

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Az Európai Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának A hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégia**

**COM(2008) 767 végleges**

(2009/C 277/13)

Előadó: **Dr. Anna BREDIMA**

2008. november 19-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégia*

COM(2008) 767 végleges.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció 2009. április 17-én elfogadta véleményét. (Előadó: Anna BREDIMA.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. május 13–14-én tartott, 453. plenáris ülésén (a 2009. május 13-i ülésnapon) 187 szavazattal 2 ellenében, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések

1.1. Az EGSZB üdvözli a közleményt, és támogatja a számos lehetséges intézkedést, amelyek révén az EU hozzájárulhatna ahhoz, hogy a kiszolgált hajókat világszerte biztonságosabb és környezetkímélőbb módon kezeljék.

1.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy az újrahasznosítás kedvezően hozzájárul a világszintű készlet- és energiatakarékossághoz, és elismeri, hogy a hajók újrahasznosítása, ha megfelelően végzik, környezetbarát és fenntartható iparággá válhat.

1.3. Az EGSZB támogatja a hajók újrahasznosításáról szóló IMO-egyezmény (2009) gyors ratifikálását és végrehajtását. Az uniós tagállamokat és az újrahasznosítást végző országokat arra kell ösztönözni, hogy minden szükséges intézkedést hozzanak meg az egyezmény mielőbbi hatálybalépése érdekében.

1.4. Az EGSZB határozottan támogatja, hogy a hajóbontásról szóló intézkedések közé bekerüljenek a hadihajók és egyéb, állami tulajdonban lévő hajók környezetkímélő bontására vonatkozó szabályozások is.

1.5. Az EGSZB fontosnak tartja, hogy – a telepek működésének hatékonyabbá tétele révén és a helyi közösségek munkahelyekből és szolgáltatásokból származó jövedelmének megőrzése mellett – fellépjünk a számos dél-ázsiai újrahasznosító telepen uralkodó sűrűségi és szociális körülmények javítása érdekében.

1.6. A hajóbontással kapcsolatos kapacitásokat növelni kell annak érdekében, hogy megfeleljenek a növekvő keresletnek, és a kihívást az jelenti, hogy biztonságos és fenntartható módon érjük ezt el. Az európai telepeken végzett hajóbontás lényegesen magasabb munkaköltségeit szabályozási intézkedések és ágazati kezdeményezések kombinációja révén lehetne fedezni.

1.7. Az EGSZB tudatában van annak, hogy a belátható jövőben továbbra is a hajók „partra futtatása” lesz az előnyben részesített hajóbontási mód. A jelenlegi körülményeket ezért úgy kell javítani, hogy a telepek biztonságos és környezetkímélő módon működjenek. A dél-ázsiai létesítmények körülményeinek javítására irányuló erős nyomásnak azonban nem szabad azzal a kedvezőtlen hatással járnia, hogy a probléma más fejlődő országok tengerpartjaira helyeződik át, vagyis hogy ellenőrizetlenül szaporodnak a követelményeknek meg nem felelő ázsiai és afrikai bontótelepek.

1.8. Az EGSZB azt javasolja, hogy a hajóbontással és az újrahasznosítással kapcsolatos körülmények fontos helyet kapjanak az EU-nak az érintett ázsiai országokkal való kétoldalú tengerészeti vagy kereskedelmi megállapodásaiban, pl. az EU és India között kötendő tengerészeti egyezmény tartalmazzon rendelkezéseket a hajók újrahasznosításáról. Sürgeti, hogy az Európai Bizottság politikai szinten felvesse ezt a kérdést.

1.9. Az EGSZB úgy véli, hogy a hajóbontás és az újrahasznosítás a vállalati szociális felelősség kérdése. Felkéri az Európai Bizottságot, hogy a hajógyárakat vonja be a hajók ártalmatlanításáért felelősek körébe. A hajók működtetőinek a hajógyárakkal együtt hozzá kell járulniuk annak biztosításához, hogy az újrahasznosító telepek hozzáférhessenek a hajóikban található esetleg veszélyes anyagokkal vagy körülményekkel kapcsolatos információkhoz.

