ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ 2009 - 2014

Документ за разглеждане в заседание

A7-0166/2014

11.3.2014

***

ПРЕПОРЪКА

относно проекта на решение на Съвета относно ратификацията или присъединяването на държавите членки в интерес на Европейския съюз към Международната конвенция от Хонконг от 2009 г. за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби
(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

Докладчик: Карл Шлютер

PR_NLE-AP_art90

Легенда на използваните знаци

*	Процедура на консултация
***	Процедура на одобрение
***I	Обикновена законодателна процедура (първо четене)
***II	Обикновена законодателна процедура (второ четене)
***III	Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....6

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ 11

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно проекта на решение на Съвета относно ратификацията или присъединяването на държавите членки в интерес на Европейския съюз към Международната конвенция от Хонконг от 2009 г. за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби
(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

(Одобрение)

Европейският парламент,

– като взе предвид проекта на решение на Съвета (15902/2013),

– като взе предвид Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО[1],

– като взе предвид искането за одобрение, представено от Съвета в съответствие с член 192, параграф 1, и член 218, параграф 6, втора алинея, буква а), подточка v) и параграф 8, от Договора за функционирането на Европейския съюз (C7-0485/2013),

– като взе предвид член 81 и член 90, параграф 7 от своя правилник,

– като взе предвид препоръката на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (A7-0166/2014),

1. одобрява проекта на решение на Съвета относно ратификацията на или присъединяването на държавите членки към Международната конвенция от Хонконг от 2009 г. за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби;

2. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на правителствата и на парламентите на държавите членки.

[1] ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

1. Конвенцията от Хонконг

Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби бе приета на 15 май 2009 г. под егидата на Международната морска организация. Необходимо е тя да бъде ратифицирана от основните държави на флага и държави, в които се извършва рециклиране, за да влезе в сила и да има правни последици. На 9 януари 2014 г. Конвенцията бе подписана от пет страни, а единствената страна, която до момента се е присъединила към нея, е Норвегия[1]. Според преобладаващото мнение Конвенцията няма да влезе в сила преди 2020 г.

2. Регламентът на ЕС относно рециклирането на кораби

Съгласно разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци износът на кораби от ЕС до държави извън ОИСР с цел рециклиране е незаконен. Износът на опасни отпадъци от ЕС до държави извън ОИСР е забранен от 1998 г. и поради множеството опасни материали на борда на корабите всеки кораб, който предстои да бъде разглобен, представлява опасен отпадък. За съжаление забраната за износ не е приспособена към особеностите на корабите, защото е трудно да се определи кога корабите се превръщат в отпадък. Поради тази причина е трудно забраната за износ да се прилага към корабите, които представляват отпадъци, и всъщност е почти систематично пренебрегвана от общността на корабоплаването още от своето приемане.

На 20 ноември 2013 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) № 1257/2013 относно рециклирането на кораби. Целта на този регламент е да се гарантира екологосъобразното рециклиране на кораби от ЕС. Регламентът има за цел също и да се улесни ратифицирането на Международната конвенция от Хонконг от 2009 г. за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби („Конвенцията от Хонг Конг“).

Новият регламент влиза в сила не по-рано от 31 декември 2015 г. и не по-късно от 31 декември 2018 г. Когато е приложимо, по силата на този регламент корабите от ЕС ще са изключени от обхвата на Регламент (ЕО) № 1013/2006 относно превози на отпадъци. По този начин ще се узакони рециклирането на кораби от ЕС в държави извън ОИСР, при условие че рециклирането се извършва в съоръжения, които са включени в европейски списък. За да бъдат включени в европейския списък, съоръженията трябва да отговарят на строги стандарти.

3. „Разглобяване на морския бряг“?

От първостепенно значение е да се припомни, че при приемането на новия регламент относно рециклирането на кораби законодателите на ЕС се възползваха от своето

[1] http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014%20New%20Version.pdf

изключително право съгласно член 1, параграф 2 от Конвенцията от Хонконг, за да предприемат по-строги мерки за гарантиране на наистина безопасно и екологосъобразно рециклиране на корабите.

Това е особено важно с оглед на продължаващите разногласия относно „разглобяването на морския бряг“ — преобладаващият понастоящем метод за разглобяване на кораби на брега и в тинести плитчини в приливни зони. „Разглобяването на морския бряг“ излага работниците на голям риск както от остри, така и от хронични заболявания, и води до сериозно замърсяване на околната среда. За съжаление Конвенцията от Хонконг не изключва практиката на „разглобяване на морския бряг“.

Законодателите на ЕС обаче приеха разпоредби в новия регламент относно рециклирането на кораби, с които ясно се изключва възможността за прибавяне към европейския списък на съоръжения, в които се практикува разглобяване на морския бряг.

На първо място, в член 13 от Регламент (ЕС) № 1257/2013 се посочват множество изисквания за съоръженията за рециклиране на кораби, които е невъзможно да се спазят на брега:

- буква в) — да функционират от изградени структури;
- буква е) — да предотвратяват вредните въздействия върху здравето на човека и околната среда, включително да се демонстрира контрол върху всякакви изтичания, по-специално в приливни зони,
- буква ж), подточка i) – затваряне на всички опасни материали, които се намират на борда по време на процеса на рециклиране на кораба, за да се предотврати всякакво изпускане на тези материали в околната среда; както и извършване на манипулации с опасни материали и отпадъци, получени в процеса на рециклиране на кораба, само върху непромокаеми подове с ефективни системи за оттичане; и
- буква з) – да осигуряват бърз достъп за оборудване за реагиране в извънредни ситуации, като например противопожарно оборудване и превозни средства, линейки и кранове, до кораба и до всички места на съоръжението за рециклиране на кораби.

Второ, регламентът съдържа четири гаранции, които имат за цел да осигурят съответствие с тези критерии:

- редовно удостоверяване, включително проверки на място от независими експерти в областта на съоръженията за рециклиране на кораби (член 15, параграф 4),
- Комисията трябва да оценява заявленията в трети държави преди включване в списъка (член 16, параграф 1, буква б)), включването е валидно само за максимален период от пет години (член 16, параграф 3), то подлежи на подновяване, но за целта е необходимо да се представят актуализирани доказателства (член 15, параграф 6), а Комисията изключва съоръженията от списъка когато те престанат да отговарят на изискванията или не бъдат представени актуализирани доказателства при подновяване (член 16, параграф 4),

- на НПО се разрешава да отправят молба до Комисията за предприемане на действия в случай на несъответствие с изискванията (член 23), и
- на Комисията се разрешава да изпраща *ad hoc* проверки (член 15, параграф 4).

И трето, в съображение 7 изрично е посочено намерението на регулатора да се пренасочват корабите от ЕС от неотговарящи на стандартите съоръжения към съоръжения за рециклиране, които използват безопасни и екологосъобразни методи на разглобяване. В него се посочва също така, че съоръженията за рециклиране на кораби, разположени в трета държава, следва да постигат висока степен на защита на здравето на човека и на околната среда, която в общи линии е равностойна на защитата в Съюза — в противен случай те няма да бъдат включени в европейския списък.

Разглобяването на кораб на морския бряг очевидно би било в нарушение на разпоредбите на Рамковата директива за отпадъците (Директива 2008/98/ЕО). Следователно не може да се допусне, че с „разглобяването на морския бряг“ може да се постигне високо ниво на защита на здравето на човека и на околната среда, която „в общи линии е равностойна на защитата в Съюза“. Поради това законодателят, при узаконяването на рециклирането на кораби от ЕС в държави извън ОИСР с цел да може ефективно да регулира тяхното рециклиране, ясно показа, че то може да се извършва само в подходящи съоръжения.

4. Предложението на Комисията за ратифициране на Конвенцията от Хонконг

Комисията, в своето предложение COM(2012)0120 final, предложи всички държави членки да бъдат задължени да ратифицират Конвенцията от Хонконг при влизането в сила на новия регламент относно рециклирането на кораби и във всички случаи не по-късно от три години след влизането в сила на решението на Съвета.

5. Решението на Съвета за ратифициране на Конвенцията от Хонконг

Съветът измени предложението на Комисията: преработеният проект на решение на Съвета вече не задължава държавите членки да ратифицират, а само ги упълномощава да го направят — и следователно не поставя краен срок за ратифициране от държавите членки.

Освен това, и което е особено важно, в решението на Съвета изрично се пояснява, че само някои членове от Регламента относно рециклирането на кораби предвиждат привеждане в съответствие с Конвенцията: Член 5, параграф 9 [sic!] относно актуализирането на инвентарния опис на опасните материали, член 7, параграф 2 относно плана за рециклиране на кораби, член 10, параграфи 1 и 2 относно свидетелствата за инвентарен опис и член 12, параграфи 1 и 3 относно изискванията за кораби, плаващи под флага на трета държава, да разполагат на борда си с инвентарен списък на опасните материали.

Решението на Съвета — и с право! - не се позовава на различни други членове, в които новият регламент надхвърля разпоредбите на Конвенцията от Хонконг, като например, *inter alia:*

- член 13, в който се посочват изискванията, необходими за включването на съоръженията за рециклиране на кораби в европейския списък,
- член 15, в който се посочват конкретните доказателства, които трябва да се предоставят, за да се докаже съответствие с член 13, включително редовни проверки на място,
- член 16 относно съставянето и актуализирането на европейския списък,
- член 23, в който се дава право на физически или юридически лица да подават молба за предприемане на действия в случай на нарушение на член 13 във връзка с член 15 и член 16, параграф 1, буква б) от посочения регламент.

6. Трябва ли да се съгласим с ратифицирането на Конвенцията от Хонконг, макар тя да толерира „разглобяването на морския бряг“?

Конвенцията от Хонконг е незадоволителна от гледна точка на ЕС — по тази причина новият регламент на ЕС относно рециклирането на кораби очевидно надхвърля разпоредбите на конвенцията, както беше обяснено по-горе. Въпреки това Конвенцията все пак представлява важно подобрение на глобално равнище спрямо сегашната ситуация. Тъй като разпоредбите на новия регламент относно рециклирането на кораби допускат рециклирането на кораби от ЕС в държави извън ОИСР само ако то е наистина безопасно и екологосъобразно и тъй като забраната за износ на опасни отпадъци от държави от ОИСР в държави извън ОИСР съгласно Базелската конвенция се оказа трудна за изпълнение, няма причина да се възрази срещу това държавите членки да ратифицират Конвенцията от Хонконг като стъпка на световно равнище към по-безопасно и по-екологосъобразно рециклиране на кораби с произход от държави извън ЕС.

7. Съществува ли риск от правен конфликт в случай на влизане в сила на Конвенцията от Хонконг преди прилагането на новия Регламент относно рециклирането на кораби?

Както се посочва по-горе, с новия Регламент относно рециклирането на кораби ще се узакони рециклирането на кораби от ЕС в държави извън ОИСР, при условие че рециклирането се извършва в съоръжения, които са включени в европейски списък. Новият регламент влиза в сила не по-рано от 31 декември 2015 г. и не по-късно от 31 декември 2018 г.

Съществува теоретична възможност Конвенцията от Хонконг да влезе в сила преди да започне да се прилага новият регламент (ако новият регламент влезе в сила едва на най-късната дата — 31 декември 2018 г., а Конвенцията от Хонконг получи достатъчно ратификации до 31 декември 2016 г.). При такъв сценарий държавите членки ще разрешават бракуването на кораби от ЕС в държави извън ОИСР (и то при условия, които не биха били приемливи в ЕС), докато износът им все още би бил забранен съгласно Регламента относно превози на отпадъци.

Въпреки това, в контекста на много бавния до момента темп на ратифициране (за почти пет години се е присъединила само една страна) и затрудняващото тройно изискване за ратифициране (най-малко 15 държави, чийто комбиниран търговски флот съставлява

най-малко 40 % от брутния тонаж на корабите от световния търговски флот и чийто общ максимален годишен обем на рециклиране на кораби през предходните 10 години представлява не по-малко от три процента от брутния тонаж на корабите от комбинирания търговски флот на същите държави), никой не очаква конвенцията да влезе в сила преди 2020 г.

Дори и това все пак да се случи, новият Регламент относно рециклирането на кораби съдържа клауза за преразглеждане в член 30, която се задейства не по-късно от 18 месеца преди влизането в сила на Конвенцията от Хонконг. При много малко вероятния сценарий Конвенцията от Хонконг да влезе в сила преди датата на влизане в сила на Регламента относно рециклирането на кораби законодателят би могъл да определи по-ранна дата за началото на прилагането на новия регламент, за да се избегне правен конфликт.

8. Заключение

В заключение докладчикът препоръчва да се приеме решението на Съвета, с което се разрешава на държавите членки да ратифицират или да се присъединят към Конвенцията от Хонконг като стъпка на световно равнище към по-безопасно и по-екологосъобразно рециклиране на кораби с произход от държави извън ЕС, като същевременно подчертава, че наистина безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби може да се постигне само чрез надхвърляне на разпоредбите на Конвенцията от Хонконг, какъвто е случаят с разпоредбите, приети в новия регламент на ЕС относно рециклирането на кораби.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	10.3.2014
Резултат от окончателното гласуване	+: 45 –: 4 0: 1
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Elena Oana Antonescu, Sergio Berlato, Franco Bonanini, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Christa Klaß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Birgit Collin-Langen, Vicky Ford, Jutta Haug, Romana Jordan, Filip Kaczmarek, Judith A. Merkies, Marit Paulsen, Vittorio Prodi, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni