

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 417/2002 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem, a kterým se ruší nařízení Rady (ES) č. 2978/94

KOM(2006) 111 v konečném znění – 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

Dne 25. dubna 2006 se Rada Evropské unie, v souladu s čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 4. září 2006. Zpravodajem byl pan SIMONS.

Na 429. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. září (jednání ze dne 13. září), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 187 hlasy pro, 4 členové byli proti a 8 členů se zdrželo hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV souhlasí, že členské státy EU musejí dodržovat své politické dohody. Jak podpora udělená prostřednictvím tohoto návrhu nařízení těm členským státům EU, které splňují tento požadavek, tak demonstrace vážnosti, s jakou EU přistupuje také k realizaci svých závazků přijatých společně s Mezinárodní námořní organizací (IMO), před celým světem, jsou mnohem významnější než jakékoli – čistě spekulativní a velmi omezené – negativní důsledky, jež se mohou, avšak nemusejí objevit.

2. Úvod

2.1 Nařízení (ES) č. 417/2002, pozměněné nařízením (ES) č. 1726/2003, zavedlo opatření zakazující dopravu těžkých ropných produktů v ropných tankerech s jednoduchým trupem opouštějících přístavy Evropské unie a do nich směřujících s cílem snížit riziko náhodného znečištění uhlovodíky v evropských vodách.

2.2 Podobný zákaz, založený na opatřeních přijatých EU, byl Mezinárodní námořní organizací (IMO) zaveden v celosvětovém měřítku prostřednictvím nových pravidel 13G a 13H Přílohy I Mezinárodní úmluvy o zabránění znečišťování z lodí 73/78 (MARPOL). Podle odstavce 7 pravidla 13G a odstavců 5, 6 a 7 pravidla 13H uvedené přílohy MARPOL však mohou úřady za určitých podmínek udělit tankerům výjimku z tohoto zákazu. Tento kompromis byl daní za přijetí celosvětového ustanovení. Ihned po vypracování tehdy obvyklé a vzájemně závazné předběžné dohody o koordinaci učinilo italské předsednictví EU jménem všech členských států EU a Evropské komise prohlášení, že členské státy nepovolí žádnou z těchto výjimek využít. Po vstupu změn pravidel IMO dne 5. dubna 2005 informoval jeden členský stát IMO, a to již 18. dubna 2005, o svém úmyslu

povolit výjimku, jež je předmětem projednávaného návrhu Komise. V následujících měsících informovala řada členských států IMO v souladu s dohodou o koordinaci, že výjimky nepovolí. Podobné oficiální oznámení dosud neučinily čtyři členské státy, svůj záměr brzy následovat příkladu ostatních 19 členských států však oznámily v rámci COREPER, a tím informovaly i Evropskou komisi a ostatní členské státy.

2.3 Evropská komise připomíná politické dohody uzavřené před přijetím zákazu IMO a brzy po něm a prohlášení italského předsednictví EU v IMO v prosinci 2003 o závazku tehdejších 15, dnešních 25 členských států nepovolovat výjimky dle ustanovení úmluvy MARPOL.

2.4 Evropská komise navrhuje změnu nařízení (ES) č. 417/2002 s cílem uzákonit politický závazek rozšířením působnosti nařízení a zakázat přepravu těžkých ropných produktů na všech ropných tankerech s jednoduchým trupem plujících pod vlajkou členského státu nezávisle na pravomoci vztahující se na přístavy, příbřežní terminály nebo mořské oblasti, kde provozují činnost.

3. Obecné poznámky

3.1 EHSV připomíná, že ve svém stanovisku k tématu Erika II⁽¹⁾ podpořil zákaz přepravy nejméně znečišťujících těžkých ropných produktů na tankerech s jednoduchým trupem.

3.2 Členské státy by ze zásady měly dodržovat své politické závazky na mezinárodní úrovni a zajišťovat soudržnost politiky Společenství. Návrhu však předchází krátká důvodová zpráva, jež se zaměřuje pouze na politické závazky, a zejména na prohlášení EU v době přijetí nového pravidla 13H MARPOL.

(¹) Úř. věst. C 221, 7.8.2001, s. 54. (není k dispozici v češtině).

3.3 EHSV ve svém stanovisku k tématu Erika II vydal doporučení, aby EU navrhla IMO určení environmentálně vysoce citlivých oblastí podle úmluvy MARPOL, jimž by se tankery převážející těžké ropné produkty „měly vyhýbat“, a zřízení povinných systémů směřování podle úmluvy SOLAS^(?). Následně IMO reagovala na návrhy zainteresovaných států a určila několik zvláště citlivých mořských oblastí (Západoevropské vody, Baltské moře, Kanárské ostrovy, Galapágy) a rozšířila oblast Velkého bariérového útesu o Torresovu úžinu (mezi Austrálií a Papuou Novou Guineou). Tyto oblasti, a dále oblasti souostroví Sabana-Camagüey (Kuba), ostrov Malpelo (Kolumbie), moře kolem Florida Keys (USA) and národní rezervace Paracas (Peru), zařazené v letech 1997 až 2003, jsou chráněny sdruženými opatřeními jako oblasti, jimž se mají vyhýbat tankery a jiné lodi, oblasti, kde se uplatňují opatření pro směřování a používají systémy podávání hlášení a lodivodské služby. Zřízení těchto a podobných oblastí je třeba chápat jako reakci na politiky pobřežních států, jejímž cílem je minimalizovat riziko znečištění ropnými tankery s jednoduchým trupem.

3.4 Podle statistik dodaných IMO členskými státy a Evropskou komisí v dubnu 2003^(?) bylo v listopadu 2002 v provozu zhruba 660 ropných tankerů s jednoduchým trupem spadajících do kategorie 2 (nosnost od 20 000 t), z nichž bylo 160 supertankerů (typu VLCC a ULCC, tj. tankery od 200 000 t) převážně dopravujících ropu z oblasti Perského zálivu do USA a Japonska. Ropné tankery bývají vyřazovány z mnoha různých důvodů, nebo mohou být na libovolnou dobu odstaveny. Do konce roku 2006 bude maximální počet těchto supertankerů v provozu menší než 50 a každý rok bude klesat

dle harmonogramu až do roku 2010. Tato čísla neříkají nic k případným ekonomickým a sociálním faktorům, jež mohou hrát roli pro členský stát, který požádal o možnost povolit výjimku. Z rejstříku lodí tohoto státu dosud není možné přesně zjistit, kterých lodí by se to mohlo týkat, a EHSV proto jakékoli informace tohoto typu považuje za nevěrohodné spekulace. I kdyby se celkově jednalo o 23 lodí a 300–400 námořníků členského státu, není nebezpečí rušení registrace pod vlajkou EU („flagging-out“) první možností; inteligentní podnikatelé/majitelé lodí si jednoduše najdou jiné ropné produkty k přepravě a trh s těmito produkty je stejně tak živý.

3.5 Oblast působnosti tohoto návrhu je založena na stávajících předpisech pro tankery nad 5 000 t. Je však třeba znovu zvážit, nebylo-li by vhodné přijmout zvláštní předpis pro tankery do 5 000 t.

4. Zvláštní poznámky

4.1 EHSV se domnívá, že je zapotřebí vyjasnit nebo definovat, co se skrývá pod pojmem „těžké ropné produkty“ v navrhovaném novém odstavci 3a článku 1.

4.2 Odst. 4 čl. 4 a článek 5 (pozměněného) nařízení (ES) č. 417/2002 odkazují na odst. 3 čl. 4 tohoto nařízení. Podle projednávaného návrhu nařízení Komise navrhuje vložení odstavce 3a do článku 4, následkem čehož by výše uvedené odkazy přestaly platit; to v žádném případě není jedním z cílů návrhu nařízení.

V Bruselu dne 13. září 2006

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie Sigmund

^(?) SOLAS: Safety of Life at Sea Convention (Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři).

^(?) Dokument IMO MEPC 49/16/1.