1.10. Az EGSZB támogatja egy, a hajók újrahasznosítását végző létesítmények nemzetközileg független tanúsítására irányuló integrált irányítási rendszer modelljének kifejlesztését, amely igazolja, hogy az újrahasznosítás biztonságos és környezetkímélő módon, a leendő IMO-egyezménnyel összhangban történik.

1.11. Az EGSZB azt ajánlja, hogy a hajóbontási alapról szóló európai bizottsági tanulmány vegye figyelembe „a szennyező fizet” és „gyártói felelősség” elvére vonatkozó európai jogszabályokat, valamint ezeknek az állami támogatásokra vonatkozó jogszabályokkal való összeegyeztethetőségét. Tovább kellene tanulmányozni, hogy egy ilyen alap miként szolgálhatja az egyezmény célkitűzéseit.

1.12. Az EGSZB elismeri, hogy a hajók újrahasznosítását végző telepek létrehozását az EU-ban környezetvédelmi okokból ellemezhetik a helyi közösségek. Ha azonban létező telepeket használnak erre a célra, és azok – ahogyan kell – megfelelnek az európai, a nemzetközi és a nemzeti szabványoknak, akkor működésük elfogadható lehet, mivel számos munkalehetőséget biztosítanak. Ezeket a tényezőket alaposan meg kell fontolni.

1.13. Az EGSZB politikai ösztönzők és díjak, például a hajótulajdonosok és a hajókat példamutató módon újrahasznosító telepek számára „környezetbarát tengerész díjak” (*Clean Marine Awards*) kidolgozására kéri az Európai Bizottságot.

## 2. Bevezetés

2.1. A dél-ázsiai partokon történő hajóbontás környezetvédelmi és szociális szempontjai továbbra is aggályokat okoznak világszerte és főként Európában. Stavros Dimas környezetvédelmi biztos nemrég jobb eljárás módokat és ellenőrzéseket sürgetett a dél-ázsiai roncsletelekre küldött hajók esetében, annak érdekében, hogy ezeket megfelelően bontsák szét. A legfrissebb becslések szerint 2009-ben mintegy ezer hajó leselejtezése várható, ami több mint háromszor annyi, mint 2008-ban, vagyis egyre nagyobb nyomás nehezedik az újrahasznosítási kapacitásokra. A hajóbontással kapcsolatos kapacitásokat növelni kell annak érdekében, hogy megfeleljenek a növekvő keresletnek, és a kihívást az jelenti, hogy biztonságos és fenntartható módon érjük ezt el.

2.2. „A hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégia” (1) című európai bizottsági közlemény a „Zöld könyv a hajóbontás gyakorlatának javításáról” (2) (2007) tárgyában tartott közmeghallgatás eredményein alapul. A zöld könyvet az EGSZB régen várt kezdeményezésként üdvözölte (3). Az Európai Parlament emellett nemrég felszólította az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy sürgősen intézkedjenek a hajóbontás kérdésében (4).

2.3. Ugyanekkor konkrét nemzetközi intézkedésekre is sor került a probléma kezelése érdekében. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) új nemzetközi egyezményt dolgozott ki a hajók biztonságos és környezetkímélő újrahasznosításáról (a továbbiakban: az egyezmény), amelyet várhatóan 2009. májusban fogadnak el. Az egyezmény „a bölcsőtől a sírig” terjedő megközelítést alkalmaz a hajókra. Célja, hogy a hajók újrahasznosítására szolgáló létesítmények biztonságos és környezetkímélő módon

működjenek, anélkül, hogy a hajók biztonsága és működési hatékonysága sérelmet szenvedne. A megfelelő ellenőrzési és betartási rendszer biztosítása mellett célja, hogy a bázeli egyezményben foglaltakkal azonos ellenőrzési szintet hozzon létre (5).

2.4. A nemzetközi szintű együttműködést bizonyítja az ILO, az IMO és a bázeli egyezmény hajóbontással foglalkozó közös munkacsoportja. A három szervezet közösen dolgozta ki a hajók fenntartható újrahasznosításának globális programját, amely arra irányul, hogy a dél-ázsiai munkavállalók egészségének és biztonságának, valamint a régió környezeti védelmének javítása révén biztosítsa az ágazat fenntarthatóságát.

## 3. Közlemény a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégiáról

3.1. A hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégiáról szóló közlemény nem tartalmaz konkrét jogalkotási javaslatot. Számos intézkedést javasol a hajóbontás körülményeinek mielőbbi javítása érdekében, beleértve az IMO-egyezmény hatálybalépését megelőző átmeneti időszakot is.

3.2. A stratégia azt javasolja, hogy az Európai Bizottság vizsgálja meg az egyezmény céljait elősegítő számos lehetőség megvalósíthatóságát.

3.3. A közleményt kísérő hatásvizsgálat (6) arra a következtetésre jutott, hogy meghatározott jogalkotási és nem jogalkotási intézkedéseket egyesítő, integrált politikai megközelítés kívánatos, mivel ez lenne az egyetlen lehetőség kedvező környezeti, szociális és gazdasági hatások elérésére rövid, közép- és hosszú távon.

## 4. Általános megjegyzések

4.1. Az EGSZB üdvözi a közleményt, és támogatja a számos lehetséges intézkedést, amelyek révén az EU hozzájárulhatna ahhoz, hogy a kiszolgált hajókat világszerte biztonságosabb és környezetkímélőbb módon kezeljék. A közlemény időszerű és megfelelő, tekintve, hogy a világ hajóállományának mintegy 19 %-a az EGT (Európai Gazdasági Térség) államainak zászlója alatt hajózik.

4.2. Az újrahasznosított acélból történő acélgártáshoz mindössze harmadannyi energia szükséges, mint a nyersanyagokból való acélgártáshoz. Az újrahasznosítás tehát kedvezően hozzájárul a világszintű készlet- és energiatakarékossághoz, és a hajók újrahasznosítása, ha megfelelően végzik, környezetbarát és fenntartható iparágá válnak.

(1) COM(2008) 767 végleges.

(2) COM(2007) 269 végleges.

(3) CESE 1701/2007, előadó: Richard ADAMS.

(4) P6\_TA(2008)0222.

(5) Bázeli egyezmény a veszélyes hulladékok országhatárokon túli szállításának és elhelyezésének ellenőrzéséről.

(6) SEC(2008) 2847 – európai bizottsági munkadokumentum.

4.3. Az évente több száz hajó bontásának tendenciája tovább fog folytatódni azáltal, hogy 2010-ben (és 2015-ben) kivonják a forgalomból az egyhéjazatú tartályhajókat. Ezenfelül a jelenlegi pénzügyi és a hajózást érintő válság következtében az öregebb, ömlesztett árut szállító hajókat gyorsan kivonják a forgalomból. Jelenleg 5,5 tonna összártalommal 157 hajó újraértékelése folyik az esetleges bontásra irányulóan. A siralmas környezetvédelmi és szociális feltételek tehát fennmaradnak, vagy még rosszabbodnak is.

4.4. A hajók több mint 80 %-át India, Banglades, Pakisztán és Törökország partjain található telepeken bontják. Jelenleg Banglades a legnagyobb hajóbontó. A legtöbb létesítmény a hajóbontásnak a legkevésbé költséges, de ugyanakkor a környezetet legjobban károsító módját, a „partra futtatást” alkalmazza. Ez a módszer súlyosan károsítja az emberi egészséget, és a mérgező anyagoknak való kitettség miatt számos betegséghez vezet. Az EGSZB tudatában van annak, hogy a belátható jövőben továbbra is a hajók „partra futtatását” részesítik előnyben hajóbontás esetén. A telepeken uralkodó jelenlegi körülményeket tehát javítani kell a biztonságos és környezetkímélő módon való működés érdekében.

4.5. A dél-ázsiai telepek rossz környezeti és szociális feltételei felelősek az európai versenytársakkal való tisztességtelen versenyért. Ezen túlmenően az újrahasznosított acél iránti magas helyi kereslet további problémákat okoz Európa versenyképességének.

4.6. A hajóbontás nehéz folyamat, amely számos különböző tevékenységből áll az összes berendezés eltávolításától a hajószervezet szétvágásáig és újrahasznosításáig. Míg az iparosodott országokban szárazdokokban történő hajóbontás szabályozás alatt áll, az ázsiai partokon zajló ilyen tevékenységeket kevésbé felügyelik, és ellenőrzik. Egy nemrégiben készült tanulmány becslése szerint a bangladesi hajóbontó telepeken alkalmazott munkavállalók 20 %-a 15 év alatti gyermek. Ezekben az országokban nem alkalmazzák a munkavállalók biztonsági és egészségügyi körülményeiről szóló számos ILO-egyezményt. A problémát súlyosbítja, hogy nem környezetbarát a hajók újrahasznosításához kapcsolódó hulladék kezelése és ártalmatlanítása sem.

