



A7-0166/2014

11.3.2014

RECOMANDARE

referitoare la proiectul de decizie a Consiliului privind ratificarea Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009) de către statele membre sau aderarea la aceasta, în interesul Uniunii Europene
(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

Raportor: Carl Schlyter

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	6
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE	10

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la proiectul de decizie a Consiliului privind ratificarea Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009) de către statele membre sau aderarea la aceasta, în interesul Uniunii Europene (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

(Procedura de aprobare)

Parlamentul European,

- având în vedere proiectul de decizie a Consiliului (15902/2013),
 - având în vedere Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE¹,
 - având în vedere cererea de aprobare prezentată de Consiliu în conformitate cu articolul 192 alineatul (1), articolul 218 alineatul (6) al doilea paragraf litera (a) punctul (v) și articolul 218 alineatul (8) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (C7-0485/2013),
 - având în vedere articolul 81 și articolul 90 alineatul (7) din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere recomandarea Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (A7-0166/2014),
1. aprobă decizia Consiliului privind ratificarea Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009) de către statele membre, sau aderarea la aceasta;
 2. încredințează Președintelui sarcina de a transmite poziția Parlamentului Consiliului și Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor statelor membre.

¹ JO L 330, 10.12.2013, p. 1.

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Convenția de la Hong Kong

Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor a fost adoptată la 15 mai 2009 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale. Pentru a intra în vigoare și a începe să producă efecte, ea va trebui să fie ratificată de principalele state de pavilion și de statele care reciclează. La 9 ianuarie 2014, convenția a fost semnată de cinci părți și doar una dintre părți (Norvegia) a aderat la ea¹. Mulți anticipează că Convenția nu va intra în vigoare înainte de 2020.

2. Regulamentul UE privind reciclarea navelor

În conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 privind transferurile de deșuri, exportul navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE în vederea reciclării este ilegală. Exportul deșeurilor periculoase din UE în țările care nu fac parte din OCDE este interzis din 1998 și, din cauza numeroaselor materiale periculoase existente la bordul unei nave, orice vas care urmează să fie dezmembrat constituie un deșeu periculos. Din păcate, interdicția de export nu este adaptată la specificul navelor, deoarece este dificil de stabilit când se transformă acestea în deșuri. Din această cauză, interdicția de export s-a dovedit dificil de impus în practică în cazul navelor în stare de deșeu și a fost, de fapt, nesocotită în mod sistematic de către comunitatea transportatorilor navali încă de la apariție.

La 20 noiembrie 2013, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor. Scopul acestui regulament este acela de a asigura reciclarea ecologică a navelor UE. Prezentul regulament urmărește, de asemenea, facilitarea ratificării Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor din 2009 („Convenția de la Hong Kong”).

Aplicarea noului regulament nu se va produce înainte de 31 decembrie 2015 și nici mai târziu de 31 decembrie 2018. Atunci când va fi pus în aplicare, el va scoate navele UE de sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 privind transferurile de deșuri. Ca atare, el va legaliza reciclarea navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE cu condiția ca reciclarea să fie efectuată în instalații incluse pe o listă europeană. Pentru a fi trecute pe lista europeană, instalațiile trebuie să fie conforme cu unele standarde stricte.

3. Ce este metoda eșuării pe plajă („beaching-ul”)

Este de importanță majoră să reamintim că legislatorul UE, atunci când a adoptat noul regulament privind reciclarea navelor, s-a folosit de dreptul său explicit, conferit la articolul 1 alineatul (2) din Convenția de la Hong Kong, de a impune măsuri mai stricte, cu scopul de a garanta o reciclare cu adevărat ecologică și sigură a navelor.

Acest fapt este cu atât mai important, cu cât eșuarea – metoda predominantă în prezent de

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

dezmembrare a navelor pe o plajă și pe terasele mlăștinoase ale unei zone intermareice –, face actualmente obiectul unei controverse. Metoda eșuării expune lucrătorii la riscuri grave, atât în formă acută, cât și în formă cronică, și conduce la o poluare majoră a mediului. Din păcate, Convenția de la Hong Kong nu interzice practicarea metodei eșuării pe plajă.

Legislatorul UE a adoptat însă, în noul regulament privind reciclarea navelor, prevederi care exclud fără echivoc introducerea instalațiilor care practică metoda eșuării pe lista europeană.

În primul rând, articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 stabilește cerințe multiple privind instalațiile de reciclare a navelor care nu pot fi îndeplinite pe o plajă.

- litera (c) – să își desfășoare operațiunile în structuri construite;
- litera (f) – să prevină efectele adverse asupra sănătății umane și asupra mediului, inclusiv să demonstreze controlul oricăror scurgeri, în special în zonele intermareice;
- litera (g)(i) – izolarea tuturor materialelor periculoase prezente la bord pe durata întregului proces de reciclare și, în plus, manipularea materialelor periculoase și a deșeurilor generate prin procesul de reciclare a navei numai pe soluri impermeabile, dotate cu sisteme eficiente de drenaj și
- litera (h) – să asigure accesul rapid al echipamentelor de intervenție în caz de urgență, cum ar fi echipamentele și vehiculele de stingere a incendiilor, ambulanțele și macaralele, la navă și în toate zonele din instalația de reciclare a navelor.

În al doilea rând, regulamentul include patru garanții destinate să asigure respectarea acestor criterii:

- să existe o atestare periodică incluzând inspecții la fața locului efectuate de controlori independenți ale instalațiilor de reciclare a navelor [articolul 15 alineatul (4)];
- Comisia trebuie să evalueze instalațiile din țări terțe înainte de includerea lor pe listă [articolul 16 alineatul (1) litera (b)], înscrierea este valabilă numai pe o perioadă maximă de cinci ani [articolul 16 alineatul (3)], reînnoirea este posibilă, dar necesită prezentarea unor dovezi actualizate [articolul 15 alineatul (6)] și Comisia trebuie să elimine instalațiile de pe listă în caz de neconformitate sau dacă, la data prelungirii, nu sunt prezentate dovezi actualizate [articolul 16 alineatul (4)];
- ONG-urile îi pot solicita Comisiei să acționeze în cazul nerespectării cerințelor (articolul 23) și
- Comisia poate trimite personal pentru inspecții la fața locului [articolul 15 alineatul (4)].

În al treilea rând, considerentul 7 exprimă explicit intenția autorului regulamentului de a dirija navele de la instalațiile care în prezent nu respectă standardele către instalații de reciclare care practică metode de dezmembrare sigure și ecologice. Considerentul specifică, de asemenea, faptul că instalațiile de reciclare situate în țări terțe ar trebui să asigure un nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a mediului, care să fie, în general, echivalent cu cel din Uniune, în caz contrar ele nefiind incluse pe lista europeană.

Dezmembrarea unei nave pe o plajă ar încălca în mod clar prevederile Directivei-cadru 2008/98/CE. Prin urmare, nu este de imaginat faptul că s-ar putea considera că metoda eșuării ar putea atinge un nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a mediului care ar fi „în general echivalent cu cel din Uniune”. În consecință, atunci când a legalizat reciclarea navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE pentru a putea reglementa în mod eficace reciclarea

lor, legislatorul a stipulat clar că această operațiune nu se poate efectua decât în facilități adecvate.

4. Propunerea Comisiei privind ratificarea Convenției de la Hong Kong

În propunerea sa COM(2012)0120, Comisia a sugerat că toate statele membre ar trebui să fie obligate să ratifice Convenția de la Hong Kong la intrarea în vigoare a noului regulament privind reciclarea navelor și, în orice caz, nu după mai mult de trei ani de la intrarea în vigoare a deciziei Consiliului.

5. Decizia Consiliului privind ratificarea Convenției de la Hong Kong

Consiliul a modificat propunerea Comisiei: proiectul revizuit de decizie a Consiliului nu mai obligă statele membre să ratifice convenția, ci pur și simplu le autorizează să o facă și, în consecință, nu mai specifică niciun termen în ceea ce privește ratificarea de către statele membre.

Mai mult și foarte important, decizia Consiliului clarifică explicit că numai anumite articole din regulamentul privind reciclarea navelor prevăd alinierea la convenție: articolele 5 alineatul (9) [sic!] pentru actualizarea inventarului de materiale periculoase, articolul 7 alineatul (2) referitor la planul de reciclare a navelor, articolul 10 alineatul (1) și articolul 10 alineatul (2) privind certificatele de inventariere și articolele 12 alineatul (1) și 12 alineatul (3) cu privire la cerințele referitoare la navele care arborează pavilionul unei țări terțe de a avea la bord un inventar al materialelor periculoase.

În mod corect, decizia Consiliului: - nu trimite la diverse alte articole, atunci când noul regulament trece dincolo de prevederile Convenției de la Hong Kong, cum ar fi, inter alia:

- articolul 13, care stabilește cerințe necesare pentru instalațiile de reciclare a navelor de înscris pe lista europeană;
- articolul 15, care stipulează prezentarea unor dovezi specifice care să demonstreze conformitatea cu articolul 13, inclusiv inspecții periodice la fața locului;
- articolul 16 privind întocmirea și actualizarea listei europene;
- articolul 23, care le conferă persoanelor fizice sau juridice dreptul să solicite acțiuni în caz de încălcare a articolului 13 coroborat cu articolul 15 și articolul 16 alineatul (1) litera (b) din respectivul regulament.

6. Ar trebui să consimțim la ratificarea Convenției de la Hong Kong chiar dacă aceasta tolerează metoda eșuării pe plajă?

Convenția de la Hong Kong este nesatisfăcătoare din punctul de vedere al UE și de aceea noul regulament al UE privind reciclarea navelor i-a depășit clar prevederile, după cum s-a explicat mai sus. La nivel mondial, convenția reprezintă totuși o îmbunătățire importantă în raport cu situația actuală. Deoarece prevederile noului regulament privind reciclarea navelor nu permit reciclarea navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE decât în condiții cu adevărat sigure și ecologice, iar interdicția de export a deșeurilor periculoase din țări membre ale OCDE în țări care nu fac parte din OCDE în conformitate cu Convenția de la Basel s-a dovedit dificil de transpus în practică, nu există niciun motiv pentru care statele membre să fie împiedicate să ratifice Convenția de la Hong Kong ca pas la nivel mondial făcut în direcția unei reciclări mai

sigure și mai ecologice a navelor care nu aparțin UE.

7. Există un risc de conflict juridic în cazul intrării în vigoare a Convenției de la Hong Kong înainte de punerea în aplicare a noului regulament privind reciclarea navelor?

După cum s-a menționat mai sus, noul regulament privind reciclarea navelor va legaliza reciclarea navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE cu condiția ca reciclarea să fie efectuată în instalații incluse pe o listă europeană. Aplicarea noului regulament nu se va produce înainte de 31 decembrie 2015 și nici mai târziu de 31 decembrie 2018.

Teoretic, există posibilitatea ca Convenția de la Hong Kong să intre în vigoare înainte de punerea în aplicare a noului regulament (dacă noul regulament este pus în aplicare abia la termenul ultim, în data de 31 decembrie 2018, iar Convenția de la Hong Kong este ratificată de un număr suficient de state până la 31 decembrie 2016). Într-un astfel de scenariu, statele membre ar permite dezmembrarea navelor UE în țări care nu fac parte din OCDE (mai mult, în condiții care nu ar fi acceptabile în UE), în timp ce exportarea lor ar fi încă interzisă în temeiul regulamentului privind transferurile de deșeuri.

Cu toate acestea, dat fiind ritmul foarte lent de ratificare de până acum (numai o singură parte a aderat în aproape cinci ani) și tripla condiție greu de îndeplinit privind ratificarea (cel puțin 15 state, reprezentând o flotă comercială combinată de cel puțin 40 % din tonajul brut al flotei comerciale a lumii și al cărei volum maxim anual combinat de reciclare a navelor din cursul ultimilor 10 ani reprezintă cel puțin 3 % din tonajul brut al flotei comerciale combinate a acelorasi state), nimeni nu se așteaptă la intrarea în vigoare a convenției înainte de 2020.

Chiar dacă acest lucru s-ar întâmpla totuși, noul regulament privind reciclarea navelor cuprinde, la articolul 30, o clauză de revizuire care este activată după cel mult 18 luni de la intrarea în vigoare a Convenției de la Hong Kong. În eventualitatea extrem de improbabilă a intrării în vigoare a Convenției de la Hong Kong înainte de data la care intră în aplicare regulamentul privind reciclarea navelor, legislatorul ar putea devansa data intrării în aplicare a noului regulament, pentru a evita un conflict juridic.

8. Concluzii

În concluzie, raportorul recomandă aprobarea deciziei Consiliului care le permite statelor membre să ratifice Convenția de la Hong Kong sau să adere la aceasta ca pas făcut la nivel mondial în direcția reciclării mai sigure și mai ecologice a navelor care nu aparțin UE, insistând totodată asupra faptului că reciclarea cu adevărat sigură și ecologică impune trecerea dincolo de prevederile Convenției de la Hong Kong, conform celor adoptate prin noul regulament privind reciclarea navelor.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	10.3.2014
Rezultatul votului final	+: 45 -: 4 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	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
Membri supleanți prezenți la votul final	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
Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni