ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.8.2017
COM(2017) 420 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

για τη σκοπιμότητα χρηματοδοτικού μέσου το οποίο θα διευκολύνει την ασφαλή και ορθή ανακύκλωση πλοίων

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Κάθε χρόνο, εκατοντάδες μεγάλα πλοία πωλούνται για διάλυση σε παραλίες με παλίρροια χωρών της Νότιας Ασίας[1]. Οι αρνητικές συνέπειες της πρακτικής αυτής για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία είναι πλήρως τεκμηριωμένες[2]. Οι δυσκολίες επιβολής της σύμβασης της Βασιλείας[3] όσον αφορά τα πλοία, καθώς και η ευρωπαϊκή απαγόρευση των εξαγωγών επικίνδυνων αποβλήτων σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ[4], οδήγησαν στην έγκριση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ το 2009[5] και στην έκδοση του ευρωπαϊκού κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων το 2013,[6] αντίστοιχα. Χρησιμοποιώντας τη δυνατότητα που προσφέρει το άρθρο 1 παράγραφος 2 της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων θεσπίζει αυστηρότερες απαιτήσεις απ' ό, τι η σύμβαση, κυρίως όσον αφορά την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Το άρθρο 29 («Οικονομικό κίνητρο») του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων[7] καλεί την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση για «τη σκοπιμότητα θέσπισης χρηματοδοτικού μέσου το οποίο θα διευκολύνει την ασφαλή και ορθή ανακύκλωση πλοίων και να την συνοδεύσει, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετική πρόταση». Η παρούσα έκθεση υποβάλλεται για τη συμμόρφωση με την εν λόγω υποχρέωση υποβολής έκθεσης. Αρχικά, συνοψίζει την τρέχουσα κανονιστική προσέγγιση ως προς τα θέματα που απορρέουν από την ανακύκλωση πλοίων (I). Στη συνέχεια, παρουσιάζει την κατάσταση της έρευνας για τη σκοπιμότητα θέσπισης χρηματοδοτικού κινήτρου για την ασφαλή και ορθή ανακύκλωση των πλοίων (II), εισάγοντας μια νέα έννοια, την *άδεια ανακύκλωσης πλοίων* (III). Η έκθεση περιέχει επίσης περίληψη των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων (IV) και καταλήγει σε συμπέρασμα (V).

---

[1] MKO Shipbreaking Platform, Κατάλογος όλων των πλοίων που διαλύθηκαν παγκοσμίως το 2016, http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2017/02/Stats-Graphs_2016-List_FINAL1.pdf

[2] Βλ. ιδίως Science for Environment Policy, τεύχος 55, Ιούνιος 2016, http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/ship_recycling_reducing_human_and_environmental_impacts_55si_en.pdf

[3] Η σύμβαση της Βασιλείας για τον έλεγχο της διασυνοριακής διακίνησης επικίνδυνων αποβλήτων και της διάθεσής τους εγκρίθηκε στις 22 Μαρτίου 1989· http://www.basel.int/theconvention/overview/tabid/1271/default.aspx

[4] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2006, για τις μεταφορές αποβλήτων, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1454069470717&uri=CELEX:02006R1013-20160101

[5] Διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων. Για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ πρέπει να κυρωθεί από 15 κράτη που να αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 40 % της χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου και συνολικό μέγιστο ετήσιο όγκο ανακύκλωσης πλοίων τουλάχιστον 3 % της χωρητικότητας του στόλου των κρατών που θα κυρώσουν τη σύμβαση. Σύμφωνα με στοιχεία του Φεβρουαρίου 2017 η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δεν έχει τεθεί ακόμα σε ισχύ, δεδομένου ότι έχει μεν κυρωθεί από πέντε χώρες, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών της ΕΕ Γαλλίας και Βελγίου, αλλά δεν έχει κυρωθεί από κανένα κράτος με σημαντική δραστηριότητα ανακύκλωσης πλοίων http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx

[6] Ο κανονισμός εστιάζει ιδιαίτερα στα πλοία που δραστηριοποιούνται στα ύδατα της ΕΕ και στα πλοία που φέρουν σημαίες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κανονισμός όχι μόνο αντανακλά τις απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, αλλά και προσθέτει αυστηρότερες περιβαλλοντικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ασφάλειας, όπως επιτρέπεται από το άρθρο 1 παράγραφος 2 της σύμβασης.

[7] «Ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων» - Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων· http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1257

Ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων εισάγει σαφή σειρά μέσων. Το πρωταρχικό μέσο, με χρονοδιάγραμμα για τη θέσπιση και μια σειρά συναφών υποχρεώσεων που προσδιορίζονται ρητά στο κείμενο του κανονισμού, είναι ο *Ευρωπαϊκός κατάλογος μονάδων ανακύκλωσης πλοίων*. Από την 31η Δεκεμβρίου 2018 το αργότερο, τα πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ επιτρέπεται να ανακυκλώνονται μόνο στις μονάδες που απαριθμούνται στον κατάλογο. Ένας πρώτος κατάλογος 18 συμμορφούμενων μονάδων που βρίσκονται στην ΕΕ δημοσιεύτηκε τον Δεκέμβριο του 2016[8]. Από το 2017 στον κατάλογο αυτό θα μπορούσαν να προστεθούν πρόσθετες μονάδες που βρίσκονται εκτός ΕΕ[9]. Δεδομένου ότι ο ευρωπαϊκός κατάλογος υποστηρίζεται από αξιολογήσεις και επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν επιτόπου ανεξάρτητα από επιχειρηματικά συμφέροντα, δημιουργεί μοναδική για τη φήμη προστιθέμενη αξία στον τομέα. Οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων μπορούν να αποκτήσουν αποκλειστική πρόσβαση στην ανακύκλωση των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ σε αντάλλαγμα της επίτευξης υψηλών προτύπων απόδοσης. Ομοίως, οι πλοιοκτήτες μπορούν να ενισχύσουν τα διαπιστευτήριά τους σε θέματα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και να περιορίσουν την ευθύνη τους σε σχέση με την κατώτερη των προδιαγραφών ανακύκλωση πλοίων, εάν χρησιμοποιούν για τη διάλυση των πλοίων τους τις μονάδες του εν λόγω καταλόγου. Περαιτέρω, επειδή ο ευρωπαϊκός κατάλογος αποτελεί το μοναδικό μέσο αυτού του είδους, θα μπορούσε να παράσχει κίνητρο βελτίωσης για πλοία πέραν εκείνων που φέρουν σημαία της ΕΕ, γεγονός που θα μπορούσε να συμβάλει στη δημιουργία συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού.

Στο άρθρο 29 και στην αιτιολογική σκέψη 19 του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων αναφέρεται ένας δυνητικός δεύτερος χρηματοοικονομικός μηχανισμός, ως μέτρο έκτακτης ανάγκης κατά ενδεχόμενων κινδύνων καταστρατήγησης του ευρωπαϊκού καταλόγου[10]. Η καταστρατήγηση συνίσταται στην αλλαγή της σημαίας των πλοίων με σημαία χώρας εκτός ΕΕ για να διευκολυνθεί η διάλυση σε διαλυτήριο που δεν περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο. Στο επίκεντρο αυτού του κινδύνου είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους: η αγορά ανακύκλωσης πλοίων κυριαρχείται ως επί το πλείστον από κατώτερα των προδιαγραφών διαλυτήρια πλοίων τα οποία μπορούν να προσφέρουν καλύτερες τιμές για τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λόγω του χαμηλού κόστους εργασίας, της υψηλής εξωτερικότητας όσον αφορά την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον, των ανεπαρκών επενδύσεων σε μηχανήματα και της ελάχιστης έως μηδαμινής ικανότητας διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων. Το αποτέλεσμα, απ' ό, τι έχει παρατηρηθεί, είναι ότι στην ανακύκλωση πλοίων συνήθως δεν εφαρμόζεται η αρχή *«ο ρυπαίνων πληρώνει»*[11]. Η παροχή οικονομικού κινήτρου θα αποσκοπούσε στην εξουδετέρωση του κενού ως προς το κέρδος μεταξύ της διάλυσης σε

[8] http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/list_ship_recycling_facilities.pdf

[9] Η Επιτροπή επανεξετάζει επί του παρόντος 22 αιτήσεις για καταχώριση στον κατάλογο, τις οποίες έχει λάβει από μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται στην Κίνα, στην Ινδία, στην Τουρκία και στις ΗΠΑ.

[10] Το άρθρο 29 περιλαμβάνει την υποχρέωση υποβολής έκθεσης· η αιτιολογική σκέψη 19 περιέχει περισσότερες λεπτομέρειες, υπογραμμίζοντας ότι το δυνητικό κίνητρο ακολουθεί μια προσέγγιση ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το πλοίο και εστιάζει στον πλοιοκτήτη.

[11] Βλ. επίσης Milieu&COWI, Study in relation to options for new initiatives regarding dismantling of ships – Note on the ship dismantling fund, Pros and cons of the three options (Μελέτη σχετικά με επιλογές για νέες πρωτοβουλίες σχετικά με τη διάλυση των πλοίων – Σημείωμα σχετικά με τη χρηματοδότηση της διάλυσης πλοίων, Υπέρ και κατά των τριών επιλογών), σ. 17, Αύγουστος 2009
http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/fund_note.pdf

ναυπηγεία κατώτερα των προδιαγραφών και της διάλυσης σε ναυπηγεία που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Η ανακοίνωση του 2008 που πρότεινε μια στρατηγική της ΕΕ για τη διάλυση των πλοίων[12] και η εκτίμηση επιπτώσεων του 2012[13] είχαν αμφότερες προβλέψει τη σταδιακή προσέγγιση που αντικατοπτρίζεται στον κανονισμό.

II. ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΜΕΣΟ

Ένα χρηματοδοτικό μέσο είχε ήδη εξεταστεί πριν από την έγκριση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Μια μελέτη του 2005[14] πρότεινε την ίδρυση «*Ταμείου ανακύκλωσης πλοίων*» που θα ήταν αρμόδιο για τη συλλογή τελών και την εκταμίευση κεφαλαίων για την περιβαλλοντικά ορθή διάλυση. Εξέταζε, επίσης, τη θέσπιση μιας «*υποχρεωτικής ασφάλισης ζωής*» για την κάλυψη του κόστους της «καθαρής» ανακύκλωσης. Ακολουθώντας μια διαφορετική προσέγγιση, η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ περιέχει μια ρήτρα «χρηματοδότησης» στο άρθρο για την τεχνική συνεργασία, στη βάση εθελοντικών συνεισφορών. Η ρήτρα αυτή δεν αφορά την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Εκτός ΕΕ, η Κίνα εισήγαγε ένα συνδυασμένο πρόγραμμα χρηματοδότησης για την κατασκευή και την ανακύκλωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία της Κίνας το 2013· το πρόγραμμα ανανεώθηκε το 2016.

Τον Δεκέμβριο του 2014 η Επιτροπή ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης για την ενημέρωση της παρούσας έκθεσης. Η μελέτη είχε βάση προηγούμενες μελέτες[15] και σκοπός της ήταν να εξετάσει τα κενά στην έρευνα, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τους χρηματοδοτικούς πόρους που θα δημιουργούνται και θα εκταμιεύονται, τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό, τον διοικητικό φόρτο και τις νομικές συνέπειες όσον αφορά π.χ. τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου και τους κανόνες της ΕΕ. Η μελέτη αποσκοπούσε επίσης να συμβάλει στον καλύτερο σχεδιασμό ενός επιχειρησιακού μέσου με το οποίο θα διευκολύνεται η ασφαλής και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων.

---

[12] Ανακοίνωση COM(2008) 767 τελικό, της 19ης Νοεμβρίου 2008, όπου αναπτύσσεται «Μία στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων» και εκτίμηση των επιπτώσεών της στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής SEC(2008) 2846: «*εάν προκύψει ότι [...] οι αντιδράσεις των συντελεστών της αγοράς δεν εξασφαλίζουν το ποθητό αποτέλεσμα, η επιλογή συστήματος χρηματοδότησης με την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» θα πρέπει να επανεξεταστεί*»

[13] Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων [SWD(2012) 47 τελικό], http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Impact%20Assessment.pdf «*Αν συνεχιστούν τα προβλήματα συμμόρφωσης, θα μπορούσαν να αναληφθούν περαιτέρω δράσεις σε επίπεδο ΕΕ, όπως η σύσταση ενός ενωσιακού ταμείου διάλυσης πλοίων*».