4.7. Az EGSZB megismétli, hogy a strukturális szegénység, valamint a többi szociális és jogi probléma szorosan kapcsolódik a munkahelyi biztonsággal és a környezetvédelemmel kapcsolatos minimális követelmények vagy végrehajtásuk hiányához. Ezek az országok továbbra vonakodnak emelni a normákat, és közbeavatkoznak az újrahasznosítási árakat illetően, mivel attól tartanak, hogy elesnek egy fontos bevételi forrástól. Mégis arra kellene kötelezniük a telepek üzemeltetőit, hogy ruházzanak be a létesítmények javításába, és olyan védelmet és munkakörülményeket biztosítsanak munkavállalóiknak, amelyeket azok megérdemelnek. Az érintett országokkal folytatandó további tárgyalások során az EU-nak ösztönözni kellene az említett nemzetközi szabványok alkalmazását és hatékony betartásukat, valamint a kapacitások építését.

4.8. Az EGSZB az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról szóló közleményhez kidolgozott véleményében (?) megerősítette, hogy világszerte hiány van a környezetvédelmi és a társadalmi fenntarthatósági elveknek megfelelő hajóbontó létesítményekből.

Ezért az uniós és nemzetközi szintű erőfeszítéseknek azokra az intézkedésekre kell összpontosítaniuk, amelyeket az újrahasznosítást végző dél-ázsiai államoknak tenniük kell létesítményeik nemzetközileg elfogadható szintre emelése érdekében.

4.9. Az EGSZB megjegyzi, hogy az egyezmény és az ennek végrehajtására vonatkozó iránymutatások célja a bázeli egyezményben foglaltakkal azonos ellenőrzési és végrehajtási szint biztosítása, és határozottan támogatandó.

4.10. A hajóbontásra alkalmazott „bölcsőtől a síríg” megközelítés összefüggésében az EGSZB nyomatékosan kéri az Európai Bizottságot, hogy a hajógyárakat vonja be az általuk épített hajók ártalmatlanításáért felelősek körébe. A világ kereskedelmi flottája túlnyomórészt japán, koreai és kínai gyárakban készült. A színvonalas hajózás felelősségi láncá értelmében minden szereplő vállalja a felelősség rá háruló részét. E koncepció a hajógyárak felelősségét az autó- és repülőgépgyártók saját termékeikért vállalt felelősségének példáját követve hangsúlyozza.

4.11. A kérdés vizsgálatánál az EGSZB-nek két, egymással ütköző paramétert kell mérlegre tennie. Egyfelől a legtöbb ázsiai újrahasznosító telepre még mindig jellemző riasztó környezetvédelmi és szociális feltételeket, másfelől a munkanélküliséget, amellyel a dél-ázsiai országokban az újrahasznosító telepek bevételeiből élő helyi közösségek szembesülhetnek. Következésképpen el kell kerülni, hogy a feltételek javítása káros hatással: a probléma más fejlődő országok tengerpartjaira való „áthelyezésével” járjon.

4.12. A hajóbontási folyamat hatékonyabbá tételének kérdésével a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) is foglalkozott. A hajók újrahasznosítására szolgáló létesítmények minősítési és ellenőrző rendszerét biztosító jövőbeli önkéntes nemzetközi szabványok (ISO 30000 és ISO 30003) célja, hogy az átfedéseket gondosan elkerülve támogassák az IMO, az ILO és a bázeli egyezmény munkáját.

## 5. Részletes megjegyzések

### 5.1. A hajók újrahasznosításáról szóló IMO-egyezmény mielőbbi végrehajtása

5.1.1. Az Európai Bizottság úgy véli, hogy az egyezmény 2015 előtt nem lép hatályba. Az EGSZB támogatja az egyezmény gyors ratifikálását és végrehajtását. Az uniós tagállamokat és az újrahasznosítást végző tagállamokat arra kellene ösztönözni, hogy minden szükséges intézkedést hozzanak meg az egyezmény mielőbbi hatálybalépése érdekében. Az EGSZB egyetért azzal, hogy az egyes kormányokat az egyezmény műszaki szabványainak az átmeneti időszakban való önkéntes alkalmazására kellene készíteni, amint az alkalmazás operacionális szempontból lehetséges.

