



A7-0166/2014

11. 3. 2014

DOPORUČENÍ

k návrhu rozhodnutí Rady o ratifikaci Hongkongské mezinárodní úmluvy pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 nebo přistoupení k ní ze strany členských států v zájmu Evropské unie (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Carl Schlyter

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	6
VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	10

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu rozhodnutí Rady o ratifikaci Hongkongské mezinárodní úmluvy pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 nebo přistoupení k ní ze strany členských států v zájmu Evropské unie (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

(Souhlas)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh rozhodnutí Rady (15902/2013),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES¹,
- s ohledem na žádost o souhlas, kterou předložila Rada v souladu s čl. 192 odst. 1 a čl. 218 odst. 6 druhým pododstavcem písm. a) bodem v) a čl. 218 odst. 8 Smlouvy o fungování Evropské unie (C7-0485/2013),
- s ohledem na článek 81 a čl. 90 odst. 7 jednacího řádu,
- s ohledem na doporučení Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A7-0166/2014),
- 1. souhlasí s rozhodnutím Rady o ratifikaci Hongkongské mezinárodní úmluvy pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 nebo přistoupení k ní ze strany členských států;
- 2. pověřuje svého předsedu, aby postoj Parlamentu předal Radě, Komisi, jakož i vládám a parlamentům členských států.

¹ Úř. věst. L 330, 10.12.2013, s. 1.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

1. Hongkongská úmluva

Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí byla přijata dne 15. května 2009 pod záštitou Mezinárodní námořní organizace. Aby mohla vstoupit v platnost a nabýt účinnosti, musí ji ratifikovat významné státy vlajky a státy provádějící recyklaci. Ke dni 9. ledna 2014 podepsalo tuto úmluvu pět stran; přistoupila k ní doposud jen jedna strana (Norsko)¹. Mnozí očekávají, že úmluva nevstoupí v platnost před rokem 2020.

2. Nařízení EU o recyklaci lodí

Nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů stanoví, že vyvážení lodí EU do zemí, které nejsou členy OECD, za účelem jejich recyklace je nezákonné. Vyvážení nebezpečného odpadu z EU do zemí, které nejsou členy OECD, je zakázáno od roku 1998, a vzhledem k tomu, že na palubách lodí se nacházejí různé nebezpečné materiály, představuje každá loď určená k demontáži nebezpečný odpad. Tento vývozní zákaz není nicméně přizpůsoben specifickým vlastnostem lodí, neboť je obtížné stanovit, kdy se z lodí stává odpad. Uplatňování tohoto vývozního zákazu na lodě považované za odpad se z tohoto důvodu ukázalo jako problematické a loďařská obec ve skutečnosti tento zákaz už od jeho přijetí téměř systematicky obchází.

Dne 20. listopadu 2013 Evropský parlament a Rada přijaly nařízení (EU) č. 1257/2013 o recyklaci lodí. Účelem tohoto nařízení je zajistit environmentálně šetrnou recyklaci lodí EU. Nařízení si rovněž klade za cíl usnadnit ratifikaci Hongkongské mezinárodní úmluvy pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 („Hongkongská úmluva“).

Toto nové nařízení se použije nejdříve od 31. prosince 2015 a nejpozději od 31. prosince 2018. Poté, co se toto nařízení začne uplatňovat, budou na jeho základě lodě EU vyňaty z působnosti nařízení (ES) č. 1013/2006 o přepravě odpadů. Nové nařízení tak bude legalizovat recyklaci lodí EU v zemích, které nejsou členy OECD, za předpokladu, že jejich recyklace bude zajištěna v zařízeních uvedených na příslušném evropském seznamu. Zařízení, která budou na tento seznam zařazena, musí splňovat přísné normy.

3. Otázka tzv. plážové metody

S velkým důrazem je třeba připomenout, že zákonodárce EU v rámci přijímání nařízení o recyklaci lodí musí využít svého práva, které mu výslovně přiznává čl. 1 odst. 2 Hongkongské úmluvy, a přijmout přísnější opatření pro zajištění skutečně bezpečné a environmentálně šetrné recyklace lodí.

Ještě důležitější je to v souvislosti s kontroverzní „plážovou metodou“, která v současnosti

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

představuje nejrozšířenější způsob demontáže lodí, prováděné na pobřeží a v bahnitých mělčinách přílivových oblastí. Používání této „plážové metody“ je spojeno se značnými akutními i chronickými riziky pro dotyčné pracovníky a způsobuje velké znečištění životního prostředí. Hongkongská úmluva bohužel používání „plážové metody“ nevyklučuje.

Zákonodárny orgán EU nicméně v rámci nového nařízení o recyklaci lodí přijal ustanovení, která jednoznačně vylučují možnost zařadit na uvedený evropský seznam zařízení, jež „plážovou metodu“ uplatňují.

Zaprvé, článek 13 nařízení (EU) č. 1257/2013 stanoví pro zařízení provádějící recyklaci lodí řadu požadavků, které při demontáži lodí „plážovou metodou“ nelze splnit:

- podle písm. c) musí být zařízení provozováno v konstrukčně zabezpečeném areálu;
- podle písm. f) musí zařízení předcházet nepříznivým účinkům na lidské zdraví a životní prostředí, včetně prokázání kontroly nad průsaky, zejména v přílivové zóně;
- podle písm. g) bodu i) musí zařízení zajistit kontrolu nad všemi nebezpečnými materiály nacházejícími se na lodi v průběhu celého procesu recyklace lodí, aby se zabránilo jakémukoli úniku těchto materiálů do životního prostředí; dále musí zajistit manipulaci s nebezpečnými materiály a odpady vzniklými při recyklaci lodí pouze na nepropustných podlahách s účinnými drenážními systémy;
- podle písm. h) musí zařízení zajistit rychlý přístup na loď a do všech prostor zařízení na recyklaci lodí technice určené k reakci na mimořádnou událost, jako jsou protipožární vybavení a vozidla, vozidla lékařské záchranné služby a jeřáby.

Zadruhé, nařízení obsahuje čtyři pojistky, které mají zajistit splnění následujících kritérií:

- musí být umožněno pravidelné ověřování, které provádí nezávislý ověřovatel, včetně inspekci na místě v zařízeních pro recyklaci lodí (čl. 15 odst. 4),
- Komise posuzuje žádost ve třetích zemích před zařazením na seznam (čl. 16 odst. 1 písm. b)), zařazení zařízení na seznam platí nejvýše pět let (čl. 16 odst. 3), toto období lze prodloužit, avšak je třeba poskytnout nové důkazy (čl. 15 odst. 6); v případě nesplnění požadavků na předložení nových důkazů Komise vyřadí zařízení ze seznamu (čl. 16 odst. 4),
- nevládní organizace mohou Komisi požádat, aby v případě neplnění požadavků podnikla příslušná opatření (článek 23),
- Komise je oprávněna vyslat ověřovatele, kteří provedou inspekci na místě (čl. 15 odst. 4).

Zatřetí je v sedmém bodě odůvodnění výslovně zmíněn záměr regulačního orgánu docílit toho, aby pro lodě EU přestala být využívána stávající zařízení, která nesplňují stanovené normy, a začala být využívána recyklační zařízení, která uplatňují bezpečné metody demontáže šetrné k životnímu prostředí. Uvádí se zde rovněž, že zařízení pro recyklaci lodí se sídlem ve třetích zemích by měla dosahovat vysoké úrovně ochrany lidského zdraví a životního prostředí, obecně odpovídající unijní úrovni, protože v opačném případě nebudou zařazena na evropský seznam.

Demontování lodí na pláži by bylo jednoznačně v rozporu s ustanoveními rámcové směrnice o odpadu 2008/98/ES. Nepřipadá proto v úvahu, aby „plážová metoda“ mohla být považována za postup, který vyhovuje vysoké úrovni ochrany lidského zdraví a životního prostředí, „která obecně odpovídá úrovni v Unii“. Zákonodárny orgán tak sice v zájmu

zajištění účinné regulace legalizoval recyklaci lodí EU v zemích, které nejsou členy OECD, jednoznačně však stanovil, že k jejich recyklaci může docházet pouze v odpovídajících zařízeních.

4. Návrh Komise na ratifikaci Hongkongské úmluvy

Komise již dříve ve svém návrhu [COM(2012)0120] uvedla, že by se pro všechny členské státy měla stanovit povinnost ratifikovat Hongkongskou úmluvu k datu, kdy vstoupí v platnost nové nařízení o recyklaci lodí, v každém případě však nejpozději do tří let od data vstupu rozhodnutí Rady v platnost.

5. Rozhodnutí Rady o ratifikaci Hongkongské úmluvy

Rada návrh Komise pozměnila – revidovaný návrh rozhodnutí Rady členskými státy již neukládá povinnost ratifikovat úmluvu, pouze je k ratifikaci opravňuje, a v důsledku toho ani členskými státy neukládá termín této ratifikace.

Další a velmi důležitou změnou je to, že rozhodnutí Rady výslovně stanoví, že pouze některé články nařízení o recyklaci lodí obsahují ustanovení, kterými se sladuje právo Unie s úmluvou: čl. 5 odst. 9 [sic!] o aktualizaci soupisu nebezpečných materiálů, čl. 7 odst. 2 o plánu recyklace lodí, čl. 10 odst. 1 a 2 o osvědčení soupisu a čl. 12 odst. 1 a 3 týkající se požadavku, aby lodě plující pod vlajkou třetí země měly na palubě soupis nebezpečných materiálů.

Rozhodnutí Rady zcela správně *neodkazuje* na řadu dalších článků, ve kterých nové nařízení překračuje rámec ustanovení Hongkongské úmluvy, jako jsou mj.:

- článek 13, který stanoví požadavky nezbytné pro zařazení zařízení na recyklaci lodí na evropský seznam,
- článek 15, který stanoví konkrétní doklady, jejichž předložení je vyžadováno za účelem prokázání splnění požadavků stanovených v článku 13 včetně pravidelných inspekcí na místě,
- článek 16 o vytvoření a aktualizaci evropského seznamu,
- článek 23, který fyzické nebo právnické osoby opravňuje k tomu, aby v případě, že nejsou dodržována ustanovení článku 13 ve spojení s článkem 15 a čl. 16 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení, požadovaly přijetí opatření.

6. Měli bychom souhlasit s ratifikací Hongkongské úmluvy, i když toleruje uplatňování „plážové metody“?

Hongkongská úmluva je z hlediska EU neuspokojivá – což je také důvodem toho, proč nové nařízení EU o recyklaci lodí jde, jak o tom byla výše řeč, nad její rámec. Ve srovnání s nynější situací je tato úmluva nicméně i tak v celosvětovém měřítku důležitým zlepšením. Vzhledem k tomu, že ustanovení nového nařízení o recyklaci lodí umožňují recyklovat lodě EU v zemích, které nejsou členy OECD, pouze tehdy, postupují-li skutečně bezpečným způsobem šetrným k životnímu prostředí, a vzhledem k tomu, že Basilejskou úmluvou stanovený zákaz vyvážení nebezpečného odpadu ze zemí OECD do zemí, které nejsou členy OECD, se ukázal jako obtížně vymahatelný, není důvod stavět se proti tomu, aby členské státy měly možnost ratifikovat Hongkongskou úmluvu jako krok, jenž na globální úrovni

povede k bezpečnější a environmentálně šetrnější recyklaci lodí zemí, které nejsou členskými státy EU.

7. Nehrozí právní konflikt, pokud by Hongkongská úmluva vystoupila v platnost dříve než nové nařízení o recyklaci lodí?

Jak bylo výše uvedeno, nové nařízení o recyklaci lodí má legalizovat recyklaci lodí EU v zemích, které nejsou členy OECD, za předpokladu, že jejich recyklace bude zajištěna v zařízeních uvedených na příslušném evropském seznamu. Toto nové nařízení se použije nejdříve od 31. prosince 2015 a nejpozději od 31. prosince 2018.

Teoreticky je možné, že Hongkongská úmluva vstoupí v platnost dříve než nové nařízení (pokud nové nařízení začne platit až k nejbližšímu stanovenému datu 31. prosince 2018 a zároveň Hongkongská úmluva bude ratifikována v dostatečném počtu zemí do 31. prosince 2016). Členské státy by v takovém případě umožňovaly šrotovat lodě EU v zemích, které nejsou členy OECD (navíc za podmínek, které by v EU nebyly přijatelné), na jejich vývoz by se však stále vztahoval zákaz stanovený v nařízení o přepravě odpadu.

Avšak vzhledem k tomu, že proces ratifikace Hongkongské úmluvy je zatím velmi pomalý (za bezmála pět let k ní přistoupila pouze jedna jediná strana), a vzhledem ke třem stanoveným podmínkám ratifikace (nejméně 15 států, jejichž kombinované obchodní loďstvo představuje alespoň 40 % hrubé prostornosti světové obchodní flotily a jejichž kombinovaný maximální roční objem recyklace lodí v průběhu předchozích deseti let činí v souhrnu alespoň tři procenta hrubé prostornosti kombinované obchodní flotily těchto států), nikdo neočekává, že by úmluva vstoupila v platnost před rokem 2020.

Ale i kdyby k tomu došlo, nové nařízení o recyklaci lodí obsahuje v článku 30 ustanovení o přezkumu, které se použije nejpozději osmnáct měsíců přede dnem vstupu Hongkongské úmluvy v platnost. V tomto velmi nepravděpodobném případě, že by Hongkongská úmluva vstoupila v platnost před datem vstupu v platnost nařízení o recyklaci lodí, by zákonodárny orgán by mohl datum vstupu nového nařízení v platnost posunout vpřed, aby se právnímu konfliktu zabránilo.

8. Závěr

Zpravodaj doporučuje vyslovit souhlas s rozhodnutím Rady, které členskými státy umožňují ratifikovat Hongkongskou úmluvu nebo k ní přistoupit jako krok, jenž na globální úrovni povede k bezpečnější a environmentálně šetrnější recyklaci lodí zemí, které nejsou členskými státy EU, zároveň však zdůrazňuje, že skutečně bezpečné a environmentálně šetrné recyklace lze docílit jedině tak, že budou přijata opatření nad rámec ustanovení Hongkongské úmluvy, jaká byla přijata v rámci nového nařízení EU o recyklaci lodí.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	10.3.2014
Výsledek konečného hlasování	+ : 45 - : 4 0 : 1
Členové přítomní při konečném hlasování	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 Kläß, 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
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	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
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni