru.

3.3. Hodnotenie vplyvu ⁽⁶⁾ ako sprievodný dokument k oznámeniu uvádza, že by bolo vhodné uplatniť integrovaný prístup, ktorý spája vybrané legislatívne a nelegislatívne opatrenia, pretože jedine týmto spôsobom možno dosiahnuť priaznivé environmentálne, sociálne a hospodárske výsledky v krátkodobom, strednodobom i dlhodobom časovom horizonte.

4. Všeobecné pripomienky

4.1. EHSV víta toto oznámenie a podporuje súbor možných opatrení, prostredníctvom ktorých by EÚ mohla prispieť k bezpečnejšiemu a environmentálne vhodnejšiemu nakladaniu s loďami po dobe životnosti na celom svete. Oznámenie je včasné a primerané, keďže približne 19 % svetovej flotily sa plaví pod vlajkou členského štátu EHP (Európsky hospodársky priestor).

4.2. Výroba novej ocele z recyklovanej ocele si vyžaduje iba tretinu energie vynaloženej na výrobu ocele zo surovín. Recyklovanie má teda priaznivý vplyv na šetrenie energiou a prírodnými zdrojmi na celom svete a pri optimálnom riadení sa recyklovanie lodí môže stať ekologickým a trvalo udržateľným odvetvím.

⁽¹⁾ KOM(2008) 767 v konečnom znení.

⁽²⁾ KOM(2007)269 v konečnom znení.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 120, 16.5.2008

⁽⁴⁾ P6_TA(2008)0222.

⁽⁵⁾ Bazilejský dohovor o riadení pohybu nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní.

⁽⁶⁾ SEK(2008) 2847 – pracovný dokument útvarov Komisie.

4.3. Trend smerujúci k demontáži stoviek lodí ročne bude pokračovať postupným vyradovaním cisternových lodí s jednoduchým trupom do roku 2010 (a 2015). Okrem toho a v dôsledku súčasnej finančnej krízy a krízy lodnej dopravy budú staršie lode na hromadný náklad vyradované rýchlejšie. V súčasnosti prebieha opätovné hodnotenie 157 lodí so súhrnným výtlakom 5,5 milióna ton z hľadiska prípadnej demontáže. Z tohto dôvodu budú prevažujúce sociálne a environmentálne dopady pretrvávajúť, ba môžu sa ešte viac zhoršiť.

4.4. Viac ako 80 % lodí sa demontuje v zariadeniach situovaných v pobrežných oblastiach Indie, Bangladéša, Pakistanu a Turecka. V Bangladéši sa v súčasnosti rozoberie najviac lodí. Väčšina zariadení používa najmenej nákladnú, avšak z environmentálneho hľadiska najškodlivejšiu plážovú metódu, t. j. dopravenie lodí na pieskové pláže, kde sa rozoberú. Táto metóda si vyberá daň v podobe ľudských životov a spôsobuje množstvo ochorení spôsobených vystavením organizmu pôsobeniu jedovatých látok. EHSV si uvedomuje, že dopravovanie lodí na breh, kde sa rozoberú, zostane preferovanou metódou. Preto je potrebné zlepšiť existujúce podmienky tak, aby recyklačné zariadenia fungovali bezpečne a environmentálne vhodným spôsobom.

4.5. Nevyhovujúce environmentálne a sociálne podmienky v juhoázijských zariadeniach vedú k nekalej súťaži s európskymi partnermi. Vysoký miestny dopyt po recyklovanej oceli okrem toho vytvára ďalší problém pre európsku konkurencieschopnosť.

4.6. Demontáž lodí je náročný proces zahŕňajúci široké spektrum činností, počnúc odstránením kompletného zariadenia až po rozdrobenie a recykláciu lodnej konštrukcie. Kým demontáž lodí v suchých dokoch priemyselne vyspelých krajín podlieha regulácii, v pobrežných oblastiach Ázie je kontrola a dohľad nad touto činnosťou oveľa slabšia. V jednej nedávno publikovanej štúdií sa uvádza, že približne 20 % pracovníkov zamestnaných v bangladéšskych zariadeniach na demontáž lodí tvoria deti vo veku do 15 rokov. Dohovory ILO o podmienkach bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci sa v týchto krajinách prakticky neuplatňujú. Problém ešte viac zhoršuje neuplatňovanie zásad správneho riadenia a ekologickej likvidácie odpadu.

4.7. EHSV opakuje, že štrukturálna chudoba a ďalšie sociálne a právne problémy sú úzko spojené s absenciou alebo neuplatňovaním minimálnych zásad bezpečnosti práce a ochrany životného prostredia. Okrem toho, tieto krajiny odmietajú sprísniť normy a zasahovať do cien za recykláciu v obave, že prídu o hlavný zdroj príjmov. Napriek tomu by tieto krajiny mali žiadať od prevádzkovateľov zariadení, aby investovali do ich skvalitnenia a poskytli svojim zamestnancom ochranu a pracovné podmienky, ktoré si zaslúžia. Pri budúcich rokovaní so spomínanými krajinami by EÚ mala podporiť uplatňovanie týchto medzinárodných noriem, ich účinné presadzovanie a vytváranie kapacít.

4.8. Stanovisko EHSV (7) k oznámeniu Komisie o integrovanej námornej politike Európskej únie opakovane zdôrazňuje vážny

celosvetový nedostatok zariadení na demontáž lodí, ktoré sú v súlade so zásadami trvalej environmentálnej a sociálnej udržateľnosti. Úsilie EÚ a medzinárodného spoločenstva by sa preto malo sústreďovať na opatrenia zo strany štátov južnej Ázie, v ktorých prebieha recyklácia lodí, aby upravili svoje zariadenia podľa medzinárodne uznávaných štandardov.

4.9. EHSV sa domnieva, že dohovor spolu s príslušnými usmerneniami pre implementáciu sa snaží zaistiť rovnakú úroveň kontroly a presadzovania ako Bazilejský dohovor, a preto ho treba výrazne podporiť.

4.10. V súvislosti s prístupom k demontáži lodí „od kolísky až po hrob“ EHSV vyzýva Komisiu, aby zahrnula lodenice do reťazca zodpovednosti za demontáž lodí, ktoré postavili. Väčšina svetovej obchodnej flotily pochádza z japonských, kórejských a čínskych lodeníc. Podľa reťazca zodpovednosti kvalitnej lodnej dopravy nesie každý aktér svoj vlastný diel zodpovednosti. V tomto zmysle sa zdôrazňuje zodpovednosť lodeníc podobne ako v prípade zodpovednosti výrobcov automobilov a lietadiel, ktorí nesú zodpovednosť za svoje výrobky.

4.11. EHSV musí pristupovať k tejto otázke tak, že bude hľadať rovnováhu medzi navzájom si odporujúcimi parametrami. Na jednej strane pretrvávajú vo väčšine ázijských recyklačných zariadení nevyhovujúce environmentálne a sociálne podmienky. Na druhej strane, v krajinách Ázie mnoho miestnych komunít, ktoré čelia nezamestnanosti, žije z výnosov z recyklačných zariadení. Zlepšenie podmienok by preto nemalo mať opačný efekt v podobe „vývozu“ tohto problému na pláže iných rozvojových krajín.

4.12. Skvalitnením procesu demontáže lodí sa zaoberá aj Medzinárodná organizácia pre normalizáciu (ISO). Budúce dobrovoľné medzinárodné normy (ISO 30000 a ISO 30003), ktoré poskytnú systém kontroly a certifikácie zariadení na recykláciu lodí, sa snažia podporiť činnosť IMO, ILO a Bazilejského dohovoru, pričom sa starostlivo snažia vyhnúť akémukoľvek prekryvaniu.