(?) CESE 759/2008, előadó: Anna BREDIMA.

5.1.2. Az EGSZB támogatja az egyezmény közösségi jogba való átvételét egy, a főbb elemeket tartalmazó rendelet révén, ahogy ez az IMO AFS-egyezménye <sup>(8)</sup> esetében is történt. Ezzel párhuzamosan az Európai Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, hogy az újrahasznosító országokat milyen úton-módon lehetne rábírn hasonló lépésekre, azaz az egyezmény mielőbbi ratifikációjára és végrehajtására.

## 5.2. Hadihajók és egyéb, állami tulajdonban lévő hajók környezetkímélő bontása

5.2.1. Az EGSZB megjegyzi, hogy az egyezmény nem vonatkozik minden hajóra. Kivételt képeznek mindenekelőtt a hadihajók és az állami tulajdonban lévő hajók. Azonban elvárható lenne, hogy ezek a hajók is az egyezmény előírásainak megfelelően működjenek. Ezért az EGSZB javasolja, hogy az EU jövőbeli újrahasznosítási intézkedései ezekre a hajókra is terjedjenek ki. Egy ilyen kiterjesztés révén az uniós hajógyárakban számos új munkahely jön létre, egyúttal néhány jelentős szennyező hajót ki lehet vonni a tengeri forgalomból. Az EGSZB javasolja, hogy a hadihajók általi környezetszennyezést is vizsgálják meg. Úgy véli továbbá, hogy az 500 GT alatti kisebb hajók bontását uniós gyárakban kellene végezni.

5.2.2. Az EU-ban és a többi OECD-országban jelenleg a hajóbontó létesítményeknek nincs elegendő kapacitásuk az elkövetkező 10 évben leállítandó hadihajók és egyéb, állami tulajdonban lévő hajók bontására. Az EGSZB úgy véli, hogy a Harland and Wolff Heavy Industries szerepvállalása a hajóbontás terén <sup>(9)</sup> biztató példája annak, hogy a feleslegessé vált hajógyárakat és hajójavító üzemeket miként lehet hajóbontó létesítménnyé alakítani. Az EGSZB tudatában van annak, hogy az EU-ban a hajók újrahasznosítására szolgáló telepek létrehozását a helyi közösségek környezetvédelmi okokból a globális gazdasági visszaesés és a jelenlegi munkanélküliség ellenére is kifogásolhatják. Ha azonban a létező telepek az egyezmény előírásaival összhangban üzemelnek, lehetséges, hogy működésük elfogadható lesz a lakosság számára, és új munkahelyeket teremtenek.

5.2.3. A dél-ázsiai hajóbontók versenyelőnye a közeljövőben nem fog csökkenni, miközben Európának továbbra is szembe kell néznie a hadihajók és az állami tulajdonban lévő hajók bontásának problémájával. Az EU-nak gondoskodnia kellene az ilyen hajók OECD-létesítményekben való bontásáról vagy arról, hogy a hadihajók nem uniós országoknak történő eladásakor az értékesítési megállapodások hajóbontási záradékkal egészüljenek ki.

## 5.3. Amit az ágazat az átmeneti időben tehet

5.3.1. Az EGSZB osztja az Európai Bizottság aggodalmát az IMO-egyezmény hatálybalépését és teljes végrehajtását megelőző átmeneti időszak lehetőségeivel kapcsolatban. Egyetért azzal, hogy az érdekelt felek önkéntes kötelezettségvállalása lenne a leg egyszerűbb és leggyorsabb módja annak, hogy az e téren meghonosított eljárások megváltozzanak.

<sup>(8)</sup> A hajókon alkalmazott káros lerakódásgátló rendszerek tilalmáról, illetve korlátozásáról szóló nemzetközi egyezmény (782/2003/EK rendelet a szerves ónvegyületek hajókon történő használatának tilalmáról).

<sup>(9)</sup> A belfasti Harland and Wolff nemrégiben hulladékgazdálkodási engedélyt kapott tengeri hajók és tengeri építmények bontására, és hamarosan befejezi az MSC Napoli szétszerelését és újrahasznosítását.

5.3.2. Az EGSZB úgy véli, hogy az újrahasznosítás a vállalati szociális felelősség kérdése. Politikai ösztönzők, például a hajótulajdonosok és a hajókat példamutató módon újrahasznosító telepek számára „környezetbarát tengerész díjak” (*Clean Marine Awards*) kidolgozására kéri az Európai Bizottságot. Az ösztönzőknek olyan vonzó előnyöket kell kínálniuk, amelyeket érdemes megszerezni.

5.3.3. Az EGSZB méltányolja az ágazati szervezetek és a nem kormányzati szervezetek előremutató közreműködését, illetve támogatásukat az egyezmény kidolgozása során. Örömmel veszi azt is, hogy az ágazati szervezetek intézkedéssorozatot <sup>(10)</sup> határoztak meg, melynek figyelembevételére a hajótulajdonosoknak törekedniük kellene a biztonságos és környezetkímélő hajóbontás érdekében. Várható, hogy több hajótársaság elkötelezi magát hajói „zöld” bontása mellett, illetve késztetést kap az ilyen irányú szerepvállalásra. A hajók újrahasznosításának folyamatában azonban számos más szereplő is érintett, akiknek szintén kiegészítő intézkedéseket kell tenniük. Különösen fontos, hogy a hajógyárak szerződésben kötelezzék magukat „zöld hajók” építésére. Jelentős előrelépés lenne, ha a hajók újrahasznosítás céljából való értékesítésekor olyan szabványszerződések kerülnének alkalmazásra, mint például a BIMCO <sup>(11)</sup> által kidolgozott DEMOLISHCON, és a hajógyárak az átmeneti időszakban szerződésben köteleznék el magukat az egyezmény előírásainak figyelembevételére mellett.

## 5.4. A hulladékszállítási jogszabályok jobb érvényesítése

5.4.1. Az EGSZB örömmel veszi az Európai Bizottság arra irányuló szándékát, hogy útmutatást dolgoz ki a kiszolgált hajók tekintetében a jelenlegi hulladékszállítási jogszabályok hatékonyabbá tétele érdekében, valamint hogy elkötelezi magát a többoldalú együttműködés mellett, és felméri a bontásra kész hajókat tartalmazó lista megvalósíthatóságát.

5.4.2. A nemzetközi hulladékszállítási jog megállapítja, hogy miközben valamely hajó a bázeli egyezmény 2. cikke értelmében hulladéknak minősülhet, más nemzetközi jogszabályok értelmében továbbra is hajónak tekinthető. Következésképpen eltérnek a vélemények arról, hogy egy hajó metttől kezdve „hulladék”, illetve hogy a bontási folyamat megkezdése előtt lehet-e a hajót „szennyező tényezőnek”, a hajótulajdonost pedig „szennyezőnek” tekinteni. A hajótársaságok készpénzzel fizető vevőknek adják el a hajókat, akik gyakran más lobogó alatt helyezik üzembe a hajót, majd olyan újrahasznosító telepekre vezetik, ahol az újrahasznosított acél ára kiszorított vízmennyiségben mérve tonnánként (ldt) 150 és 700 USD között mozog. A gyakorlatban a legtöbb hajóüzemeltető csak ritkán van közvetlen vagy közvetett kapcsolatban a hajóbontó létesítményekkel. Fontos lenne pedig, hogy a hajógyárakkal közösen egyfelől biztosítani tudja a hajójában található potenciálisan veszélyes anyagokról vagy körülményekről szóló információk rendelkezésre állását, másfelől meg tudja határozni az éppen átadásra kerülő hajó általános állapotát.

<sup>(10)</sup> Interim measures for shipowners intending to sell ships for recycling [Ideiglenes intézkedések a hajókat újrahasznosítás céljából értékesíteni szándékozó hajótulajdonosok számára] (BIMCO, IACS, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, IPTA, OCIMF).

<sup>(11)</sup> BIMCO = The Baltic and International Maritime Council [Balti és Nemzetközi Tengerészeti Tanács].

