

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az egy héjazatú olajszállító tartályhajókra vonatkozóan a dupla héjazat vagy azzal egyenértékű konstrukciók követelmények gyorsított bevezetéséről és a Tanács 2978/94/EK rendeletének hatályon kívül helyezéséről szóló 417/2002/EK rendelet módosításáról”

COM(2006) 111 final – 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

2006. április 25-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. szeptember 4-én elfogadta. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a szeptember 13-i ülésnapon) 187 szavazattal 4 ellenében, 8 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a tagállamoknak tartaniuk kell magukat politikai megállapodásaikhoz. Az a tény, hogy a jelen rendeletre vonatkozó javaslattal azon tagállamok, amelyek eleget tesznek ennek a követelménynek, támogatást kapnak, és hogy ezáltal az EU az egész világnak megmutatja, hogy a gyakorlatban is komolyan gondolja az IMO-val kapcsolatban vállalt kötelezettségeket, sokkal fontosabb, mint bármely – tisztán elméleti és igen kevés – negatív következmény, amely esetleg be sem következnek.

2. Bevezetés

2.1 Az 1726/2003/EK rendelettel módosított 417/2002/EK rendelet az európai vizek baleset miatt bekövetkező olajszennyeződése kockázatának csökkentése érdekében megtiltotta a nehézőlaj szállítását a tagállamok kikötőibe tartó vagy onnan kifutó egyhéjazatú olajszállító tartályhajók esetében.

2.2 Hasonló, az EU által elfogadott intézkedéseken alapuló tilalmat vezetett be nemzetközi szinten a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajók által történő szennyezés megelőzéséről szóló 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének új 13G és 13H szabályaival. Az említett MARPOL-egyezmény 13G szabályának (7) bekezdése és 13H szabályának (5), (6) és (7) bekezdése azonban lehetővé teszi, hogy a hivatalok bizonyos feltételek mellett mentességet adjanak a tartályhajóknak a tiltás alól. Ez a kompromisszum volt az ára annak, hogy egy világméretű megállapodást lehessen elfogadni. Közvetlenül ezután az EU olasz elnöksége az uniós tagállamok és az Európai Bizottság részéről kijelentette, hogy az akkor megszokott és kölcsönösen kötelező előzetes koordinációs megállapodás kidolgozása értelmében egyikük sem fog élni a mentességi záradékkal. Az IMO-szabályzat 2005. április 5-i hatályba lépését követően – már 2005. április 18-án – egy tagállam jelezte az IMO-nak, hogy élni kíván mentességi záradékkal, mely a jelenleg vizsgált európai bizottsági javaslat tárgya. Az elkövetkező hónapokban számos

tagállam értesítette az IMO-t, hogy a koordinációs megállapodás értelmében nem kívánják felhasználni a mentességi záradékot. További négy tagállamnak kell még hivatalos bejelentést tennie erre vonatkozóan, de már bejelentették a COREPER-ben, így az Európai Bizottságnak és a többi tagállamnak, hogy hamarosan követni fogják a többi 19 tagország példáját.

2.3 Az Európai Bizottság emlékeztet az IMO tilalmának elfogadását megelőző és közvetlenül követő politikai megállapodásokra, illetve az EU olasz elnökségének 2003. decemberi, az IMO-ban tett kijelentésére, amely szerint az akkor 15, ma 25 tagállam tartózkodik a MARPOL-egyezmény biztosította mentesség használatától.

2.4 Az Európai Bizottság javaslata, amellyel módosítani kívánja a 417/2002/EK rendeletet, jogszabályi keretbe helyezi ezt a politikai elkötelezettséget, és a rendelet hatályát kiterjeszti azáltal, hogy a nehézőlajtermékek valamely tagállam lobogója alatt közlekedő egyhéjazatú olajszállító tartályhajókon történő szállítását a működésben érintett kikötőkre, tengeri terminálokra, illetve tengeri területekre érvényes joghatóságtól függetlenül be kívánja tiltani.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy az Erika-II-ről készített véleményében ⁽¹⁾ a legszennyezőbb nehézőlaj egyhéjazatú tartályhajókon történő szállításának megtiltása mellett foglalt állást.

3.2 Alapelv, hogy a tagállamoknak tartaniuk kell magukat nemzetközi szinten tett politikai kötelezettségvállalásaikhoz, illetve biztosítaniuk kell a közösségi politikák koherenciáját. Ezt a javaslatot ugyanakkor rövid magyarázó megjegyzés vezeti be, mely kizárólag a politikai célkitűzésekre és különösen a MARPOL-egyezmény új 13H szabályzata elfogadása idején az EU nyilatkozatra összpontosul.

⁽¹⁾ HL C 221, 2001.8.7., 54. oldal.

3.3 Az Erika-II-ről szóló véleményében az EGSZB azt ajánlotta, hogy az EU javasolja az IMO-nak, hogy a MARPOL-egyezmény keretében nevezze meg a környezetvédelmi szempontból igen érzékeny, a nehézzolajot szállító tartályhajók által „elkerülendő területeket”, illetve jelöljön ki kötelező útvonalrendszereket a SOLAS-egyezmény⁽²⁾ keretében. Ezt követően az IMO az érdekelt országok javaslataira válaszolva létrehozott néhány „különösen érzékeny tengeri területet” (nyugat-európai vizek, Balti-tenger, Kanári-szigetek, Galápagos-szigetek), és kiterjesztette a Nagy-korallzátony területét az Ausztrália és Pápua Új-Guinea közötti Torres-szorosra. Ezeket a területeket, csakúgy mint az 1997 és 2003 között kijelölt Sabana-Camagüey szigetsoportot (Kuba), Malpelo-szigetet (Kolumbia), a Florida Keys (USA) körüli tengersizakaszt és a Paracas Nemzeti Parkot (Peru) kísérő intézkedések védik meg, melyek a tartályhajók és más hajók által elkerülendő területekre, az útvonalra, a bejelentési rendszerekre és a révkalauzusra vonatkoznak. Ezeknek és az ilyen területeknek a létrehozása a partmenti államok azon politikáját tükrözi, amelyet az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók okozta környezetszennyezési kockázat minimalizálása érdekében folytatnak.

3.4 A tagállamok és az Európai Bizottság által az IMO-val 2003 áprilisában⁽³⁾ ismertetett statisztikák azt mutatják, hogy 2002 novemberében megközelítőleg 660, 2. kategóriába sorolt (20 000 tonna vagy afeletti hordképességű) egyhéjazatú olajszállító tartályhajó üzemelt, ebből 160 óriás tartályhajó (200 000 tonna vagy afeletti hordképességű VLCC/Very Large Crude Carrier, azaz igen nagy nyersolajszállító hajó és ULCC/Ultra Large Crude Carrier, azaz extra nagy nyersolajszállító hajó), ezeket leginkább a Perzsa-öböl térségéből az USA-ba és Japánba tartó nyersolajszállítására használják. Az olajszállító tartályhajókat többféle okból is kivonhatják a forgalomból vagy bármikor leszerelhetik. 2006 végére az üzemben lévő óriás tartályhajók maximális száma 50 alatt lesz, évente csökkenő tendenciát mutatva a

Brüsszel, 2006. szeptember 13.

2010-re tervezett fokozatos megszüntetésig. Ezek a számok semmit nem mondanak azokról a gazdasági és szociális megfontolásokról, amelyek szerepet játszhatnak annak az egy tagállamnak az esetében, amely a mentesség igénybevételét választotta. Még mindig nem lehet pontos utalást találni a szóban forgó állam hajózási jegyzékében az érintett hajókra vonatkozóan, így csak spekulálhatnánk, ami nem méltó az EGSZB-hez. Még ha összességében 23 hajó és 300–400 nemzeti tengerész lehet is érintett, a „lobogóváltás” nem fenyeget elsődleges veszélyként; az élelmes vállalkozóknak/hajótulajdonosoknak elegendő csupán más olajtermékek szállítása után nézniük, ezeknek a termékeknek a piaca pedig eléggé dinamikus.

3.5 Ennek a javaslatnak az alkalmazási köre az 5 000 tonnánál nagyobb tartályhajókra vonatkozó meglévő szabályokra alapul. Át kellene gondolni azonban az 5 000 tonnánál kisebb tartályhajókra vonatkozó külön szabályozás esetleges szükségességét is.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Végetül az EGSZB úgy véli, hogy az 1. cikk javasolt új (3a) bekezdésében (angol változat) tisztázni vagy definiálni kellene a „nehézzolajtermékek” (heavy grade oil **products**) fogalmát.

4.2 A (módosított) 417/2002/EK rendelet 4. cikkének (4) és (5) bekezdése a rendelet 4. cikkének (3) bekezdéséhez kapcsolódik. A vizsgálatunk tárgyát képező rendeletre vonatkozó javaslat értelmében az Európai Bizottság azt javasolja, hogy új 3. a) ponttal egészüljön ki a 4. cikk, ezáltal érvényüket veszítenek a fent említett hivatkozások, és ez egyáltalán nem tartozik a rendeletjavaslat céljai közé.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie Sigmund

⁽²⁾ SOLAS: Safety of Life at Sea Convention (Tengeri Biztonsági Egyezmény).

⁽³⁾ IMO dokumentum, MEPC 49/16/1.