5. Konkrétne pripomienky

5.1. Včasné vykonávanie dohovoru IMO o recyklácii lodí

5.1.1. Európska komisia predpokladá, že dohovor nenadobudne účinnosť pred rokom 2015. EHSV podporuje rýchlu ratifikáciu a vykonávanie dohovoru. Členské štáty EÚ a štáty zapojené do recyklovania by mali byť vyzvané na prijatie všetkých opatrení v záujme včasného nadobudnutia účinnosti dohovoru. EHSV súhlasí, aby boli vlády vyzvané na dobrovoľné uplatnenie technických noriem dohovoru v prechodnom období hneď, ako to bude možné.

(7) Ú. v. EÚ C 211, 19.8.2008

5.1.2. EHSV podporuje transpozíciu dohovoru do práva EÚ prostredníctvom nariadenia, pričom sa prevezmú jeho základné prvky, ako to bolo v prípade dohovoru IMO AFS⁽⁸⁾. Komisia by mala zároveň preskúmať prostriedky a spôsoby, na základe ktorých by presvedčila štáty zapojené do recyklácie lodí, aby prijali podobné opatrenia, t. j. ratifikovali a uplatnili dohovor v čo najkratšom termíne.

5.2. Ekologická demontáž vojnových lodí a iných (vládných) plavidiel

5.2.1. EHSV poukazuje na to, že dohovor sa nebude uplatňovať na všetky lode, najmä nie na vojnové lode a iné plavidlá vo vlastníctve štátu. Napriek tomu by sa mali tieto lode prevádzkovať v súlade s dohovorom. Výbor preto navrhuje zahrnutie týchto lodí do pôsobnosti budúcich opatrení EÚ v oblasti recyklácie. Takýto krok zabezpečí dostatočnú zamestnanosť v zariadeniach EÚ, pričom zároveň z morí odstráni niektorých veľkých znečisťovateľov. EHSV navrhuje, aby sa riešila aj otázka znečistenia životného prostredia vojnovými loďami. EHSV ďalej zastáva názor, že malé lode s tonážou nižšou ako 500 GT by mali byť posielané na demontáž do zariadení EÚ.

5.2.2. Zariadenia na demontáž lodí v krajinách EÚ a v ostatných krajinách OECD v súčasnosti nemajú dostatok kapacít na demontáž vojnových lodí a iných lodí vo vlastníctve štátu, ktoré budú vyradené z prevádzky počas nasledujúcich 10 rokov. EHSV považuje zapojenie spoločnosti Harland and Wolff Heavy Industries⁽⁹⁾ do demontáže lodí za inšpirujúci príklad premeny nefunkčných lodeníc a opravárenských zariadení na zariadenia na demontáž lodí. EHSV si uvedomuje, že napriek súčasnej svetovej hospodárskej kríze a nezamestnanosti môže vybudovanie zariadení na recykláciu lodí vyvolať nesúhlas miestnych spoločenstiev vzhľadom na ochranu životného prostredia. Pokiaľ však existujúce zariadenia budú prevádzkované v súlade s ustanoveniami dohovoru, bude ich prevádzka akceptovateľná, pokiaľ budú poskytovať nové pracovné príležitosti.

5.2.3. V blízkej budúcnosti bude pretrvávať konkurenčná výhoda juhoázijských firiem zaoberajúcich sa demontážou lodí, zatiaľ čo Európa bude naďalej čeliť problému likvidácie vojnových lodí a iných plavidiel vo vlastníctve štátu. EÚ by mala vytvoriť podmienky na demontáž lodí v zariadeniach OECD alebo na zahrnutie ustanovení o likvidácii po dobe životnosti do všetkých zmlúv o predaji vojnových lodí nečlenským štátom EÚ.

5.3. Čo môže v prechodnom období urobiť priemysel

5.3.1. EHSV má rovnaké obavy ako Komisia pokiaľ ide o prechodné obdobie do nadobudnutia účinnosti a plného uplatnenia dohovoru. Súhlasí s názorom, že najjednoduchším a najrýchlejším spôsobom zmeny zaužívaných postupov bude dobrovoľný záväzok zo strany príslušných zainteresovaných strán.

⁽⁸⁾ Medzinárodný dohovor o kontrole škodlivých antivegetatívnych systémov na lodiach (nariadenie č. 782/2003 o zákaze organocinických zlúčenín na lodiach).

⁽⁹⁾ Spoločnosť Harland and Wolff so sídlom v Belfaste nedávno dostala licenciu na demontáž námorných lodí a námorných zariadení a v súčasnosti pracuje na vyradení a recyklácii lode MSC Napoli.

5.3.2. EHSV zastáva názor, že recyklácia je otázkou sociálnej zodpovednosti podnikov. Výbor nalieha na Komisiu, aby navrhla politické stimuly, ako napríklad cena „Clean Marine Award“ pre majiteľov lodí a recyklačných zariadení za príkladnú recykláciu lodí. Takéto stimuly by mali poskytovať dostatočne motivujúce výhody.

5.3.3. EHSV si cení pozitívny prínos priemyselných a mimovládnych organizácií a ich podporu pri tvorbe dohovoru. Taktiež víta skutočnosť, že priemyselné organizácie stanovili sériu opatrení⁽¹⁰⁾, ktoré by mali majitelia lodí prijať s ohľadom na bezpečnú a environmentálne vhodnú demontáž lodí. Predpokladá sa, že mnohé lodné spoločnosti sa rozhodnú pre ekologickú demontáž svojich lodí alebo ich k tomu presvedčia okolnosti. Proces demontáže lodí však zahŕňa mnoho ďalších účastníkov a vyžadujú sa od nich aj doplnkové opatrenia, najmä pokiaľ ide o lodenice, ktoré by sa mali zmluvne zaviazat k stavbe „ekologických lodí“. Používanie štandardných „kúpno-predajných zmlúv na recykláciu lodí“, ako napríklad zmluva DEMOLISHCON vytvorená spoločnosťou BIMCO⁽¹¹⁾, a zmluvné záväzky zo strany lodeníc týkajúce sa uplatňovania ustanovení dohovoru v prechodnom období, by znamenali významný krok vpred.

5.4. Lepšie presadzovanie pravidiel v oblasti prepravy odpadu

5.4.1. EHSV schvaľuje zámer Komisie predložiť usmernenia pre lepšie presadzovanie súčasných právnych predpisov v oblasti prepravy odpadu, pokiaľ ide o lode po dobe životnosti, a tiež zintenzívniť viacstrannú spoluprácu a posilniť uskutočniteľnosť pravidiel týkajúcich sa zoznamu lodí určených na zošrotovanie.

5.4.2. V medzinárodných právnych predpisoch o preprave odpadu sa pripúšťa, že loď sa môže podľa definície v článku 2 Bazilejského dohovoru stať odpadom a že súčasne môže byť podľa iných medzinárodných predpisov stále definovaná ako loď. Preto existujú rôzne pohľady na to, kedy sa loď stane „odpadom“ a či loď môže byť označená za „znečisťujúcu“ a jej majiteľ za „znečisťovateľa“ predtým, ako sa začne proces demontáže lode. Lodné spoločnosti predávajú lode záujemcom za hotovosť, pričom tieto lode často zmenia vlajku a posielajú sa do recyklačných zariadení, kde sa ceny recyklovanej ocele za tonu výtľaku prázdnej lode pohybujú od 150 do 700 dolárov. Väčšina prevádzkovateľov lodí v skutočnosti málokedy prichádza priamo či nepriamo do styku so zariadeniami na demontáž lodí. Napriek tomu by mali prevádzkovatelia v spolupráci s lodenicami pri odovzdaní lode poskytnúť informácie o akýchkoľvek potenciálne nebezpečných látkach alebo podmienkach na lodi a určiť jej celkový stav.

⁽¹⁰⁾ Dočasné opatrenia pre majiteľov lodí, ktorí chcú predávať lode na recykláciu (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

⁽¹¹⁾ BIMCO – Baltská a medzinárodná námorná rada.

