

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Demontaż statków i społeczeństwo recyklingu”**(opinia z inicjatywy własnej)**

(2017/C 034/06)

Sprawozdawca: **Martin SIECKER**Współsprawozdawca: **Richard ADAMS**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	21.1.2016
Podstawa prawna	Art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Organ odpowiedzialny	CCMI
Data przyjęcia przez sekcję	28.9.2016
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.10.2016
Sesja plenarna nr	520
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	202/2/3

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Unijni właściciele statków kontrolują ok. 40 % światowej floty handlowej. Odpowiadają też za około jedną trzecią tonażu statków wycofanych z eksploatacji złomowanych na plażach w niespełniających norm stoczniach Azji Południowej. UE to największy rynek wysyłający wycofane z eksploatacji statki do niebezpiecznego i zanieczyszczającego środowiska demontażu. Jako że największa na świecie społeczność właścicieli statków mieści się w UE, spoczywa na niej szczególna odpowiedzialność za uregulowanie kwestii recyklingu statków.

1.2. EKES twierdzi, że solidne argumenty społeczne i moralne przemawiają za wyeliminowaniem nadużyć związanych z nieodpowiedzialnym demontażem statków przez wprowadzenie systemu tworzącego wartość dodaną statku wycofywanego z eksploatacji, wystarczającą do pokrycia wyższych kosztów odpowiedzialnego recyklingu. Prawdopodobnie większość statków nadal poddawano by recyklingowi w krajach o niskich kosztach pracy, jednak z zapewnieniem lepszych warunków pracy i ochrony środowiska. Jednocześnie umożliwiłoby to stoczniom demontażowym w UE osiągnięcie większej konkurencyjności.

1.3. Działania podejmowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) okazywały się do tej pory mało skuteczne, choć należy kontynuować wszelkie wysiłki, by za pośrednictwem tego forum opracować powszechny i prawnie wiążący instrument. UE może odegrać wpływową i dynamiczną rolę w tym procesie. Od wielu lat szuka ona skutecznego rozwiązania problemu nieodpowiedzialnego demontażu statków, czego dotychczasowym efektem jest rozporządzenie w sprawie recyklingu statków, które zacznie być w pełni stosowane nie później niż dnia 31 grudnia 2018 r. Niemniej jego fundamentalną słabością jest fakt, że właściciele statków będą mogli z łatwością obchodzić przepisy rozporządzenia, zmieniając banderę statku na banderę państwa niebędącego członkiem UE.

1.4. W rozporządzeniu brakuje instrumentu gospodarczego, dzięki któremu Komisja mogłaby wspierać pożądane zmiany. Obecnie w bardzo szczegółowym sprawozdaniu opracowano plan stworzenia takiego instrumentu poprzez wprowadzenie „systemu udzielania licencji na recykling statków”. Na podstawie tego pomysłu Komisja przedstawi do końca bieżącego roku wniosek zachęcający właścicieli statków do demontowania jednostek, których okres użyteczności dobiega końca, w zatwierdzonych przez UE zakładach i w akceptowalnych pod względem społecznym i ekologicznym warunkach.

1.5. Zaletą proponowanego mechanizmu finansowego jest zapewnienie synergii z istniejącymi ramami prawnymi. Mechanizmy kontrolne nie kolidowałyby z mechanizmami zawartymi w unijnym rozporządzeniu w sprawie recyklingu statków. System licencji mógłby być administrowany i wdrażany przez istniejące instytucje UE. Jednak EKES wzywa Komisję, by oszacowała również ryzyko uznania przez partnerów handlowych UE propozycji za antykonkurencyjną ingerencję w żeglugę międzynarodową.

1.6. Wyeliminować obecne szkodliwe praktyki można jedynie wówczas, jeśli uzna się odpowiedzialność właścicieli statków przez wprowadzenie zasady „zanieczyszczający płaci” i uwzględni koszty odpowiedzialnego recyklingu w kosztach eksploatacji statku. Operatorzy i użytkownicy wodnego transportu masowcami, żeglugi towarowej i pasażerskiej mają w tej kwestii istotną rolę do odegrania: po pierwsze, przyznając, że istnieje poważny problem, a po drugie, wspierając stopniowy, wykonalny mechanizm finansowy w rodzaju licencji na recykling statków, którego stosowanie można by rozszerzyć na cały świat pod auspicjami IMO i przy pomocy kampanii informacyjnej o pozaunijnym zasięgu.

1.7. EKES wspiera Komisję Europejską w tych staraniach. Nie tylko świetnie wpisują się one w politykę UE na rzecz społeczeństwa stosującego recykling, ale mogą stanowić istotny krok ku zreformowaniu niebezpiecznego i zanieczyszczającego środowisko przemysłu demontażu statków w Azji Południowej i zapobieganiu odtworzenia tego procederu na innym obszarze. EKES uznaje potencjał konwencji z Hongkongu, pod warunkiem że obejmie ona zasady unijnego rozporządzenia w sprawie recyklingu statków, i podkreśla, że konieczny jest instrument finansowy. Zachęca UE do udzielania stoczniom na całym świecie pomocy technicznej, tak by spełniały te wymogi.

2. Aktualna sytuacja

2.1. Gospodarka światowa nie może funkcjonować bez żeglugi. Co roku sprzedaje się do demontażu ok. 1 000 dużych statków oceanicznych (tankowców i kontenerowców, statków towarowych i pasażerskich). Ponad 70 % z nich trafia na plaże w Indiach, Bangladeszu i Pakistanie, gdzie poddawane są niebezpiecznym operacjom demontażu. Pozostała część trafia do Chin i Turcji, gdzie właściwa infrastruktura w większym stopniu sprzyja czystszy i bezpieczniejszym praktykom, pod warunkiem stosowania odpowiednich procedur ⁽¹⁾.

2.2. Większość wycofanych z eksploatacji statków złomuje się w niedopuszczalnych warunkach metodą demontażu na plaży. Statki osadzone są na piaszczystych plażach, a następnie demontowane, w większości przez robotników niewykwalifikowanych (w tym zgłoszone przypadki pracy dzieci w Bangladeszu), którzy nie dysponują w pełni odpowiednim wyposażeniem, ani (prawie) żadną ochroną przed dużymi ilościami uwalnianych substancji niebezpiecznych ⁽²⁾.

2.3. Przemysł recyklingu statków przeniósł się do Azji Wschodniej (do Chin i Tajwanu) w latach 70. XX w., po zaostreniu w Europie norm ekologicznych i dotyczących ochrony zdrowia w miejscu pracy. W latach 80. XX w. zaostrenie także normy w tym przemyśle w Azji Wschodniej, co poskutkowało przeniesieniem się tego sektora do Azji Południowej. W ciągu ostatnich 30 lat odnotowano 470 związanym z tym zgonów w Indiach. W 2014 r. w stoczniach Azji Południowej zgłoszono 25 wypadków śmiertelnych i 50 poważnych uszkodzeń ciała. W stoczniach Bangladeszu w ubiegłym roku życie straciło szesnastu robotników, a w roku bieżącym jak dotąd dwunastu. Wielu więcej doznaje poważnych uszkodzeń ciała lub choruje na skutek narażenia na toksyczne opary, lub skazanych jest na bolesną śmierć z powodu chorób nowotworowych, wywołanych narażeniem na działanie materiałów niebezpiecznych, takich jak azbest. Środowisko naturalne wokół nabrzeżnych zakładów demontażowych jest poważnie zdegradowane ⁽³⁾.

3. Przyczyna problemu – unikanie odpowiedzialności

3.1. Istotą problemu związanego z recyklingiem statków jest brak skutecznego zarządzania na poziomie międzynarodowym, które pozwoliłoby znaleźć rozwiązanie w skali światowej. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), będąca wyspecjalizowaną organizacją ONZ, doprowadziła do przyjęcia Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu), która wciąż nie została ratyfikowana i której skutki są niepewne. Podobnie jak w przypadku wielu innych dziedzin, promując dobre praktyki i praktyczne rozwiązania, UE może zapewnić ramy prawne i regulacyjne, które przyniosą pozytywne rezultaty na skalę światową i pozwolą skutecznie rozwiązać szczególne kwestie eksterytorialne, które często dotyczą sektora żeglugi.