5.4.3. A hajókat általában akkor küldik a bontóba, ha már nem használhatók kereskedelmi célra. A hajó kora önmagában nem tükrözi a hajó állapotát, sem pedig kereskedelmi életképességét, mely utóbbi a teherszállítási piac ingadozásaitól függ. Egyszerű feladat lenne jegyzéket vezetni egy bizonyos kornál öregebb hajókról, jóval nehezebb azonban egyrészt kideríteni, hogy egy adott hajót mikor ítélnék bontásra, másrészt bármiféle ellenőrzőintézkedést bevezetni az egyezmény hatálybalépése előtt. Az öreg és nagy kockázatot jelentő hajókat mindenesetre gondosan figyelemmel kellene kísérni, hogy biztosítani lehessen a bontást megelőző kötelezettségek teljesítését.

#### 5.5. A hajóbontó létesítmények ellenőrzése és tanúsítása

5.5.1. Az egyezmény felelősséggel ruhazza fel a lobogó szerinti államokat, a kikötőt biztosító államokat és az újrafelhasználásnak helyet adó államokat. Nem tartalmaz különleges előírásokat a létesítmények ellenőrzésével és tanúsításával kapcsolatban. A kiegészítő iránymutatások azonban kitérnek egy ilyen rendszerre az újrafelhasználásnak helyet adó állam ellenőrzése alatt. Az IMO-iránymutatások célkitűzését meg is lehet erősíteni a már kidolgozott, megfelelő ISO-szabványok párhuzamos alkalmazásával.

5.5.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) a biztonságos és környezetkímélő újrahasonosítás bemutatása érdekében tanulmányra adott megbízást<sup>(12)</sup> a hajók újrahasonosítását végző létesítmények tanúsítására irányuló integrált irányítási rendszer modelljének (IMS) kifejlesztése céljából. Ez az európai IMS az IMO-egyezmény végrehajtását megerősítő eszközként kellene, hogy működjön. Az EGSZB hozzáteszi, hogy egy ilyen tanúsítási folyamatnak nemzetközi hitelességgel kell bírnia, ezt pedig csupán egy független ellenőrzési rendszeren keresztül lehet elérni.

Kelt Brüsszelben, 2009. május 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke

Mario SEPI

#### 5.6. A fenntartható finanszírozás biztosítása

5.6.1. 2007-ben az Európai Bizottság kijelentette<sup>(13)</sup>: külön figyelmet kell szentelni annak a kérdésnek, hogy a pillanatnyi helyzet gyors megoldása érdekében az EU-ban meglévő környezetkímélő hajóbontó létesítmények, illetve a hajóikat „zöld” telepekre küldő hajótulajdonosok számára kell-e közvetlen pénzügyi támogatást nyújtani a hajóbontási művelet egészére vagy a szennyeződésmegszüntetésre.

5.6.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság egy tanulmány eredményei alapján fel kívánja mérni a környezetkímélő hajóbontás kötelező nemzetközi finanszírozási rendszerének (hajóbontási alap) kivitelezhetőségét. Az EGSZB abból indul ki, hogy a tanulmány figyelembe fogja venni az európai jogban foglalt „a szennyező fizet” és „gyártói felelősség” elvet, és úgy ítéli meg, hogy a biztonságos és fenntartható hajóbontás finanszírozásának problémája csak akkor oldódik meg, ha megfelelő megállapodások születnek, amelyek kellően tükrözik a felelősség megoszlását az érdekelt felek között az adott hajó élethossza során.

5.6.3. Az IMO már létrehozott egy önkéntes nemzetközi hajóújrahasonosítási alapot, amelynek célja, hogy az IMO műszaki együttműködési tevékenységei révén támogassa a hajók újrahasonosításának biztonságos és környezetkímélő kezelését. A hajótulajdonosokat arra kellene ösztönözni, hogy járuljanak hozzá ehhez az alaphoz. Tovább kellene tanulmányozni, hogy egy ilyen alap miként támogathatja az egyezmény célkitűzését. Egy hasonló célokat szolgáló uniós alap finanszírozási gondokba ütközne, mivel az uniós jogszabályok nem teszik lehetővé a környezetbarát hajóbontás pénzügyi támogatását.

(12) Study on the Certification of Ship Recycling Facilities, Final Report [Tanulmány a hajók újrahasonosítását végző létesítmények tanúsításáról, végleges jelentés], 2008. szeptember.

(13) COM(2007) 269 végleges.