

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Hajóbontás és az újrahasznosító társadalom**(saját kezdeményezésű vélemény)**

(2017/C 034/06)

Előadó: **Martin SIECKER**Társelőadó: **Richard ADAMS**

Közgyűlési határozat:	2016.1.21.
Jogalap:	eljárási szabályzat 29. cikk (2) bekezdés saját kezdeményezésű vélemény
Illetékes szerv:	CCMI
Elfogadás a szekcióülésen:	2016.9.28.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2016.10.19.
Plenáris ülés száma:	520.
A szavazás eredménye:	202/2/3
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az uniós hajótulajdonosok rendelkeznek a világ kereskedelmi flottájának közel 40 %-a felett. Ugyancsak ők felelősek az előírásoknak nem megfelelő dél-ázsiai telepeken partra futtatott elhasznált hajókapacitás egyharmadáért. Az EU a legnagyobb piac, amely elhasznált hajókat küld veszélyes és környezetszennyező hajóbontás céljából. Az EU ad

1.5. A javasolt pénzügyi mechanizmus egyik előnye a hatályos szabályozási kerettel kialakított szinergia lesz. Ellenőrzési mechanizmusai nem ütköznek a hajó-újrafeldolgozási rendelet mechanizmusaival. A meglévő uniós intézmények már rendelkezésre állnak, hogy ellássák az ilyen engedélyhez kapcsolódó igazgatási és végrehajtási feladatokat. Az EGSZB ugyanakkor sürgeti az Európai Bizottságot, hogy mérje fel annak kockázatát, hogy az EU kereskedelmi partnerei esetleg a nemzetközi hajózásba történő versenyellenes beavatkozásnak tekintik ezt a javaslatot.

1.6. A jelenlegi káros gyakorlatok kizárólag úgy szüntethetők meg, ha a hajótulajdonos „a szennyező fizet” elvnek megfelelően elismeri felelősségét, és a felelősségteljes újrafeldolgozás költségeit beépíti a hajó üzemeltetési költségeibe. Az ömlesztettáru-, teher- és személyszállító hajózás üzemeltetői és igénybevevői egyaránt szerepet kell, hogy vállaljanak ebben, elsősorban annak elismerésével, hogy komoly problémával állunk szemben, másodsorban pedig egy globálisan kiterjeszthető progresszív, végrehajtható pénzügyi mechanizmus – például az IMO keretében és az EU-n kívüli tájékoztató kampány segítségével világszinten is elterjeszthető hajó-újrafeldolgozási engedély – támogatásával.

1.7. Az EGSZB támogatja az Európai Bizottságot ebben a törekvésében. Amellett, hogy ez a célkitűzés jól illeszkedik az EU újrahasznosító társadalommal kapcsolatos politikájába

3.2. A nemzetközi jog előírja, hogy minden kereskedelmi hajónak szerepelnie kell valamely ország lajstromában. Az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferencia (UNCTAD) jelentése szerint a világ hajóflottájának közel 73 %-át olyan országban lajstromozzák, illetve olyan ország lobogója alatt hajózik, amely eltér a hajó tényleges tulajdonosának székhelye szerinti országtól. A lobogó másik országba való áthelyezésének okai között szerepel az adókerülés, a nemzeti munkaügyi és környezetvédelmi szabályozás elkerülése, valamint személyzet felvétele olyan országból, ahol a munkaerő költségei alacsonyak. E nyílt lajstromok közül sokat olcsó lobogónak (FOC) vagy jogsértő lobogónak (FONC) neveznek. Ezek olyan országok lobogói, amelyek köztudottan gondatlanul hajtják végre a nemzetközi jogot. A Dél-Ázsiában partra futtatott kiszolgált hajók hozzávetőleg 40 %-át olyan olcsó vagy jogsértő lobogó alatt importálták, mint Saint Kitts és Nevis, a Comore-szigetek és Tuvalu lobogója. Ezeket a „selejtezési” lobogókat nagyon ritkán használják a hajók üzemeltetési ideje alatt, és e lobogók az utolsó útra szóló külön engedményeket és mindenféle állampolgársági követelményt mellőző, gyors lajstromba vételt nyújtanak.

3.3. Csak néhány hajótulajdonos tett önkéntes intézkedéseket a forgalomból kivont hajója tiszta és biztonságos újrafeldolgozásának biztosítására. A bontás céljából értékesített hajók kevesebb mint 8 %-a rendelkezik továbbra is európai lobogóval, és ezek bontása a legtöbb esetben biztonságos és fen

4.3. Az IMO egy másik kezdeményezése, a Nemzetközi Hajó-újrafeldolgozási Alap nem részesült nemzetközi szintű támogatásban. Bár az IMO számos téren üdvözlendő tengerészeti reformokat hajtott végre, a hajóbontással kapcsolatos hathatós fellépés nem szerepel ezek között. A hajó-újrafeldolgozási iparág hajlamos olyan országokban megtelepedni vagy oda áttelepülni, ahol alacsonyak a munkaerőköltségek, és ahol a környezetvédelmi, valamint az egészségvédelmi és biztonsági előírások gyengék és végrehajtásuk nem biztosított. Az ilyen államok „facilitáló” szerepe csak úgy szüntethető meg, hogy minden egyes hajóhoz jelentős mértékű, független módon elhelyezett pénzügyi alapot kapcsolunk, ami felelősségteljes újrafeldolgozás esetén visszaigényelhető. A hajózás globális iparág, míg a hajóbontás – a teljes hajóállomány 70 %-át Dél-Ázsia három tengerpartján bontják szét – regionális botrány, amely hatékony megoldást érdemel.

4.4. Az EU-n belül a leszerelt hajókat veszélyes hulladéknak tekintik, és azok a Bázeli Egyezmény hatálya alá tartoznak. Ez az egyezmény a veszélyes hulladék szállításának valamennyi módját szabályozza és uniós szinten a hulladékszállítási rendelet révén került átültetésre. Ennek elméletileg meg kellett volna akadályoznia, hogy az uniós tulajdonban lévő hajókat feleltelen módon ártalm

5.2. Idén júliusban az Európai Bizottság közzétett egy, az Ecorys, a DNV-GL és a Rotterdami Erasmus Egyetem által készített új tanulmányt egy hajó-újrafeldolgozási engedélyről, amelynek célja a hajótulajdonosok ösztönzése arra, hogy végre vállalják a felelősséget a tiszta és biztonságos hajóbontás tekintetében.

5.3. A hajó-újrafeldolgozási engedély minden egyes hajó vonatkozásában elkülönített alapot hozna létre, amelyet egy jelentősebb pénzügyi intézménynél helyeznének letétbe. Ebben az alapon halmozódna fel a biztonságos és fenntartható hajó-újrafeldolgozás finanszírozására szolgáló tőke. Az alap összegét a hajó úrtartalma, a szállítás típusa és az uniós kikötők igénybevételének gyakorisága, valamint a bölcsőtől a bölcsőig elven alapuló tervezés és a toxikus anyagok fedélzeti jelenléte határozná meg. A tőke a hajótulajdonosoktól származna, akik minden alkalommal, amikor egy hajójuk uniós kikötőbe hajózik, befizetik az annak megfelelő díjat az adott hajóhoz tartozó alapba.

5.4. A hajó életciklusának végén az alap visszaigényelhető, amennyiben a hajó újrafeldolgozását valóban az EU által jóváhagyott bontótelepen végezték, és az összeg ekképp felhasználható a felelősségteljes bontás választ

5.9. Egy olyan időszakban, amikor az iparágat többletkapacitás és alacsony profit jellemzi, számos jel arra mutat, hogy a hajótulajdonosok nagy többsége ellenáll minden olyan intézkedésnek, amelyek a költségek növekedését vonják magukkal. Mindazonáltal a hajótulajdonosokat érintő hatások mérsékeltek lesznek. Becslések szerint az ahhoz szükséges intézkedések, hogy a hajótulajdonosok 42 %-ának magatartását megváltoztassuk, egy kisebb hajó üzemeltetési költségeit 0,5 %-kal, a nagyobb kategóriákba tartozó hajókat pedig mintegy 2 %-kal emelik meg. Amennyiben megemelkednek az engedélyek díjai és/vagy megrövidül a tőkefelhalmozás időszaka, akkor a fenntartható újrahasznosításra értékesített hajók aránya akár 68 %-ra is emelkedhet. Hosszú távon a jelentés becslései szerint akár az európai kikötőkbe befutó hajók 97 %-a is képes lehet arra, hogy megfelelő finanszírozást gyűjtsön össze a biztonságos újrahasznosítás többletköltségének fedezésére ⁽⁹⁾.

5.10. A hajó-újrafeldolgozási engedélyből származó bevételek tekintetében azonban igazolni kell, hogy fedezik a felelősségteljes újrafeldolgozás költségeit, valamint hogy a díjakat az uniós kikötőket igénybe vevő valamennyi üzemeltetőre egyenlő módon alkalmazzák és vetik ki. Egy olyan regionális (kontinensszintű) intézkedést, mint amilyen az uniós hajó-újrafeldolgozási engedély bevezetése, nem lehet világszinten eredményesen alkalmazni a hajótulajdonosok és az IMO együttműködése nélkül. Nagy valószínűséggel elind