⁽¹⁾ Wykaz wszystkich statków demontowanych na świecie.

⁽²⁾ Materiał wideo National Geographic o demontażu statków w Bangladeszu i Indiach „Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything” („Na cmentarzach statków robotnikom grozi wszelkie możliwe niebezpieczeństwa”), 2014.

⁽³⁾ Organizacja pozarządowa Shipbreaking Platform.

3.2. Zgodnie z prawem międzynarodowym każdy statek handlowy musi być zarejestrowany w jakimś państwie. Konferencja Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD) podaje, że prawie 73 % światowej floty jest zarejestrowane lub pływa pod banderą innego państwa niż to, w którym zarejestrowany jest właściciel statku. Właściciele robią to po to, by uniknąć opodatkowania w swoim kraju, obchodzić przepisy prawa pracy i ochrony środowiska oraz najmować załogę w krajach o niższym poziomie płac. Wiele z tych rejestrów otwartych zwanych jest również FOC (tanimi banderami) lub FONC (banderami przyjmowanymi w celu ominięcia przepisów). Są to bandery państw o bardzo słabych wynikach w zakresie egzekwowania prawa międzynarodowego. Około 40 % wszystkich wycofanych z eksploatacji statków złomowanych na plażach Azji Południowej przywieziono pod banderami FOC lub FONC, na przykład Saint Kitts i Nevis, Komorów czy Tuvalu. Te bandery „końca eksploatacji” praktycznie nie są używane w okresie eksploatacji statku, ale oferują specjalne rabaty na ostatnie rejsy oraz szybką, prostą rejestrację krótkoterminową bez jakichkolwiek wymagań w zakresie przynależności państwowej.

3.3. Jedynie niewielka liczba właścicieli z własnej woli podejmuje działania, by zapewnić czysty i bezpieczny recykling statków wycofanych z eksploatacji. W momencie sprzedaży na demontaż mniej niż 8 % statków znajduje się pod europejską banderą, i te statki są zazwyczaj demontowane w sposób bezpieczny i zrównoważony. Większość statków, które zbliżają się do końca okresu eksploatacji, sprzedawana jest tzw. nabywcom gotówkowym, którzy doprowadzają je do miejsca docelowego w Azji Południowej. Większość właścicieli statków nie kontaktuje się osobiście z zakładami recyklingu statków: w wygodny sposób dystansuje się od spraw związanych z ostatecznym usunięciem statku, pozostawiając tę kwestię nabywcom gotówkowym, specjalizującym się w obsłudze wycofanych statków i odgrywającym rolę pośrednika pomiędzy właścicielem a stocznia demontażową. Taka usługa obejmuje obsadzenie statku załogą i nawigację w ostatnim rejsie, a także załatwienie formalności i kontakt z właściwymi organami w miejscu demontażu.

Powyższe praktyki stosowane są zarówno przez prywatnych, jak i publicznych właścicieli statków.

3.4. Działalność taka przynosi korzyści:

- podmiotom, które organizują demontaż lokalnie po najniższych kosztach, wykorzystując pracowników i zanieczyszczając środowisko,
- właścicielom statków na całym świecie, którzy mogą uzyskać lepszą cenę za złomowane statki,
- interesom gospodarczym krajów złomowania, ponieważ stanowi znaczące źródło stali złomowej, wykorzystywanej w lokalnej i krajowej gospodarce,
- rządowi otrzymującym dochody z tego rodzaju działalności, które nie są skore do regulowania i nadzorowania omawianego sektora, ani do stosowania istniejących gwarancji prawnych.

3.5. Chociaż od 2009 r. właściciele statków podejmują pewne dobrowolne skoordynowane działania, takie jak opracowanie w 2015 r. zestawu wytycznych dotyczących sporządzania wykazów materiałów niebezpiecznych oraz inne środki związane z wycofaniem z eksploatacji, Bangladesz, gdzie warunki są najgorsze, był preferowanym miejscem przeznaczenia statków wycofanych z eksploatacji⁽⁴⁾.

4. Rozwiązanie problemu – próby egzekwowania odpowiedzialności

4.1. W 2009 r. IMO przyjęła instrument przeznaczony specjalnie dla sektora żeglugi, a mianowicie konwencję z Hongkongu, która ustanawia ramy prawne, których ostatecznym celem jest zapewnienie wymaganych trwałych i równych warunków działania w sektorze recyklingu statków na całym świecie. Ale twierdzenie to nie znajduje pokrycia w rzeczywistości. Chociaż stanowi ona pewien postęp, to jej przepisy w zakresie wdrażania i egzekwowania są słabe i pozostawiają dużą swobodę interpretacji, nie ma również żadnego niezależnego systemu certyfikacji i kontroli, a złomowanie na plażach jest w praktyce nadal dozwolone.

4.2. Konwencja z Hongkongu wejdzie w życie dopiero 24 miesiące po ratyfikacji przez 15 państw, które łącznie odpowiadają za 40 % globalnego tonażu i w których roczna wielkość recyklingu statków wynosi przynajmniej 3 % łącznego tonażu sygnatariuszy. Jak dotąd konwencję ratyfikowało tylko pięć państw, w tym Panama, która jest jedynym dużym państwem bandery, lecz żadne państwo nie spełnia wymaganych możliwości przerobowych w zakresie recyklingu, co umożliwiłoby wejście w życie konwencji. Wejścia w życie konwencji nie należy się zatem spodziewać szybko.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie w sprawie recyklingu statków Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling [Wytyczne dla sektora żeglugi morskiej w sprawie środków przejściowych dla właścicieli statków sprzedających statki w celu recyklingu, wydanie 2, styczeń 2016 r.].

4.3. Inna inicjatywa IMO, tzn. Międzynarodowy Fundusz Powierniczy na rzecz Recyklingu Statków, nie zyskała międzynarodowego poparcia. Choć IMO przeprowadziła pozytywne reformy w wielu obszarach gospodarki morskiej, to skuteczne działania w zakresie demontażu statków nie są jednym z nich. Sektor recyklingu statków ma skłonność do lokowania się w państwach, gdzie koszty pracy i standardy ochrony środowiska oraz zdrowia i bezpieczeństwa są niskie i nieprzestrzegane, bądź do relokacji do takich państw. Pozbawić takie państwa ich „ułatwiającej” roli można jedynie wówczas, gdy każdemu statkowi przypisze się znaczący, niezależny fundusz finansowy, który będzie można wypłacić pod warunkiem że statek zostanie poddany odpowiedzialnemu recyklingowi. Żegluga jest branżą globalną, natomiast demontaż statków, z których 70 % demontuje się na trzech plażach Azji Południowej, jest regionalnym skandalem i wymaga skutecznego rozwiązania.

4.4. Na obszarze UE statki wycofane z eksploatacji uważane są za odpady niebezpieczne i podlegają konwencji bazylejskiej, która reguluje wszelki transport odpadów niebezpiecznych i która została przetransponowana na szczeblu UE rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów. W teorii miało to zapobiec nieodpowiedzialnemu usuwaniu statków zarejestrowanych w UE. Właściciele statków również systematycznie obchodzą zasady konwencji i rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, sprzedając jednostki zbliżające się do końca okresu eksploatacji nabywcom gotówkowym, gdy tylko jednostki te opuszczą wody UE, wyruszając w ostatni rejs. Jednak po wejściu w życie rozporządzenia w sprawie recyklingu statków (SRR) w UE, od 2019 r. statki wycofane z eksploatacji, które pływają pod banderą państwa członkowskiego UE, będą wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia UE o przemieszczaniu odpadów oraz konwencji bazylejskiej, która reguluje wszystkie rodzaje transportu odpadów niebezpiecznych.

4.5. Po przeprowadzeniu analizy UE i jej państwa członkowskie uznały, że zarówno konwencja z Hongkongu, jak i z Bazylei, wydają się zapewniać równoważny poziom kontroli i egzekwowania prawa w odniesieniu do statków zakwalifikowanych jako odpady. Natomiast organizacje pozarządowe na całym świecie, specjalny sprawozdawca ONZ ds. praw człowieka i odpadów toksycznych oraz Parlament Europejski i EKES wysunęły zarzut, że konwencja z Hongkongu nie zapewnia odpowiednich rozwiązań.

4.6. UE od lat poszukuje skutecznego rozwiązania omawianego problemu. W 2007 r. Komisja Europejska opublikowała zieloną księgę⁽⁵⁾ w tej sprawie, następnie komunikat w 2008 r.⁽⁶⁾, a ostatecznie w 2012 r. wniosek dotyczący rozporządzenia UE w sprawie recyklingu statków⁽⁷⁾. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 30 grudnia 2013 r., ale będzie mieć pełne zastosowanie dopiero od dnia 31 grudnia 2018 r. Rozporządzenie z wyprzedzeniem wprowadza w życie szereg wymogów konwencji z Hongkongu. Ponadto ustanawia europejski wykaz zatwierdzonych zakładów recyklingu statków, w których statki pływające pod banderą UE będą musiały być złomowane. Zakłady te będą musiały być poddane niezależnej certyfikacji i kontroli. W rozporządzeniu w sprawie recyklingu statków wykracza się poza zapisy konwencji z Hongkongu również poprzez ustalenie bardziej rygorystycznych norm dla zakładów recyklingu statków i uwzględnienie dalszego gospodarowania odpadami oraz praw pracowniczych.

4.7. Rozporządzenie w sprawie recyklingu statków jest jednak niezbyt ambitne w porównaniu z wcześniejszą zieloną księgą i komunikatem na ten sam temat. W tych dwu dokumentach celnie przeanalizowano problemy związane z recyklingiem statków w Azji Południowej oraz wyrażono przekonanie, że trzeba podjąć zdecydowane działania, by zaradzić niedopuszczalnym warunkom panującym w tych krajach. Środki przewidziane w rozporządzeniu nie pozwolą jednak rozwiązać tego problemu. Choć w rozporządzeniu ustanowiono wysokie normy jakościowe dla zakładów recyklingu statków, co skutecznie eliminuje niespełniającą norm metodę demontażu na plaży, to właściciele statków mogą je łatwo obejść, przenosząc własność lub wyrejestrowując statek poza UE. Jak stwierdził EKES, najwyraźniej zabrakło woli politycznej, aby obarczyć sektor żeglugi odpowiedzialnością, a Komisja powinna była przygotować lepszy, bardziej kreatywny i odważniejszy wniosek, zawierający większą liczbę inicjatyw i odpowiadający poziomem ambicji poprzednim wydanym w tej sprawie dokumentom Komisji⁽⁸⁾.

5. Bardziej skuteczne podejście

5.1. W rozporządzeniu brakuje instrumentu gospodarczego, dzięki któremu Komisja mogłaby wspierać pożądane zmiany. Jego kluczowa słabość, jaką jest możliwość łatwego obejścia przez zmianę bandery statku na banderę spoza UE, została uwzględniona przez Komisję w 2012 r. w pierwotnym wniosku, który zawierał klauzulę „odpowiedzialności przedostatniego właściciela”. Choć klauzula ta została odrzucona podczas trójstronnych negocjacji, PE zadbał o wprowadzenie do rozporządzenia artykułu zachęcającego Komisję do rozważenia alternatywnych możliwych mechanizmów finansowych.

⁽⁵⁾ Zielona księga COM(2007) 269.

⁽⁶⁾ COM(2008) 767.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie (UE) nr 1257/2013 (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).

⁽⁸⁾ Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 158.

5.2. W lipcu tego roku Komisja opublikowała nowe badanie na temat „licencji na recykling statków” (SRL), przeprowadzone przez firmy Ecorys i DNV-GL oraz Uniwersytet Erazma w Rotterdamie, którego celem jest zachęcenie właścicieli statków do tego, by w końcu przyjęli odpowiedzialność za czysty i bezpieczny demontaż statków.

5.3. W ramach SRL stworzono by specjalny fundusz, który byłby przypisany do każdego statku i zdeponowany w dużej instytucji finansowej, która gromadziłaby kapitał do finansowania bezpiecznego i zrównoważonego recyklingu. Kwota licencji zależałaby od tonażu, rodzaju transportu, częstotliwości zawijania do portów UE i projektu statku w oparciu o zasadę „od kołyski do kołyski” oraz od obecności na statku materiałów toksycznych. Kapitał byłby gromadzony przez właścicieli statków, którzy za każdym razem, gdy jeden z ich statków zawija do portu UE, uiszczaliby odpowiednią opłatę do funduszu powiązanego z danym statkiem.

5.4. Po wycofaniu statku z eksploatacji istniałaby możliwość odzyskania pieniędzy zgromadzonych w funduszu, gdyby statek rzeczywiście został zezłomowany w stoczni zatwierdzonej przez UE, co rekompensowałoby uszczuplenie dochodów związane z odpowiedzialnym demontażem. Do końca tego roku Komisja przedstawi formalne stanowisko w sprawie tego badania.

5.5. Główną zaletą proponowanego mechanizmu finansowego jest synergia z istniejącymi ramami prawnymi. W szczególności mechanizmy kontrolne proponowanego mechanizmu finansowego bardzo dobrze współgrałyby z istniejącymi mechanizmami kontrolnymi przewidzianymi w unijnym rozporządzeniu w sprawie recyklingu statków, takimi jak inspekcje zakładu przed i po umieszczeniu go w wykazie europejskim. Licencje można by również włączyć do wykazu certyfikatów, które mają być regularnie sprawdzane podczas kontroli prowadzonych przez państwo portu w ramach dotychczas istniejących obowiązków. Analogicznie, istniejąca już Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) wydaje się najlepiej przygotowana, by wypełniać zadania związane z inspekcją i wydawaniem licencji, a jedna z europejskich instytucji finansowych, takich jak Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) lub Europejski Fundusz Inwestycyjny (EFI), wydaje się najlepiej przygotowana do administrowania dochodami z ewentualnego systemu SRL. EKES wzywa Komisję, by oszacowała również ryzyko uznania przez partnerów handlowych UE propozycji za antykonkurencyjną ingerencję w żeglugę międzynarodową.

5.6. Taki fundusz w pewnym sensie spełniałby postulat EKES-u, by wspierać rozwój i opłacalność sektora recyklingu statków w Europie. Istnieją na obszarze UE wystarczające możliwości, których nie wykorzystuje się już do budowy i naprawy statków, ale które mogłyby służyć do ich demontażu i recyklingu. Byłoby to zgodne z ambicją Unii Europejskiej, by zmierzać ku zrównoważonemu społeczeństwu stosującemu recykling, z gospodarką o obiegu zamkniętym, w której odpady stają się surowcem dzięki przemyślanemu i złożonemu systemowi recyklingu. Mogłoby to przynieść duże zyski całej Europie, zważywszy na niestabilne, stale rosnące ceny surowców, wysoką stopę bezrobocia w wielu państwach członkowskich oraz to, że kilka platform wiertniczych na wodach UE wkrótce utraci opłacalność. Ponadto specjalistyczny sektor recyklingu statków wycofanych z eksploatacji stworzyłby okazję do rozwoju regionów nadmorskich i kształcenia młodzieży oraz bezrobotnych w zakresie nowo powstających umiejętności.

5.7. W dniu 12 kwietnia 2016 r. Komisja opublikowała wytyczne techniczne dla zakładów recyklingu statków ubiegających się o zatwierdzenie w oparciu o unijne rozporządzenie w sprawie recyklingu statków. Zakłady ubiegające się o umieszczenie w unijnym wykazie muszą zapewnić zdrowe i bezpieczne warunki pracy, kontrolę zanieczyszczeń – łącznie z właściwym dalszym gospodarowaniem odpadami – i stosować się do międzynarodowego prawa pracy. O umieszczenie w wykazie europejskim mogą ubiegać się zarówno zakłady z UE, jak i spoza UE. Jest wielce prawdopodobne, że poza zakładami UE w wykazie, który zostanie opublikowany pod koniec bieżącego roku, znajdą się lepsze stocznie chińskie i tureckie. Zakłady recyklingu statków stosujące metodę demontażu na plaży zgłaszają się już do ujęcia ich w wykazie UE. EKES zgadza się z Parlamentem i Komisją, że w wykazie UE nie należy akceptować obecnej metody demontażu na plaży.

5.8. Jeśli Europa chce, aby jej statki były złomowane w sposób odpowiedzialny, rozsądne jest założenie, że związane z tym koszty powinny być wliczone w koszty eksploatacji statku. W gospodarce rynkowej nie ma nic za darmo, za wszystko trzeba płacić. Za odpowiedzialny demontaż statków trzeba zapłacić pieniędzmi. Cenę za nieodpowiedzialny demontaż płaci się w innej walucie, takiej jak zniszczenie lokalnego środowiska i utrata istnień ludzkich. Ponieważ UE nie chce akceptować tych walut jako prawnego środka płatniczego, nie powinna też pozwalać, by były one wykorzystywane w jej transakcjach z krajami rozwijającymi się spoza Europy.

5.9. Istnieją poważne podstawy, by sądzić, że w okresie nadwyżki zdolności produkcyjnych i niskiego zysku w sektorze żeglugi większość właścicieli statków jest niechętna wszelkim środkom związanym z wyższymi opłatami. Mimo to skutki dla właścicieli statków będą ograniczone. Szacuje się, że środki, które należy podjąć, by zmienić zachowanie 42 % właścicieli statków, zwiększą koszty operacyjne mniejszych statków o 0,5 %, a w przypadku największych kategorii statków – o około 2 %. Jeśli podniesie się stawki opłat licencyjnych i/lub skróci okres akumulacji kapitału, to odsetek statków sprzedanych w celu zrównoważonego recyklingu wzrośnie nawet do 68 %. Autorzy sprawozdania szacują, że w długiej perspektywie nawet do 97 % statków zawijających do portów europejskich będzie w stanie zgromadzić wystarczające środki, by pokryć lukę związaną z prawidłowym recyklingiem⁽⁹⁾.

5.10. Niemniej trzeba wykazać, że fundusz wpływów z SRL pokrywa koszty odpowiedzialnego recyklingu oraz że będzie stosowany i nakładany w sprawiedliwy sposób na wszystkich operatorów statków zawijających do portów UE. Jednak regionalny środek (w skali kontynentu), taki jak licencja UE na recykling statków, nie może zostać skutecznie wprowadzony na całym świecie bez współpracy armatorów i IMO. Unijny instrument finansowy, który będzie miał zastosowanie do każdego statku zawijającego do portu w UE, może doprowadzić do znalezienia takiego rozwiązania na skalę światową i jego rozpowszechnienia za pośrednictwem IMO. Rządy państw członkowskich o dużej liczbie zarejestrowanych właścicieli statków będą musiały podjąć znaczące wysiłki, aby osiągnąć postęp w odpowiednich działaniach ustawodawczych, zgodnie z polityką w zakresie zwalczania nadużyć i wytycznymi WTO.

5.11. Determinację polityczną można też tworzyć i wspierać przez poinformowaną opinię publiczną. Informowanie o tragicznych warunkach w większości południowoazjatyckich zakładów recyklingu statków odnosi pewien efekt, ale zainteresowani członkowie społeczności nie mają możliwości wywierania bezpośredniego wpływu na sektor żeglugi przez zakup lub bojkotowanie danych usług. Należy to zmienić, zachęcając dużych korporacyjnych nabywców usług transportu morskiego, aby wymagali przewożenia ich towarów na statkach, wobec których stosuje się nieodwołalnie strategię odpowiedzialnego demontażu po wycofaniu z eksploatacji.

5.12. Podobnie jak w wielu innych dziedzinach, UE może odegrać istotną rolę i zapewnić – poprzez promowanie dobrych praktyk i praktycznych rozwiązań – wspomagające ramy regulacyjne, które mogą przynieść pozytywne rezultaty na całym świecie i skutecznie rozwiązać konkretne kwestie eksterytorialne, które powszechnie występują w sektorze żeglugi.

Bruksela, dnia 19 października 2016 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ Tabela 4.2; s. 83.