5.4.3. Lode sa za normálnych okolností posielajú na demontáž vtedy, keď sa skončí ich komerčná prevádzka. Samotný vek lode neodzrkadľuje úroveň údržby ani komerčnú životaschopnosť, ktorá závisí od výkyvov na trhu nákladnej dopravy. Vedenie zoznamu lodí nad určitou vekovou hranicou by bola jednoduchá záležitosť, ťažšou úlohou by už bolo určiť, kedy sú lode vhodné na demontáž, a prijať kontrolné opatrenia pred nadobudnutím účinnosti dohovoru. Staré a vysoko rizikové lode však treba v každom prípade podrobne sledovať, aby boli pred demontážou splnené všetky záväzky.

5.5. Potreba auditu a certifikácie recyklačných zariadení

5.5.1. Dohovor prenesie zodpovednosť na vlajkové štáty, prístavné štáty a štáty, v ktorých prebieha recyklácia lodí. Nebudú v ňom osobitné ustanovenia o kontrole a certifikácii zariadení. Doplnkové usmernenia však upravujú takýto režim pod kontrolou štátov, v ktorých prebieha recyklácia lodí. Plnenie cieľov usmernení IMO môže byť posilnené aj paralelným uplatňovaním príslušných noriem ISO, ktoré v súčasnosti vznikajú.

5.5.2. EHSV poukazuje na to, že Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) zadala vypracovanie štúdie⁽¹²⁾ na vytvorenie modelu integrovaného systému riadenia (IMS) pre certifikáciu zariadení na recykláciu lodí s cieľom preukázať bezpečný a environmentálne vhodný spôsob recyklácie. Tento európsky systém by mal slúžiť ako nástroj na posilnenie vykonávania dohovoru IMO. EHSV pripomína, že takýto certifikačný proces musí byť dôveryhodný na medzinárodnej úrovni, čo je možné zabezpečiť len prostredníctvom nezávislého systému inšpekcií.

5.6. Zabezpečenie trvalo udržateľného financovania

5.6.1. Komisia v roku 2007 uviedla⁽¹³⁾, že je potrebné venovať osobitnú pozornosť otázke, či poskytnúť alebo neposkytnúť priamu finančnú podporu ekologickým zariadeniam na demontáž lodí v EÚ alebo vlastníkom lodí, ktorí posielajú svoje plavidlá do ekologických recyklačných zariadení, či už na úplnú demontáž alebo dekontamináciu.

5.6.2. EHSV poukazuje na to, že Komisia chce na základe výsledkov výskumu zhodnotiť uskutočniteľnosť zavedenia povinného medzinárodného systému financovania ekologickej demontáže lodí („fond na demontáž lodí“). EHSV očakáva, že štúdiá zohľadnia zásady európskeho práva „znečisťovateľ platí“ a „zodpovednosť výrobcu“ a verí, že problém financovania bezpečnej a udržateľnej demontáže lodí nebude vyriešený, kým nebudú prijaté príslušné opatrenia, ktoré budú riadne odrážať mieru zodpovednosti jednotlivých aktérov v reťazci zodpovednosti počas životnosti plavidiel.

5.6.3. IMO vytvorila dobrovoľný medzinárodný fond pre recykláciu lodí s cieľom podporiť bezpečné a environmentálne vhodné riadenie recyklácie lodí prostredníctvom aktivít IMO v oblasti technickej spolupráce. Majitelia lodí by mali byť vyzvaní, aby do tohto fondu prispievali. Okrem toho treba preskúmať, akým spôsobom môže tento fond prispieť k naplneniu cieľov dohovoru. Fond EÚ vytvorený na rovnaké účely by čelil problémom s jeho financovaním, nakoľko dotácie na ekologickú demontáž lodí by neboli v súlade s právom EÚ.

V Bruseli 13. mája 2009

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI

⁽¹²⁾ Štúdiá o certifikácii zariadení na recykláciu lodí, záverečná správa, september 2008.

⁽¹³⁾ KOM(2007) 269 v konečnom znení.