

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków

COM(2007) 269 wersja ostateczna

(2008/C 120/08)

Dnia 22 maja 2007 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie *Zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków*.

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 31 października 2007 r. Sprawozdawcą był Richard ADAMS.

Na 440. sesji plenarnej w dniach 12–13 grudnia 2007 r. (posiedzenie z 13 grudnia 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jednomyślnie przyjął następującą opinię:

### 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) z zadowoleniem przyjmuje proponowane przez Komisję działania zarówno międzynarodowe, jak i na szczeblu regionalnym mające na celu możliwie najszybsze zaniechanie obecnych niedopuszczalnych praktyk w zakresie demontażu statków.

1.2 Obecna struktura międzynarodowego przemysłu demontażu statków obejmuje zarówno bezpieczne zakłady podlegające odpowiednim przepisom, gdzie praca przebiega w suchych dokach, jak i plaże, na których statki są demontowane ręcznie, gdzie zapewnia się jedynie minimalne warunki ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska. Obecnie wraz z końcem okresu eksploatacji większość statków żeglugi handlowej kończy na jednej z plaż Azji Południowej. Na świecie brakuje wielu zakładów demontażu statków odpowiadających zasadom równowagi środowiskowej i społecznej.

1.3 Komitet jest zaniepokojony faktem, że sytuacja ta pogorszy się jeszcze w wyniku gwałtownego wzrostu liczby statków wycofywanych z eksploatacji w nadchodzących latach w związku z wycofywaniem zbiornikowców jednokadłubowych, obecnych załogoci ocenianych na 15 mln ton wyporności statku pustego<sup>(1)</sup> oraz obecnego rozkwitu działalności przemysłu stoczniowego. Części tej nadmiernej liczby statków trzeba będzie się pozbyć w nadchodzących latach w wyniku działań podjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), zachęconą przez UE do działania na rzecz ochrony jej środowiska naturalnego, tak więc na UE spoczywa oczywiście odpowiedzialność za podjęcie odpowiednich kroków.

1.4 Stwierdza się, że niektórzy właściciele statków w swych kosztach operacyjnych nie uwzględniają demontażu statku wycofanego z eksploatacji przebiegającego w bezpiecznych i zamkniętych warunkach. Niemniej jednak duża część<sup>(2)</sup> z nich zauważa konieczność podjęcia działań i zaczynają podejmować dobrowolne kroki w tym kierunku.

1.5 Stwierdza się również, że choć w UE istnieją przepisy prawne, które powinny uniemożliwić wysyłanie statków w ostatni rejs do takiego miejsca demontażu, w którym brak jest odpowiednich zakładów, łatwo jednak takie ograniczenia ominąć. Komitet nieustannie przekonywał, ostatnio w marcu 2007 r. w opinii w sprawie Zielonej księgi „W kierunku przy-

szłej unijnej polityki morskiej”<sup>(3)</sup>, że państwa członkowskie powinny bezzwłocznie ratyfikować międzynarodowe konwencje dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska oraz zapewnić ich odpowiednie wdrożenie.

1.6 Zdajemy sobie sprawę, że demontaż statków wycofywanych z eksploatacji jest zadaniem złożonym, źródłem znacznej liczby miejsc pracy i zasobów surowcowych, które napływają do krajów rozwijających się oferujących niskie koszty demontażu. Jednocześnie Komitet stwierdza, że problemy ubóstwa strukturalnego oraz inne zagadnienia społeczne i prawne na niektórych obszarach Azji Południowej są silnie powiązane z brakiem lub niestosowaniem choćby minimalnych norm bezpieczeństwa pracy, minimalnych standardów dotyczących warunków pracy i ochrony środowiska.

*EKES zaleca zatem:*

1.7 W ramach prac IMO należy ustanowić ścisły międzynarodowy system identyfikacji, kontroli i złomowania statków wycofywanych z eksploatacji. System ten powinien dysponować poziomem kontroli równoważnym do poziomu ustanowionego przez Konwencję Bazylejską: uwzględniać wszystkie odnośne normy ustanowione przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), nie dopuszczać odstępstw oraz uniemożliwiać statkom wycofywanym z eksploatacji zawierającym szkodliwe odpady przemieszczanie się do krajów, które nie są stronami konwencji i nie mają odpowiedniego wyposażenia.

1.8 Niemniej jednak wdrożenie takiego porozumienia w ramach IMO zabierze kilka lat, dlatego też:

— Należy zachęcać właścicieli statków do opracowywania skutecznych i dobrowolnych programów na rzecz minimalizowania problemów związanych ze złomowaniem statków oraz popierać takie działania;

— UE powinna jednostronnie przestrzegać istniejących przepisów egzekwując postanowienia rozporządzenia w sprawie przesyłania odpadów. Należy podjąć natychmiastowe kroki celem zagwarantowania, by państwa portowe miały uprawnienia do zarządzania wycofaniem statku z eksploatacji, i celem wsparcia prac nad dokumentem przewodnim uściślającym znaczenie pojęć „intent to dispose” („zamiar złomowania”) i „exporting state” („państwo wysyłające”). EKES

<sup>(1)</sup> Komisja Europejska, Dyrekcja ds. Środowiska Naturalnego: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships (Demontaż i wstępne czyszczenie statków)* sprawozdanie końcowe, czerwiec 2007 r.

<sup>(2)</sup> Członkowie ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO, INTERGARGO łącznie stanowią wspomnianą dużą część światowej floty.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50.

domaga się także, by Komisja bezzwłocznie opracowała i wdrożyła dodatkowe środki zapobiegające uchylaniu się od przestrzegania takich przepisów, np. wymóg zabezpieczeń finansowych na statki, które mają ponad dwadzieścia pięć lat lub są uznane za jednostki przedstawiające wysokie ryzyko, czy uzależnienie stałych subsydiów przyznawanych sektorowi żeglugi od korzystania z ekologicznych zakładów demontażu lub wstępnego czyszczenia statków; oraz

- UE powinna przygotować system certyfikacji i kontroli dokonywanych przez strony trzecie w zakresie bezpiecznych i ekologicznych zakładów demontażu statków. Do tego wzywa środowisko właścicieli statków, a przyczyni się to do stworzenia przejrzystych i uczciwych zasad konkurencji.

1.9 EKES zdecydowanie opowiada się za zachęcaniem do poszukiwania wzorcowych rozwiązań w zakresie recyklingu i wstępnego oczyszczania statków z gazów i substancji toksycznych na obszarze UE. Istotnym krokiem ku wspieraniu takiego podejścia byłoby zobowiązanie się państw członkowskich do takiego postępowania w wypadku statków państwowych oraz wiążące klauzule dotyczące wycofywania z eksploatacji, gdy takie statki są sprzedawane stronom trzecim. Wstępne czyszczenie statków przed wywozem umożliwi uzyskanie czystej stali wtórnej dla odbiorców w Azji Południowej, gdzie popyt na nią jest wysoki. W tym celu należałoby opracować dokument zawierający wytyczne w zakresie wstępnego czyszczenia.

1.10 Zapewnienie pomocy finansowej i technicznej krajom Azji Południowej, aby poprawić stan ich zakładów złagodziłoby niektóre z najpoważniejszych problemów. Chodziłoby tu przy najmniej o przeniesienie operacji, które obecnie odbywają się na plażach do zamkniętych pirsów lub suchych doków, oraz o zapewnienie większego bezpieczeństwa i uruchomienia zakładów dalszego zagospodarowania odpadów.

1.11 EKES przyznaje, że skuteczne działania w tym zakresie pociągną za sobą dodatkowe koszty. Komitet popiera wstępne propozycje Komisji dotyczące mechanizmów zapewniających, że koszty te będą stanowiły część normalnych kosztów operacyjnych żeglugi. Pilne zdają się zwłaszcza działania ze strony IMO i właścicieli statków w celu zapewnienia, by każdy statek posiadał fundusz recyklingowy gromadzony w ciągu lat jego eksploatacji albo ustanowiony jako zabezpieczenie finansowe w chwili jego wodowania. Różne instytucje finansowe mają odpowiednie kompetencje do zaplanowania i przeprowadzenia takich działań. Jeśli ustanowienie takiego funduszu okaże się niemożliwe, UE powinna skierować swą uwagę na mechanizmy regionalne, takie jak państwowe opłaty portowe lub temu podobne rozwiązania.

1.12 Projektowanie statków z myślą o ich recyklingu, określanie istniejących zagrożeń oraz eliminowanie jak największej ilości substancji toksycznych na statku w czasie jego budowy, w dalszej perspektywie przyniesie pozytywne skutki i EKES popiera wysiłki podejmowane w tym kierunku zarówno przez UE, IMO, jak i właścicieli i konstruktorów statków.

## 2. Wstęp

2.1 Tłem powstania opinii są zagadnienia żeglugi międzynarodowej i międzynarodowego przemieszczania odpadów. Każdego roku demontuje się od 200 do 600 dużych statków, odzyskując w ten sposób stal i inne surowce. Wiele z tych czynności odbywa się na równiach pływowych (plażach morskich, gdzie występują odpływy i przyływy) w krajach południowoazjatyckich, bez dbałości o bezpieczeństwo pracowników czy ochronę środowiska. Szacuje się, że w ciągu najbliższych ośmiu lat do stoczni demontażowych dla statków wycofanych z eksploatacji trafi około 5,5 mln ton materiałów niebezpiecznych, w szczególności pozostałości olejowe, oleje, farby, PCV i azbest.

2.2 Żaden z zakładów demontażu statków na subkontynencie indyjskim nie dysponuje systemem zapobiegającym zanieczyszczeniu gleby i wody, a uzdatnianie wody rzadko spełnia nawet minimalne normy w zakresie ochrony środowiska. Ze względu na niski poziom środków bezpieczeństwa powszechna jest wysoka wypadkowość oraz długoterminowe zagrożenie dla zdrowia wskutek tego, że pracownicy obchodzą się z materiałami toksycznymi bez należytej ochrony<sup>(4)</sup>.

2.3 Transfer statków wycofanych z eksploatacji z krajów uprzemysłowionych do rozwijających się podlega prawu międzynarodowemu dotyczącemu przemieszczania odpadów, natomiast wywóz ze Wspólnoty Europejskiej statków zawierających materiały niebezpieczne jest zabroniony rozporządzeniem WE w sprawie przemieszczania odpadów. Niemniej jednak korzystanie z maklerów okrętowych i zmiana bandery zaciemniają stosunki własności oraz zagadnienie odpowiedzialności utrudniając tym samym egzekwowanie istniejących przepisów i dając nieodpowiedzialnym właścicielom możliwość uchylania się od odpowiedzialności.

2.4 Częściowym rozwiązaniem jest pobudzanie do tworzenia większych zdolności przetwórczych w UE. Jednak choć byłby to właściwy krok, który mogłyby odjąć zarówno okręty wojenne, jak i statki będące własnością państwa, jest mało prawdopodobne, by można było sobie poradzić z czymś więcej niż tylko niewielki odsetek 105 mln ton wyporności statku pustego, które szacunkowo zostaną poddane demontażowi do 2020 r.<sup>(5)</sup>

2.5 W zielonej księdze pilnie poszukuje się zatem rozwiązań, które w sposób opłacalny i kompleksowy poprawią standardy zgodnie ze wspomnianymi wyżej obowiązującymi przepisami europejskimi i międzynarodowymi.

## 3. Streszczenie zielonej księgi

3.1 W konkluzjach z posiedzenia w listopadzie 2006 r. Rada uznała, że ekologiczne zarządzanie demontażem statków stanowi jedno z priorytetowych zadań Unii Europejskiej. Komisja określiła już swoje stanowisko w Zielonej księdze w sprawie polityki morskiej z czerwca 2006 r.<sup>(6)</sup>, w której proponuje się, aby przyszła polityka morska UE wspierała podejmowane na szczeblu międzynarodowym inicjatywy na rzecz osiągnięcia wiążących minimalnych standardów w zakresie recyklingu statków i na rzecz tworzenia ekologicznych zakładów odzysku.

<sup>(4)</sup> Raport Young Power in Social Action (YPSA) z 2005 r. dotyczący pracowników sektora demontażu statków.

<sup>(5)</sup> Komisja Europejska, Dyrekcja ds. Środowiska Naturalnego: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships (Demontaż i wstępne czyszczenie statków)* sprawozdanie końcowe, czerwiec 2007 r.

<sup>(6)</sup> COM(2006) 275 wersja ostateczna, Bruksela, 7.6.2006.

3.2 Zielona księga przedstawia nowe rozwiązania, tak aby kontynuować i wzmocnić dialog z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami oraz przygotować podstawy przyszłych działań oraz zachęca do szukania odpowiedzi na liczne zasadnicze pytania podsumowujące główne zagadnienia.

3.3 Głównym celem tej inicjatywy jest ochrona środowiska naturalnego oraz zdrowia ludzkiego; przy tym nie chodzi o sztucznie sterowany powrót recyklingu statków do UE i pozbawienie w ten sposób państw południowoazjatyckich jednego z głównych źródeł dochodu i niezbędnych surowców. Ostatecznym celem jest znalezienie rozwiązań zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju na skalę światową.

3.4 Obecnie możliwości przerobowe w zakresie recyklingu statków spełniające normy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego osiągają wielkości najwyższej 2 mln ton rocznie w skali światowej — stanowi to 30 % ogólnego przewidywanego zapotrzebowania na złomowanie w przeciętnym roku. Większość tych zakładów recyklingu statków — zwłaszcza w Chinach, ale także w niektórych państwach członkowskich UE — nie może oferować takich samych cen złomowania i ponosi o wiele większe koszty w porównaniu z konkurentami z Azji Południowej. Wkrótce te (i wszystkie inne) zakłady znajdują się pod dużą presją, ponieważ do 2015 r. nawet 1300 zbiornikowców jednokadłubowych będzie musiało zostać wycofanych z eksploatacji w wyniku działań podjętych po katastrofach statków *Erika* i *Prestige* (<sup>7</sup>). Największe obawy budzi to, że zatrudnianie słabiej wykwalifikowanych pracowników w celu uporania się ze znacznie większą ilością pracy spowoduje dalsze obniżenie norm w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Punkt kulminacyjny nastąpi w 2010 r., kiedy, jak się szacuje, 800 zbiornikowców jednokadłubowych może zostać przeznaczonych na złom, dlatego też potrzebne są pilne działania.

### 3.5 Sytuacja prawna

Konwencja bazylejska z 1989 r. ustanawia ramy kontroli eksportu odpadów niebezpiecznych przez granice międzynarodowe. W 1997 r. całkowity zakaz (tzw. „zakaz bazylejski”) wywozu odpadów niebezpiecznych z państw OECD do państw nienależących do OECD (<sup>8</sup>) włączono do prawodawstwa UE i jest on wiążący dla państw członkowskich. Jeśli jednak statek opuścił wody europejskie, bardzo trudno jest zastosować zakaz wywozu. W projekcie konwencji, który jest obecnie przedmiotem dyskusji w ramach IMO, proponuje się dalsze wiążące przepisy w zakresie demontażu statków, ale panuje przekonanie, że kulminacyjny okres demontażu dawno minie, zanim konwencja ta wejdzie w życie.

### 3.6 Aspekty ekonomiczne demontażu statków

Znaczna większość statków jest obecnie demontowana w Azji Południowej ze względu na korzyści wynikające z szeregu czynników gospodarczych. Najważniejsze z nich to:

(<sup>7</sup>) Rozporządzenie (WE) nr 417/2002 PE i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu do tankowców pojedynczokadłubowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94.

(<sup>8</sup>) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 259/93 z 1 lutego 1993 r. w sprawie nadzoru i kontroli przesyłania odpadów w obrębie, do Wspólnoty Europejskiej i poza jej obszar, (Dz.U. L 30 z 6.2.1993, s. 1), z późniejszymi zmianami.

— Niższe i nieegzekwowane wymogi prawne dotyczące odpadów oraz kwestii zdrowia i bezpieczeństwa.

— Znacznie niższe koszty płac. Demontaż statków na równiach pływowych nie pozwala na używanie ciężkich maszyn, a zatem praca fizyczna pozostaje znaczącym elementem kosztów.

— Dostawa statków jest nieregularna i zróżnicowana. Statki wycofuje się z eksploatacji zazwyczaj w okresie niskich stawek przewozowych; są one projektowane w bardzo różny sposób i mają różną strukturę.

— Rynek złomu stalowego i używanego wyposażenia statków w gruncie rzeczy nie istnieje w państwach OECD ze względu na uregulowania prawne.

Zasadniczo Komisja nie pozostawia żadnych wątpliwości co do tego, że rynek w Azji Południowej funkcjonuje z powodu krańcowej eksternalizacji kosztów, która prowadzi do powstania bardzo problematycznych warunków społecznych i środowiskowych.

### 3.7 Oddziaływanie na środowisko naturalne i skutki społeczne

Większość działań związanych z demontażem statków odbywa się na otwartych plażach, gdzie nie istnieją systemy zapobiegania zanieczyszczeniom, odzysku czy unieszkodliwiania odpadów. Wiele różnych substancji szkodliwych dla środowiska przedostaje się do gleby, piasku i morza, a palenie farby i plastikowych izolacji powoduje zanieczyszczenie atmosfery. Powszechne są wybuchy ze skutkiem śmiertelnym, wypadkowość jest wysoka, a środki bezpieczeństwa są zupełnie niewystarczające. Robotnicy są narażeni na nieuleczalne choroby przewlekłe — u 16 % pracowników mających bezpośredni kontakt z azbestem w indyjskiej stoczni Alang stwierdzono pylicę azbestową. W Bangladeszu w ciągu ostatnich dwudziestu lat w wypadkach zginęło ponad 400 pracowników, a 6000 zostało ciężko rannych (<sup>9</sup>).

### 3.8 Sytuacja międzynarodowa

Od 2005 r. IMO wspólnie z MOP i UNEP (United Nations Environment Programme — Program Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska) prowadzi prace na rzecz wiążącego międzynarodowego systemu dotyczącego ekologicznego demontażu statków. Toczą się obecnie negocjacje na temat przyjęcia do 2009 r. projektu konwencji, ale wejdzie ona w życie dopiero kilka lat później. Obecnie projekt nie obejmuje okrętów wojennych ani statków państwowych. Nadal nierozstrzygnięte są pytania dotyczące: zewnętrznych norm obowiązujących poza IMO, podstawowej normy dla zakładów recyklingu statków, wymogów w zakresie sprawozdawczości (w tym powiadamiania między państwami) oraz mechanizmów zapewniających przestrzeganie przepisów. Komisja sugeruje, że jest mało prawdopodobne, aby proponowana konwencja zapewniła poziom kontroli, egzekwowania przepisów i ochrony równoważny poziomowi konwencji bazylejskiej.

(<sup>9</sup>) Raport Young Power in Social Action (YPSA) z 2005 r. dotyczący pracowników sektora demontażu statków.

### 3.9 Rozwiązania na szczeblu międzynarodowym

W zielonej księdze sugeruje się, że najlepszym podejściem w średnim i długim okresie jest wspieranie bieżących prac nad konwencją IMO. Szczególne obawy budzi fakt, że konwencja nie jest wystarczająco silnym instrumentem oraz że zostanie przyjęta za późno, aby rozwiązać problem zbiornikowców jednokadłubowych wycofywanych z eksploatacji; potrzebne tu będzie rozwiązanie przejściowe. W tej sytuacji Komisja przedstawia możliwości poprawy europejskiego zarządzania demontażem statków, które są pomyślane tak, by wzajemnie uzupełniały wysiłki podejmowane na szczeblu międzynarodowym, co jest zagadnieniem pilnym, gdyż bardzo duża liczba statków wycofywanych z eksploatacji zostanie oddana do demontażu w najbliższych kilku latach.

### 3.10 Lepsze egzekwowanie przepisów UE w zakresie przemieszczania odpadów

Oprócz lepszej współpracy pomiędzy państwami członkowskimi i dalszych wskazówek co do definicji odpadów i dopuszczalnych zakładów recyklingu, będzie to obejmowało lepsze egzekwowanie przez organy ds. przemieszczania odpadów i organy portowe w europejskich portach, ukierunkowane na statki powyżej określonego wieku (np. 25 lat) lub statki, w związku z którymi istnieją podejrzenia co do planowanego demontażu. Ponadto trzeba usprawnić śledzenie losów statków wycofywanych z eksploatacji oraz poprawić współpracę z kluczowymi krajami trzecimi (takimi jak Egipt, ze względu na Kanał Sueski). Komisja proponuje także skoncentrowanie działań politycznych na demontażu okrętów wojennych i innych statków państwowych.

### 3.11 Zwiększenie możliwości przerobowych w zakresie demontażu statków w UE

Możliwości UE i innych państw OECD (zwłaszcza Turcji) w zakresie demontażu statków ledwie wystarczą do demontażu okrętów wojennych i innych statków państwowych, które w ciągu najbliższej dekady zostaną wycofane z eksploatacji, i w najbliższej przyszłości wystąpi znaczny deficyt możliwości przerobowych w zakresie dopuszczalnych warunków demontażu. Jednakże zakłady demontażowe spełniające wymogi ochrony środowiska w swoim obecnym stanie nie mogą konkurować z zakładami w Azji Południowej. Komisja sugeruje, że do czasu, gdy stosowane będą skuteczne środki międzynarodowe służące zapewnieniu równych warunków, należy skoncentrować działania na statkach państwowych. Państwa członkowskie, działając w sposób godny naśladowania w zakresie demontażu okrętów wojennych, mogą zagwarantować wykorzystanie potencjału zakładów spełniających wymogi ochrony środowiska. Taki zakres odpowiedzialności można odpowiednio rozszerzyć poprzez uwzględnianie klauzul dotyczących wycofywania z eksploatacji w każdej umowie sprzedaży okrętów wojennych do państw spoza UE.

3.11.1 Jeśli chodzi o znacznie większą flotę handlową, konieczne są inicjatywy do zmiany aktualnych praktyk sektora żeglugowego. Na przykład, jak to przedstawiamy poniżej, ustanowienie systemu finansowania, za pośrednictwem którego właściciele statków i inne podmioty wnosiliby wkład na rzecz bezpiecznego i ekologicznego demontażu statków na całym świecie.

### 3.12 Pomoc techniczna oraz transfer technologii i wzorcowych rozwiązań do państw, w których prowadzi się recykling

Pomimo poważnych uchybień w kwestiach społecznych i ekologicznych demontaż statków w niezmiernie istotny sposób przyczynia się do rozwoju gospodarczego państw Azji Południowej. Tak więc należy rozważyć wspieranie modernizacji zakładów demontażu statków w tych państwach poprzez udzielenie pomocy technicznej i wprowadzenie lepszych uregulowań prawnych. Przyznaje się jednak, że brak lub niestosowanie podstawowych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz ochrony środowiska ściśle wiąże się z ubóstwem strukturalnym i innymi problemami społecznymi i prawnymi. Aby spowodować trwałe zmiany, wszelka pomoc będzie musiała wpisywać się w szersze ramy.

### 3.13 Wspieranie dobrowolnych działań

Właściciel statku jest najważniejszym podmiotem do zapewnienia bezpiecznego demontażu statków i istnieją przykłady pozytywnych dobrowolnych porozumień między europejskimi właścicielami statków a stoczniami demontażowymi, służących zapewnieniu wsparcia dla modernizacji zakładów. W krótkim okresie pewne korzyści przyniesie promowanie dobrowolnych kodeksów i porozumień, wraz z systemem nagród i certyfikatów przyznawanych w uznaniu społecznej odpowiedzialności biznesu<sup>(10)</sup>. Księgowość uwzględniająca wymogi odpowiedzialności społecznej i dobrowolne porozumienia, stanowiące najszybsze sposoby poprawy sytuacji, mogą być skuteczne, pod warunkiem że są one właściwie opracowane. Jeżeli jednak okaże się, że zobowiązania nie są realizowane, konieczne może być wprowadzenie rozwiązań legislacyjnych.

### 3.14 Fundusz na rzecz demontażu statków

Prowadzone są dyskusje nad tym, czy warto jest rozważać kwestię bezpośredniego wsparcia finansowego dla ekologicznych zakładów demontażu statków w UE lub dla właścicieli, którzy wysyłają swoje statki do ekologicznych stoczni w celu ich całkowitego demontażu bądź w celu ich odkażenia. Podkreśla się wysoki koszt takiego wsparcia i potencjalny konflikt z zasadą „zanieczyszczający płaci”. W zielonej księdze sugeruje się zatem, że standardową praktyką powinna stać się zasada, że koszt ekologicznego wycofywania z eksploatacji powinien być uwzględniany w kosztach eksploatacji statków.

3.14.1 Pozytywnym krokiem może być ustanowienie za pośrednictwem IMO opartego na zasadach zrównoważonego rozwoju funduszu na rzecz demontażu statków jako obowiązkowego elementu nowego międzynarodowego systemu w zakresie demontażu statków. Precedensem są tu istniejące fundusze związane z zanieczyszczeniami olejowymi w ramach konwencji MARPOL.

### 3.15 Inne rozwiązania

Proces modernizacji sektora demontażu statków może zostać wsparty przez kilka innych środków wprowadzonych w perspektywie krótko- i średnioterminowej. W skrócie są to:

a) *prawodawstwo UE, zwłaszcza dotyczące zbiornikowców jednokadłubowych,*

<sup>(10)</sup> Na przykład opracowane przez Marisec ([www.marisec.org/recycling](http://www.marisec.org/recycling)) i European Community Shipowners Association (Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej).

- b) usprawnienie pomocy dla żeglugi połączone z ekologicznym demontażem statków,
- c) ustanowienie europejskiego systemu certyfikacji dla ekologicznego demontażu statków oraz nagród za wzorcowy recykling ekologiczny,
- d) rozwój międzynarodowych badań naukowych nad demontażem statków.

#### 4. Uwagi ogólne

4.1 Często recykling statków przebiega w warunkach sprzecznych z przyjętymi światowymi normami w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników czy też ochrony środowiska.

4.2 Istotne jest, by UE zadbała o to, by narzucone przez nią zasady ochrony środowiska morskiego i bezpieczeństwa, np. dotyczące zbiornikowców jednokadłubowych, nie sprowadzały się jedynie do przesunięcia szkodliwych skutków do krajów rozwijających się, lecz by zagrożenia te zostały podjęte w ramach pełnego wdrożenia rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, które obejmuje Konwencję Bazylejską łącznie z poprawką do niej wprowadzającą zakaz wywozu odpadów niebezpiecznych i zawarte w niej zasady.

4.3 Poza pomocą techniczną i finansową służącą poprawie warunków w zakładach demontażu statków w krajach rozwijających się, fundusz będzie wykorzystywany do finansowania działań naprawczych w stosunku do skażonej gleby i wód oraz

innych szkód spowodowanych niekontrolowaną działalnością w zakresie demontażu statków. Należy jednak także podkreślić, że problemów występujących endemicznie na obszarach krajów rozwijających się nie można rozwiązać jedynie poprzez przekazanie im zaawansowanych technologii.

4.4 EKES podziela troskę Komisji w tej sprawie oraz jej podejście obejmujące zastosowanie wielu różnych środków. Ze względu na pilną potrzebę poprawy stanu zakładów i warunków, zwłaszcza w Bangladeszu, priorytetem powinien być szybko przebiegający proces określania najskuteczniejszych form pomocy, regulacji i zachęt, tak by w białej księdze można było sprecyzować propozycje i przygotować odpowiednie analizy oddziaływania. Sektor żeglugi również stwierdza potrzebę poprawy warunków zdrowotnych i norm bezpieczeństwa w stoczniach recyklingowych <sup>(1)</sup> na świecie i jest przekonany o znacznej roli, którą UE może tu odegrać i o jej wpływie na IMO.

#### 5. Uwagi szczegółowe

5.1 W trosce o jasność i spójność szczegółowe komentarze wynikające z prac Komitetu nad tym zagadnieniem zostały zredukowane do praktycznych działań ujętych w punkty i zaprezentowane w początkowej części niniejszej opinii w rozdziale „Wnioski i zalecenia” (zob. pkt 1.1 do 1.12).

Bruksela, 13 grudnia 2007 r.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Dimitris DIMITRIADIS

---

<sup>(1)</sup> Ship Recycling — The Way Forward, BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.