

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów – Strategia UE dotycząca lepszych warunków demontażu statków

COM(2008) 767 wersja ostateczna

(2009/C 277/13)

Sprawozdawca: **Anna BREDIMA**

Dnia 19 listopada 2008 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów „Strategia UE dotycząca lepszych warunków demontażu statków”

COM(2008) 767 wersja ostateczna.

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 17 kwietnia 2009 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA.

Na 453. sesji plenarnej w dniach 13–14 maja 2009 r. (posiedzenie z 13 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 187 do 2 – 3 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię.

1. Wnioski

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat i popiera zestaw ewentualnych rozwiązań, za pomocą których UE mogłyby przyczynić się do bezpieczniejszego i bardziej ekologicznego postępowania z wycofanymi z eksploatacji statkami na całym świecie.

1.2. Komitet zauważa, że recykling przyczynia się do oszczędności energii i surowców w skali światowej oraz przyznaje, że przy odpowiednim zarządzaniu recykling statków może stać się sektorem przyjaznym dla środowiska, przestrzegającym zasad zrównoważonego rozwoju.

1.3. Komitet popiera szybką ratyfikację i wdrożenie konwencji IMO w sprawie recyklingu statków (2009). Państwa członkowskie UE i państwa, w których prowadzi się recykling powinny być zachęcane do podjęcia wszelkich działań, aby jak najszybciej weszła ona w życie.

1.4. EKES stanowczo popiera włączenie zasad ekologicznego demontażu okrętów wojennych i innych statków rządowych do środków dotyczących demontażu statków.

1.5. EKES uważa za istotne podejmowanie działań w celu poprawy fatalnych warunków socjalnych i w zakresie ochrony środowiska, jakie panują w wielu południowoazjatyckich zakładach recyklingu, poprzez usprawnienie ich działalności, przy jednoczesnym utrzymaniu dochodów społeczności lokalnych z miejsc pracy i usług.

1.6. Należy zwiększyć możliwości przerobowe w zakresie demontażu statków, aby zaspokoić rosnący popyt, a jednocześnie sprostać wyzwaniu polegającemu na zrobieniu tego w sposób bezpieczny i zrównoważony. Sposobem na pokrycie znacząco

wyższych kosztów pracy przy demontażu w stoczniach europejskich mogą być jednoczesne działania regulacyjne i inicjatywy ze strony przemysłu.

1.7. EKES zdaje sobie sprawę, że demontaż statków na plażach nadal będzie najchętniej stosowaną metodą w najbliższej przyszłości. Dlatego należy poprawić obecne warunki w stoczniach, tak aby były one bezpieczne dla ludzi i środowiska. Jednak nadmierny nacisk na poprawę warunków w stoczniach południowoazjatyckich nie powinien wywołać niepożądanego zjawiska „eksportowania” problemu na plaże w innych krajach rozwijających się i doprowadzić w ten sposób do niekontrolowanego wzrostu liczby niespełniających norm stoczni w Azji i w Afryce.

1.8. EKES proponuje, by warunki demontażu i recyklingu umieścić na pierwszym planie w dwustronnych umowach morskich lub handlowych UE z odpowiednimi państwami azjatyckimi, np. negocjowana obecnie umowa morska między UE a Indiami powinna zawierać zapisy dotyczące recyklingu statków. Komitet wzywa Komisję do poruszenia tej kwestii na szczeblu politycznym.

1.9. Zdaniem EKES-u kwestia demontażu i recyklingu związana jest z odpowiedzialnością społeczną przedsiębiorstw. Komitet zachęca Komisję do włączenia stoczni budujących statki w łańcuch odpowiedzialności za ich utylizację. Armatorzy, w porozumieniu ze stoczniami, powinni przyczyniać się do udostępniania stoczniom złomowym informacji na temat wszelkich potencjalnie niebezpiecznych materiałów lub warunków panujących na ich statkach.

1.10. EKES popiera opracowanie modelu zintegrowanego systemu zarządzania w zakresie niezależnej w skali międzynarodowej certyfikacji zakładów recyklingu statków w celu wskazania bezpiecznego i zrównoważonego pod względem środowiskowym recyklingu zgodnego z przyszłą konwencją IMO.

1.11. EKES zaleca, aby w badaniach Komisji dotyczących funduszu na rzecz recyklingu uwzględnić obowiązujące w prawie europejskim zasady „zanieczyszczający płaci” i odpowiedzialności producenta, a także zgodność funduszu z prawodawstwem dotyczącym pomocy państwa. Należy dokładniej zbadać, w jaki sposób fundusz tego typu mógłby przybliżyć realizację celów konwencji.

1.12. EKES uznaje, że lokalizacja stoczni złomowych na terenie UE może wzbudzić sprzeciw lokalnych społeczności ze względu na ochronę środowiska. Jednak jeśli do tych celów zostaną wykorzystane istniejące stocznie, które spełniają – tak jak powinny – standardy unijne, międzynarodowe i krajowe, wówczas ich działalność może okazać się akceptowalna, ponieważ stworzy znaczące możliwości zatrudnienia. Należy starannie rozważyć te czynniki.

1.13. EKES wzywa Komisję do wprowadzania strategicznych zachęt i wyróżnień, takich jak np. nagroda „Clean Marine”, dla armatorów i stoczni za wzorcowy recykling statków.

2. Wprowadzenie

2.1. Środowiskowe i społeczne aspekty demontażu statków na plażach Azji Południowej są nadal źródłem zaniepokojenia na całym świecie, a szczególnie w Europie. Komisarz ds. środowiska Stavros Dimas wezwał niedawno do poprawy procedur i kontroli w odniesieniu do statków wysyłanych do południowoazjatyckich stoczni złomowych w celu dopilnowania, by były one prawidłowo demontowane. Według niedawnych szacunków, w roku 2009 zezłomowanych zostanie tysiąc statków, przeszło trzy razy więcej niż w roku 2008, przez co zwiększy się nacisk na możliwości przerobowe w zakresie recyklingu. Należy zwiększyć możliwości przerobowe w zakresie demontażu statków, aby zaspokoić rosnący popyt, a jednocześnie sprostać wyzwaniu polegającemu na zrobieniu tego w sposób bezpieczny i zrównoważony.

2.2. Komunikat Komisji w sprawie strategii UE dotyczącej lepszych warunków demontażu statków ⁽¹⁾ został przygotowany na podstawie wyników konsultacji społecznych na temat Zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków (2007 r.) ⁽²⁾. EKES z zadowoleniem przyjął opracowanie zielonej księgi ⁽³⁾, uznając ją za długo oczekiwana inicjatywę. Ponadto Parlament Europejski wezwał niedawno Komisję i państwa członkowskie do podjęcia pilnych działań dotyczących recyklingu statków ⁽⁴⁾.

2.3. Równocześnie prowadzone są konkretne działania na skalę międzynarodową służące rozwiązaniu omawianego problemu. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowała nową „Międzynarodową konwencję w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków” (zwaną dalej „konwencją”), która ma zostać przyjęta w maju 2009 r. Konwencja dotyczy całego cyklu życia statków, „od kołyski do grobu”. Jej celem jest zapewnienie bezpiecznej i przyjaznej dla środowiska działalności zakładów recyklingu statków, przy zachowaniu bezpieczeństwa i efektywności operacyjnej statków. Zapewniając właściwe mechanizmy

kontroli i egzekwowania przepisów, konwencja ma ustanowić poziom kontroli równoważny do poziomowi zapewnianego przez konwencję bazylejską ⁽⁵⁾.

2.4. Wspólna grupa robocza ILO, IMO i konwencji bazylejskiej ds. złomowania statków stanowi przejaw współpracy międzynarodowej. Wszystkie trzy organizacje wspólnie opracowały globalny program zrównoważonego recyklingu statków, którego celem jest zagwarantowanie zrównoważonego działania sektora w przyszłości poprzez poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy oraz poziomu ochrony środowiska naturalnego w stoczniach Azji Południowej.

3. Komunikat w sprawie strategii UE dotyczącej lepszych warunków demontażu statków

3.1. Komunikat w sprawie strategii UE dotyczącej lepszych warunków demontażu statków nie jest wnioskiem legislacyjnym sensu stricto. Zawiera on propozycje szeregu środków służących jak najszybszej poprawie warunków demontażu statków, również w okresie przejściowym poprzedzającym wejście w życie konwencji.

3.2. W strategii zaproponowano, aby Komisja zbadała wykonalność kilku opcji przybliżających realizację celów konwencji.

3.3. Zgodnie z wnioskami z dołączonej do komunikatu oceny skutków ⁽⁶⁾ najbardziej wskazane jest zintegrowane podejście strategiczne, łączące wybrane środki legislacyjne i nielegislacyjne, ponieważ tylko w ten sposób można osiągnąć korzystne skutki dla środowiska, społeczeństwa i gospodarki w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej.

4. Uwagi ogólne

4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje komunikat i popiera zestaw ewentualnych rozwiązań, za pomocą których UE mogłaby przyczynić się do bezpieczniejszego i bardziej ekologicznego postępowania z wycofanymi z eksploatacji statkami na całym świecie. Komunikat ukazuje się w właściwym czasie, jako że około 19 % światowej floty pływa pod banderą jednego z państw należących do EOG (Europejskiego Obszaru Gospodarczego).

4.2. Produkcja nowej stali ze stali poddanej recyklingowi wymaga tylko jednej trzeciej energii wykorzystywanej do produkcji stali z surowców naturalnych. Recykling przyczynia się zatem do oszczędności energii i surowców w skali światowej, a przy odpowiednim zarządzaniu recykling statków może stać się sektorem przyjaznym dla środowiska, przestrzegającym zasad zrównoważonego rozwoju.

⁽¹⁾ COM(2008) 767 wersja ostateczna.

⁽²⁾ COM(2007) 269 wersja ostateczna.

⁽³⁾ Dz.U. C 120 z 16.5.2008.

⁽⁴⁾ P6_TA(2008)0222.

⁽⁵⁾ Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.

⁽⁶⁾ SEC(2008) 2847- Dokument roboczy służb Komisji.

4.3. Tendencja polegająca na demontażu setek statków każdego roku będzie utrzymywać się wraz ze stopniowym wycofywaniem z eksploatacji zbiornikowców pojedynczokadłubowych do 2010 r. (i 2015 r.). Ponadto obecny kryzys finansowy i żegluga jest także przyczyną szybkiego wycofywania starszych masowców. Obecnie 157 statków o łącznej ładowności 5,5 mln ton jest poddawanych przeglądowi pod kątem ewentualnego złomowania. W związku z tym zaznaczające się obecnie skutki społeczne i środowiskowe będą się utrzymywać, a być może nawet nasilać.

4.4. Ponad 80 % statków jest demontowanych w stoczniach położonych na plażach Indii, Bangladeszu, Pakistanu i Turcji. Bangladesz jest obecnie krajem o największej liczbie złomowanych statków. Większość zakładów stosuje najtańszą, ale równocześnie najbardziej szkodliwą dla środowiska metodę demontażu statków na plaży. Metoda ta kosztuje życie wielu osób i prowadzi do licznych chorób spowodowanych kontaktem z toksycznymi substancjami. EKES zdaje sobie sprawę, że demontaż statków na plażach nadal będzie najchętniej stosowaną metodą w najbliższej przyszłości. Dlatego należy poprawić obecne warunki w stoczniach, tak aby były one bezpieczne dla ludzi i środowiska.

4.5. Źródłem nieuczciwej konkurencji wobec stoczni europejskich są złe warunki socjalne i w zakresie ochrony środowiska panujące w południowoazjatyckich stoczniach. Ponadto wysoki popyt lokalny na stal złomową stwarza dodatkowy problem dla konkurencyjności Europy.

4.6. Demontaż statku to trudny proces składający się z szerokiego zakresu działań, począwszy od usunięcia całego wyposażenia, na pocięciu i zrecyklingowaniu kadłuba skończywszy. Podczas gdy demontaż statków w suchych dokach w krajach uprzemysłowionych podlega uregulowaniom, działalność tego rodzaju na plażach Azji rzadziej podlega kontrolom i inspekcjom. W niedawnej analizie oszacowano, że 20 % pracowników zatrudnionych przy złomowaniu statków na plażach Bangladeszu stanowią dzieci poniżej 15. roku życia. Konwencje MOP w sprawie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia pracowników stosuje się w tych krajach w niewielkim zakresie. Sytuację zaostrza brak sprawnego zarządzania i ekologicznego usuwania odpadów.

4.7. EKES przypomina, że problemy ubóstwa strukturalnego oraz inne zagadnienia społeczne i prawne są silnie powiązane z brakiem lub niestosowaniem minimalnych norm bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska. Ponadto kraje te niechętnie odnoszą się do podnoszenia norm i do ingerencji w ceny recyklingu, w obawie o to, by nie utracić znacznego źródła dochodów. Powinny one jednak wymagać od operatorów stoczni inwestycji w poprawę infrastruktury oraz zapewnienia pracownikom dostatecznej ochrony i odpowiednich warunków pracy. W przyszłych negocjacjach z tymi krajami UE powinna zachęcać do stosowania międzynarodowych norm oraz do ich skutecznego egzekwowania, w połączeniu z budowaniem potencjału.

4.8. W opinii w sprawie komunikatu dotyczącego zintegrowanej polityki morskiej UE (?) EKES przypomniał o poważnym ogólnosięciowym braku zakładów demontażu przestrzegających

zasad ochrony środowiska i ochrony socjalnej. Dlatego też unijne i międzynarodowe starania powinny być skoncentrowane na działalności państw Azji Południowej zajmujących się recyklingiem, tak aby ich zakłady spełniały normy międzynarodowe.

4.9. EKES zauważa, że celem konwencji oraz wytycznych dotyczące jej wdrażania jest zapewnienie poziomu kontroli i egzekwowania przepisów równoważnego poziomu konwencji bazylejskiej.

4.10. Zgodnie z podejściem do demontażu w ujęciu całego cyklu życia statków „od kołyski do grobu”, EKES wzywa Komisję do zaangażowania stoczni, w których statki zostały zbudowane, w proces ich demontażu, zgodnie z łańcuchem odpowiedzialności za utylizację. Przytłaczająca większość światowej floty handlowej powstaje w stoczniach Japonii, Korei i Chin. Zgodnie z łańcuchem odpowiedzialności za żeglugę wysokiej jakości, każdy podmiot ponosi odpowiedzialność we właściwym sobie stopniu. Ten tok rozumowania wskazuje na odpowiedzialność stoczni za ich produkty, podobną do odpowiedzialności producentów samochodów i samolotów.

4.11. Zajmując się tym zagadnieniem EKES musi zachować równowagę pomiędzy stojącymi ze sobą w sprzeczności czynnikami. Z jednej strony są to fatalne warunki socjalne i w zakresie ochrony środowiska, wciąż przeważające w większości azjatyckich stoczni złomowych, z drugiej zaś widmo bezrobocia zagrażającego społecznościom lokalnym w krajach Azji Południowej, które utrzymują się z dochodów uzyskiwanych w stocznich złomowych. Poprawa warunków nie powinna więc wywołać niepożądanego zjawiska „eksportowania” problemu na plaże w innych krajach rozwijających się.

4.12. Kwestia poprawy procesu demontażu statków została poruszona także przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną (ISO). Przyszłe dobrowolne normy międzynarodowe (ISO 30000 oraz ISO 30003), które ustanowią system kontroli i certyfikacji zakładów recyklingu statków, mają stanowić wsparcie i uzupełnienie prac IMO, MOP i konwencji bazylejskiej, unikając jednak powielania obowiązków.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. Wczesne wdrożenie konwencji IMO w sprawie recyklingu statków

5.1.1. Komisja Europejska przewiduje, że konwencja nie zostanie wdrożona przed 2015 rokiem. EKES popiera szybką ratyfikację i szybkie wdrożenie konwencji. Państwa członkowskie UE i państwa, w których prowadzi się recykling powinny być zachęcane do podjęcia wszelkich działań, aby jak najszybciej weszła ona w życie. Komitet zgadza się z tym, że należy zachęcać rządy do tego, by dobrowolnie i najszybciej jak to możliwe z operacyjnego punktu widzenia wprowadzały określone konwencją normy techniczne.

(?) Dz.U. C 211 z 19.8.2008.

5.1.2. EKES popiera transpozycję konwencji do prawa UE przez rozporządzenie zawierające jej podstawowe składowe, tak jak to było w przypadku konwencji IMO AFS⁽⁸⁾. Równocześnie Komisja powinna przeanalizować sposoby nakłaniania państw, w których prowadzi się recykling do podjęcia podobnych działań, tj. jak najszybszej ratyfikacji Konwencji i jej wdrożenia.

5.2. *Ekologiczny demontaż okrętów wojennych i innych statków (rządowych)*

5.2.1. EKES zwraca uwagę na fakt, że konwencja nie będzie miała zastosowania do wszystkich statków, a w szczególności do okrętów wojennych i statków państwowych. Eksploatacja tego rodzaju statków powinna być jednak spójna z konwencją. Dlatego Komitet proponuje objęcie tych statków przyszłymi środkami UE dotyczącymi recyklingu. Takie posunięcie zapewni stoczniom UE duże ilości pracy, eliminując jednocześnie z żeglugi pewne bardzo zanieczyszczające statki. Komitet sugeruje, że należałoby się również zająć zatrutowaniem środowiska przez okręty wojenne. Ponadto uważa, że małe statki poniżej 500 GT powinny być wysyłane na demontaż do stoczni w UE.

5.2.2. Obecnie zakłady demontażu statków znajdujące się w UE i w innych krajach OECD nie mają wystarczających możliwości demontażu okrętów wojennych oraz innych statków państwowych, które mają zostać zlikwidowane w ciągu następnych 10 lat. EKES uważa zaangażowanie się przedsiębiorstwa Harland and Wolff Heavy Industries⁽⁹⁾ w demontaż statków za zachęcający przykład tego, jak można przekształcić nieczynne stocznie i stocznie remontowe w zakłady demontażu statków. EKES zdaje sobie sprawę, że pomimo światowej recesji gospodarczej i obecnego bezrobocia, lokalizacja stoczni zajmujących się demontażem statków na terenie UE może wzbudzić sprzeciw lokalnych społeczności ze względu na ochronę środowiska. Jednak jeśli istniejące stocznie zostaną wykorzystane zgodnie z wymogami konwencji, ich działalność może okazać się możliwa do zaakceptowania, a jednocześnie stworzy możliwości zatrudnienia.

5.2.3. W przewidywalnej przyszłości przewaga konkurencyjna południowoazjatyckich złomowni będzie się utrzymywać, natomiast Europa będzie nadal borykać się z problemem demontażu okrętów wojennych i statków floty państwowej. UE powinna zapewnić możliwości demontażu tego rodzaju statków w zakładach w krajach OECD lub uwzględnienia klauzul o demontażu po zakończeniu eksploatacji w umowach sprzedaży okrętów wojennych do państw spoza UE.

5.3. *Co może zrobić sektor w okresie przejściowym*

5.3.1. EKES podziela zaniepokojenie Komisji co do perspektywy okresu przejściowego do czasu wejścia w życie i pełnego

⁽⁸⁾ Międzynarodowa konwencja o kontroli szkodliwych systemów przeciwpiorostowych stosowanych na statkach (rozporządzenie nr 782/2003 w sprawie zakazu stosowania związków cyanoorganicznych na statkach).

⁽⁹⁾ Przedsiębiorstwo Harland and Wolff z Belfastu uzyskało niedawno zezwolenie na gospodarowanie odpadami pochodzącymi z demontażu statków oraz konstrukcji morskich i kończy obecnie likwidację i recykling okrętu MSC Napoli.

wdrożenia konwencji. Zgadza się z tym, że najprostszym i najszybszym sposobem na zmianę zasad działania byłoby dobrowolne zobowiązanie się zainteresowanych stron.

5.3.2. Zdaniem EKES-u kwestia recyklingu związana jest z odpowiedzialnością społeczną przedsiębiorstw. Komitet wzywa Komisję do wprowadzania strategicznych zachęt (np. nagród „Clean Marine”) dla armatorów i stoczni za wzorcowy recykling statków. Zachęty te powinny oferować atrakcyjne korzyści, które będzie się opłacało uzyskać.

5.3.3. EKES docenia zaangażowanie organizacji branżowych i pozarządowych oraz ich poparcie dla opracowania konwencji. Komitet przyjmuje również z zadowoleniem fakt, że organizacje przemysłowe określiły szereg środków⁽¹⁰⁾, które powinni zastosować armatorzy po to, aby spełnić wymogi bezpiecznego i ekologicznego demontażu statków. Przewiduje się, że większa liczba spółek żeglugowych zdecyduje się podjąć działania na rzecz ekologicznego demontażu swoich statków lub zostanie nakłoniona do takich działań. Jednakże w procesie recyklingu statków uczestniczy wiele innych podmiotów i z ich strony również potrzebne są działania dodatkowe. W szczególności stocznie powinny wykazać gotowość do umownych zobowiązań dotyczących budowy „ekologicznych” statków. Stosowanie standardowej „umowy sprzedaży statku do celów recyklingu”, takiej jak DEMOLISHCON opracowana przez BIMCO⁽¹¹⁾, a także umowne zobowiązania stoczni do przestrzegania postanowień Konwencji w okresie przejściowym stanowiłoby znaczny postęp.

5.4. *Lepsze egzekwowanie przepisów dotyczących przemieszczania odpadów*

5.4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wyrażony przez Komisję zamiar wydania zaleceń służących lepszemu egzekwowaniu obowiązujących przepisów dotyczących przemieszczania odpadów w odniesieniu do statków wycofywanych z eksploatacji, a także jej zamiar podjęcia wielostronnej współpracy oraz zbadania wykonalności przepisów dotyczących wykazu statków gotowych do złomowania.

5.4.2. Zgodnie z międzynarodowym prawem dotyczącym przemieszczania odpadów dany statek może stanowić odpady w rozumieniu art. 2 konwencji bazylejskiej, a jednocześnie może być określany jako statek na mocy innych przepisów międzynarodowych. Dlatego też istnieją rozbieżne stanowiska co do tego, kiedy statek staje się odpadem oraz czy można go uznać za źródło zanieczyszczenia, zaś armatora za zanieczyszczającego, zanim rozpocznie się proces demontażu. Armatorzy sprzedają statki nabywcom za gotówkę, którzy często zmieniają im banderę i wysyłają je do stoczni złomowych, w których cena stali z odzysku kształtuje się w przedziale 150–700 USD za tonę masy statku pustego. W praktyce większość operatorów statków rzadko ma bezpośredni lub pośredni kontakt z zakładami demontażu. Powinni oni jednak być w stanie, w porozumieniu ze stocznią, udostępnić informacje na temat wszelkich potencjalnie niebezpiecznych materiałów lub warunków panujących na ich statku i powinni być w stanie określić stan ogólny statku podczas jego przekazania.

⁽¹⁰⁾ Rozwiązania tymczasowe dla armatorów zamierzających sprzedać statki do celów recyklingu (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

⁽¹¹⁾ BIMCO – Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska.

5.4.3. Zazwyczaj statki są kierowane do demontażu, gdy tracą przydatność handlową. Wiek statku sam w sobie nie odzwierciedla poziomu jego konserwacji ani też przydatności handlowej, która zależy od wahań rynku przewozowego. Podczas gdy najprostszym rozwiązaniem byłoby prowadzenie wykazu statków powyżej określonej granicy wiekowej, to nie jest łatwo ustalić, kiedy statek powinien zostać zdemontowany, oraz podjąć działania kontrolne przed wejściem w życie konwencji. W każdym przypadku należy ściśle monitorować statki stare i o wysokim zagrożeniu po to, aby zadbać o wypełnienie zobowiązań przed demontażem.

5.5. Argumenty za kontrolą i certyfikacją zakładów demontażu

5.5.1. Zgodnie z konwencją odpowiedzialność spoczywać będzie na państwach bandery, państwach portu i państwach, w których prowadzi się recykling. Konwencja nie będzie zawierała szczegółowych przepisów dotyczących kontroli i certyfikacji zakładów, jednak dodatkowe wytyczne określą sposób ich prowadzenia pod kontrolą państw, w których prowadzony jest recykling. Realizacji celu określonego w wytycznych IMO może służyć także równoległe stosowanie odpowiednich norm ISO, które są obecnie opracowywane.

5.5.2. EKES zwraca uwagę, że Europejska Agencja Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) zleciła wykonanie analizy ⁽¹²⁾, która miała służyć opracowaniu modelu zintegrowanego systemu zarządzania ds. certyfikacji zakładów recyklingu statków w celu wskazania bezpiecznego i ekologicznego recyklingu. Europejski zintegrowany system zarządzania powinien posłużyć jako narzędzie poprawy wdrożenia konwencji IMO. EKES wskazuje, że wspomniany proces certyfikacji musi być wiarygodny na szczeblu międzynarodowym, co może zapewnić jedynie system niezależnej inspekcji.

Bruksela, 13 maja 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

5.6. Zapewnienie trwałego finansowania

5.6.1. W 2007 r. Komisja stwierdziła ⁽¹³⁾, że należy poświęcić szczególną uwagę kwestii, czy bezpośrednie wsparcie finansowe należy przeznaczyć dla ekologicznych zakładów demontażu statków w UE czy dla armatorów, którzy wysyłają swoje statki do ekologicznych stoczni w celu ich całkowitego demontażu bądź w celu ich odkażenia.

5.6.2. EKES zwraca uwagę, że Komisja pragnie ocenić wykonalność rozwiązania polegającego na utworzeniu obowiązkowego międzynarodowego systemu finansowania ekologicznego demontażu statków („fundusz na rzecz demontażu statków”) na podstawie wyników analizy. Komitet oczekuje, że w analizie uwzględnione zostaną obowiązujące w prawie europejskim zasady „zanieczyszczający płaci” i odpowiedzialności producenta oraz uważa, że problem finansowania bezpiecznego i zrównoważonego demontażu statków nie zostanie rozwiązany do czasu, kiedy zostaną uzgodnione odpowiednie działania, należycie odzwierciedlające rozkład odpowiedzialności między zaangażowane strony na przestrzeni całego cyklu eksploatacji statków.

5.6.3. IMO ustanowiła już dobrowolny międzynarodowy fundusz na rzecz recyklingu statków, aby wspierać bezpieczne i ekologiczne prowadzenie recyklingu statków poprzez współpracę techniczną z IMO. Armatorów należy zachęcać do wnoszenia wkładu do tego funduszu. Należy dokładniej zbadać, w jaki sposób fundusz tego typu mógłby wspierać realizację celów konwencji. Fundusz UE na te same cele mógłby mieć problemy z finansowaniem, jako że subsydia na ekologiczny demontaż statków nie znajdowałyby uzasadnienia w prawie unijnym.

⁽¹²⁾ Opracowanie dotyczące certyfikacji zakładów recyklingu statków, sprawozdanie końcowe, wrzesień 2008 r.

⁽¹³⁾ COM(2007) 269 wersja ostateczna.