[14] The Ship Recycling Fund – Financing environmentally sound scrapping and recycling of sea-going ships (Το Ταμείο Ανακύκλωσης Πλοίων – Χρηματοδότηση της φιλικής προς το περιβάλλον διάλυσης και ανακύκλωσης των θαλασσοπλοούντων πλοίων), Ecorys (2005) http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2011/11/ECORYS-survey-on-a-ship-recycling-fund.pdf

[15] Βλ. ιδίως τις εκθέσεις Ecorys του 2005 για τη Greenpeace, COWI/Milieu 2009 για την εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής, Profundo 2013 *Financial mechanisms to ensure responsible ship recycling (Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για να εξασφαλίζεται η υπεύθυνη ανακύκλωση πλοίων)*, Milieu 2013 για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι υφιστάμενες μελέτες –εκτός της μελέτης του 2016, που εκπονήθηκε προς ενημέρωση της παρούσας έκθεσης– είναι όλες προγενέστερες της έκδοσης του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων στην τελική του μορφή.

Η μελέτη, που δημοσιεύτηκε τον Ιούνιο του 2016[16], απέρριπτε πολλές επιλογές που είχαν διερευνηθεί σε παλαιότερες μελέτες για τους ακόλουθους λόγους:

Κατηγορία επιλογών	Επιλογή	Κύριο μειονέκτημα
(Μη χρηματοδοτικά μέσα)	*(Μη χρηματοδοτικά μέτρα, π.χ. κυρώσεις για τον προτελευταίο ιδιοκτήτη)*	*(Ευκολία καταστρατήγησης ή ενθάρρυνση επιπρόσθετης συμπεριφοράς καταστρατήγησης και/ή έλλειψη κατάλληλου μηχανισμού επιβολής.)*
Μέσα που υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες να συγκεντρώσουν τα απαιτούμενα κεφάλαια μέσω ενός μηχανισμού που τελεί υπό ιδιωτική διαχείριση, ο οποίος συνδέεται με ένα μοναδικό πλοίο	Εγγύηση ανακύκλωσης πλοίων	Δύσκολη μεταβίβαση σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας· δυσανάλογη για τα πλοία με χαμηλή συχνότητα κατάπλων σε λιμένες της ΕΕ.
	Λογαριασμός ανακύκλωσης πλοίων	Δύσκολη μεταβίβαση σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας· δυσανάλογος για τα πλοία με χαμηλή συχνότητα κατάπλων σε λιμένες της ΕΕ.
	Ασφάλιση ανακύκλωσης πλοίων	Έλλειψη «ασφαλισμένου αντικειμένου» λόγω έλλειψης απρόβλεπτου γεγονότος πλην της απώλειας του σκάφους λόγω ατυχήματος. Δεν είναι εφικτό ως ξεχωριστό μέσο.
Μέσα που υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες να καταβάλλουν εισφορές σε ένα δημόσιο σύστημα (ταμείο) με βάση πληρωμές που θα πραγματοποιούνται κατά την πρόσβαση στους λιμένες της ΕΕ.	Λιμενικά τέλη	Υψηλός διοικητικός φόρτος για τους λιμένες· ενδεχόμενη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ΠΟΕ· πιθανό να θεωρηθούν ως φορολόγηση εκτός των αρμοδιοτήτων της ΕΕ.

III. Η ΑΔΕΙΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η μελέτη του 2016 προσδιορίζει μια νέα επιλογή –την *άδεια ανακύκλωσης πλοίων*. Η άδεια είναι μια προσπάθεια συνδυασμού των πλεονεκτημάτων των επιλογών που απορρίφθηκαν και υπέρβασης των μειονεκτημάτων τους. Οι βασικές αρχές της είναι οι εξής:

1. Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ θα λαμβάνουν εκ των προτέρων άδεια από έναν κεντρικό φορέα (π.χ. μια υφιστάμενη ευρωπαϊκή υπηρεσία). Η άδεια θα αποτελεί μέσο του δημόσιου διοικητικού δικαίου·
2. Κατά την υποβολή αίτησης για άδεια, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να καταβάλουν συνεισφορά. Η συνεισφορά θα καλύπτει ένα μικρό διοικητικό τέλος (0,8 %) και ένα πριμ που θα προορίζεται για το συγκεκριμένο πλοίο (99,2 %)·

[16] Ecorys, DNV-GL, Erasmus School of Law, *Financial instrument to facilitate safe and sound ship recycling* (Χρηματοδοτικό μέσο για τη διευκόλυνση της ασφαλούς και ορθής ανακύκλωσης πλοίων), Ιούνιος 2016. http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/financial_instrument_ship_recycling.pdf

3. το πριμ που θα επιβάλλεται θα εξαρτάται από το ποσό του κεφαλαίου που πρέπει να συγκεντρωθεί ώστε να γεφυρωθεί το οικονομικό κενό μεταξύ της διάλυσης σε ναυπηγεία κατώτερα των προδιαγραφών και της διάλυσης σε ναυπηγεία που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο, στο τέλος της ζωής του πλοίου. Το πριμ θα εξαρτάται επίσης από το χρονικό διάστημα εντός του οποίου θα συγκεντρωθεί το κεφάλαιο·
4. το πλήρες ποσό του κεφαλαίου θα καταβληθεί στον τελικό ιδιοκτήτη του πλοίου υπό τον όρο ότι το πλοίο έχει αποσταλεί σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων του ευρωπαϊκού καταλόγου·
5. σε περίπτωση που δεν επιλεχθεί η ανακύκλωση σε μονάδα που περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο, η κύρωση που θα επιβληθεί θα συνίσταται στην απώλεια των κεκτημένων δικαιωμάτων·
6. για να αποφευχθεί ένα σύστημα δυσανάλογο για τα πλοία που έχουν είτε πολύ μεγάλη είτε πολύ μικρή συχνότητα κατάπλου σε λιμένα, η ισχύς της άδειας θα έχει βάση τον χρόνο και όχι τον αριθμό των κατάπλων (δηλαδή μια άδεια διάρκειας ενός μηνός θα είναι φθηνότερη από μια ετήσια άδεια, αλλά θα παρέχει μικρότερη αξίωση πληρωμής στο τέλος του κύκλου ζωής του πλοίου). Θα μπορούσαν να προβλεφθούν πιο εξειδικευμένα κριτήρια, π.χ. να πριμοδοτούνται τα πλοία που έχουν σχεδιαστεί για ευκολότερη ανακύκλωση.

Η μελέτη προσδιορίζει ορισμένες από τις δυνητικές επιπτώσεις[17] της θέσπισης άδειας ανακύκλωσης πλοίων και παρουσιάζει στοιχεία για την εφαρμογή[18], στα οποία συμπεριλαμβάνονται ο ρόλος ενός ευρωπαϊκού οργανισμού (νέου ή υφιστάμενου), η χρήση των κατασχεθέντων κεφαλαίων και ένα απλό σύστημα για τα πλοία που φέρουν σημαία τρίτης χώρας.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) και διάφορες ενώσεις ενδιαφερομένων έχουν εκφράσει την άποψή τους σχετικά με την άδεια ανακύκλωσης πλοίων.

Η ΕΟΚΕ εξέδωσε γνώμη για το θέμα αυτό στις 19 Οκτωβρίου 2016[19]. Στη γνώμη αυτή, η άδεια ανακύκλωσης πλοίων χαρακτηρίζεται ως «*προοδευτικός, εκτελεστός χρηματοδοτικός μηχανισμός*» και καλείται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να τη θεσπίσει. Η ΜΚΟ Shipbreaking Platform –μια κεντρική οργάνωση διαφόρων ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στην ανακύκλωση πλοίων–, η συνδικαλιστική συνομοσπονδία IndustriAll και η SEA EUROPE (Ένωση ναυπηγείων και κατασκευαστών ναυτιλιακού εξοπλισμού), εξέδωσαν κοινή δήλωση υποστηρίζοντας τα συμπεράσματα της γνώμης της ΕΟΚΕ στις 20 Οκτωβρίου 2016.

[17] Βλ. τμήμα 4 της Ecorys, DNV-GL, Erasmus School of Law, Ιούνιος 2016 (πίνακας των επιπτώσεων ανάλογα με το κόστος της άδειας υπάρχει στη σελίδα 83).
[18] Βλ. τμήμα 5.2 της Ecorys, DNV-GL, Erasmus School of Law, Ιούνιος 2016.
[19] Γνώμη της ΕΟΚΕ: Διάλυση πλοίων και κοινωνία της ανακύκλωσης, EESC-2016-00456. Έγκριση: 202 υπέρ, 2 κατά, 3 αποχές. http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.ccmi-opinions.38327

Ο ESPO (Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων) απέσυρε την εναντίωσή του στο οικονομικό κίνητρο το 2015, με το σκεπτικό ότι η άδεια αποφεύγει το βασικό μειονέκτημα μιας προγενέστερης ιδέας σύμφωνα με την οποία οι λιμένες θα εισέπρατταν τις εισφορές.

Οι οργανώσεις πλοιοκτητών ECSA (Ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας), ASA (Ένωση εφοπλιστών της Ασίας) και το ICS (Διεθνές Επιμελητήριο Εμπορικής Ναυτιλίας) αντέδρασαν στη δημοσίευση της μελέτης τον Ιούλιο του 2016. Η άποψή τους είναι ότι η άδεια ανακύκλωσης πλοίων θα διαταράξει τις προσπάθειες κύρωσης της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Μια νομική γνωμοδότηση που εκπονήθηκε για λογαριασμό των οργανώσεων πλοιοκτητών χαρακτηρίζει περαιτέρω την άδεια ανακύκλωσης πλοίων ως «*πρωτογενές δημοσιονομικό μέτρο*», προτείνει να μην διαθέτει η ΕΕ καμία αρμοδιότητα διαχείρισης του συστήματος ανακύκλωσης πλοίων και συνάγει ότι υπάρχει ασυμβατότητα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS), με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και με την αρχή της κοινής αλλά διαφοροποιημένης ευθύνης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αρκετά από τα ζητήματα αυτά εξετάστηκαν στη μελέτη του 2016 που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής[20].

Αντιθέτως, η ΜΚΟ Shipbreaking Platform δημοσίευσε ένα έγγραφο θέσης τον Οκτώβριο του 2016[21] που υποστηρίζει τα νομικά επιχειρήματα της μελέτης του 2016. Η ανάλυση τονίζει ότι η άδεια ανακύκλωσης πλοίων δεν θα προκαλούσε το «εμπόδιο στο εμπόριο» το οποίο φοβούνται οι οργανώσεις πλοιοκτητών ως το βασικό επιχείρημα για την ασυμβατότητα με τους κανόνες του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, είτε πρόκειται για εμπόριο αγαθών, εμπόριο πλοίων ή εμπόριο χάλυβα στο τέλος του κύκλου ζωής. Στην ανάλυση σημειώνεται επίσης ότι ο κανονισμός για την ανακύκλωση πλοίων αποτελεί συμπλήρωμα της δράσης για τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, που επιτρέπεται από την ίδια τη σύμβαση και ενθαρρύνεται γενικότερα στο πλαίσιο της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS), όπου οι οργανώσεις πλοιοκτητών διακρίνουν σύγκρουση νομικών καθεστώτων.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή αναγνωρίζει την αξία μιας δυνητικής άδειας ανακύκλωσης πλοίων, η οποία αντιπροσωπεύει την πλέον ελπιδοφόρα επιλογή που έχει διερευνηθεί μέχρι σήμερα. Ωστόσο, η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι ορισμένα ζητήματα χρειάζονται περαιτέρω ανάλυση, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη συμβατότητα του εν λόγω δυνητικού χρηματοδοτικού μέσου με το ενωσιακό και το διεθνές δίκαιο.

---

[20] Στα παραρτήματα Β («Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του ΠΟΕ») και Γ («Εξωεδαφικότητα και άδεια ανακύκλωσης πλοίων») της μελέτης του 2016 υπογραμμίζεται ότι α) από νομικής πλευράς είναι σαφώς σκόπιμο να μην ταυτοποιείται η άδεια ανακύκλωσης πλοίων με «φορολογικό μέτρο», β) η ΕΕ θα ενεργεί εντός των ορίων της αρμοδιότητάς της, γ) με την άδεια ανακύκλωσης πλοίων αποφεύγεται η διάκριση σε βάρος των πλοίων που φέρουν την σημαία τρίτων χωρών και δ) η νομολογία επισημαίνει τη μεγάλη πιθανότητα συμβατότητας με τους κανόνες του ΠΟΕ.

[21] ΜΚΟ Shipbreaking Platform, *Make the Polluter pay! Why we need the EU Ship Recycling Licence* (Ο ρυπαίνων πληρώνει! Γιατί χρειαζόμαστε την άδεια ανακύκλωσης πλοίων της ΕΕ), http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2016/10/Position-Paper-FINANCIAL-INCENTIVE-Final-Version.pdf

Σύμφωνα με τη σταδιακή προσέγγιση που περιγράφηκε για πρώτη φορά στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 2008 και στην εκτίμηση επιπτώσεων του 2012 και αντικατοπτρίζεται στο τελικό κείμενο του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων, η ανάγκη για πρόσθετα μέτρα σχετικά με τα χρηματοδοτικά κίνητρα θα επαναξιολογηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο, με βάση μια ανάλυση της χρήσης και των αποτελεσμάτων του ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων.