

RO

RO

RO



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.3.2010
COM(2010)88 final

**COMUNICARE A COMISIEI EUROPENE
CĂTRE CONSILIU**

**Evaluarea legăturilor dintre Convenția OMI de la Hong Kong privind reciclarea sigură
și rațională din punct de vedere ecologic a navelor, Convenția de la Basel și
regulamentul UE privind transferurile de deșeuri**

COMUNICARE A COMISIEI EUROPENE CĂTRE CONSILIU

Evaluarea legăturilor dintre Convenția OMI de la Hong Kong privind reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a navelor, Convenția de la Basel și regulamentul UE privind transferurile de deșeuri

1. INTRODUCERE

La 21 octombrie 2009, ca urmare a Comunicării Comisiei privind strategia UE pentru ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor¹, Consiliul a invitat Comisia să evalueze legăturile dintre Convenția OMI de la Hong Kong privind reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a navelor (denumită în continuare „Convenția de la Hong Kong”), Convenția de la Basel și regulamentul UE privind transferurile de deșeuri², și să transmită Consiliului concluziile, până la sfârșitul anului 2010, precum și, dacă este cazul, propuneri legislative în conformitate cu deciziile pertinente ale Conferinței părților la Convenția de la Basel și la Convenția de la Hong Kong.

Comunicarea de față evaluează legăturile dintre cele trei instrumente juridice, după cum s-a solicitat în concluziile Consiliului, păstrând în minte importanța, subliniată de Consiliu, asigurării complementarității și coerenței diferitelor dispoziții juridice legate de reciclarea navelor. Totodată, Consiliul s-a referit la examinarea, aflată în curs la nivel internațional, a nivelului de control și aplicare instituit prin Convenția de la Basel și prin Convenția de la Hong Kong. Luând în considerare aceste decizii, într-o a doua etapă, Comisia ar putea avea în vedere formularea de propuneri legislative corespunzătoare, inclusiv măsuri de implementare a Convenției de la Hong Kong. Înainte de înaintarea oricăror propuneri de texte legislative noi sau modificate la nivelul UE este necesară evaluarea impactului economic, social și de mediu³.

2. DOMENIUL DE APLICARE, OBIECTIVELE ȘI APLICABILITATEA DIFERITELOR INSTRUMENTE JURIDICE

2.1 Convenția de la Hong Kong

Convenția de la Hong Kong a fost adoptată la 15 mai 2009 și este deschisă în prezent spre semnare și ratificare în mod individual țărilor membre ale OMI. Nu UE, ci numai statele sale membre pot deveni părți la această convenție.

2.1.1 Obiective

Convenția de la Hong Kong, care reprezintă o realizare majoră pentru comunitatea internațională, oferă o abordare completă „de la cap la cap”, un sistem de control și aplicare

¹ COM(2008) 767 final.

² Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri, JO L 190, 12.7.2006, p. 1.

³ SEC(2009) 92.

pe parcursul întregii durate de viață a navei, de la proiectare, construcție și exploatare până la faza de reciclare. Această convenție instituie cerințe obligatorii la nivel mondial în vederea asigurării reciclării sigure și raționale din punct de vedere ecologic a navelor într-un mod eficient și eficace. În vederea ridicării standardelor din industria reciclării navelor, Convenția se bazează în special pe examinări tehnice și certificate pentru nave, pe autorizații pentru instalațiile de reciclare a navelor, precum și pe cerințe specifice cum ar fi obligația proprietarilor de nave de a stabili inventarul materialelor periculoase aflate la bordul navelor lor, obligația instalațiilor de reciclare de a elabora un plan de reciclare a navei și obligația statelor de pavilion de a efectua examinarea finală în vederea eliberării unui certificat internațional care să ateste că nava este pregătită pentru reciclare. Un element important îl reprezintă limitarea utilizării de materiale periculoase la construcția navelor.

2.1.2 Domeniul de aplicare: căror nave li se aplică?

Convenția de la Hong Kong se aplică celor mai multe dintre navele aflate în proprietate privată și comerciale, cu unele excepții⁴. Convenția nu se aplică navelor mici, respectiv de mai puțin de 500 GT, navelor de război, vaselor navale auxiliare sau altor nave aflate în proprietatea statului ori operate de stat care sunt utilizate exclusiv în serviciu necomercial, precum și navele pentru transportul intern. Totuși, convenția cere ca aceste nave să abordeze o conduită coerentă cu prevederile convenției, în măsura în care este posibil și rezonabil. Convenția vizează navele aflate la sfârșitul duratei de viață prin trimiterea la vasele „de pe care s-au eliminat echipamentele sau remorcate”, deși nu face nici referire la „deșeuri” sau la „deșeuri periculoase”.

2.1.3 Domeniu de aplicare: căror instalații li se aplică?

Convenția de la Hong Kong se aplică instalațiilor de reciclare a navelor care se definesc ca fiind „o zonă delimitată care reprezintă un sit, un șantier sau o instalație utilizată pentru reciclarea navelor”⁵. Reciclarea navelor reprezintă activitatea de dezmembrare a navelor în vederea recuperării componentelor și materialelor în scopul reprocesării și reutilizării, inclusiv depozitarea *in situ* și tratarea componentelor și materialelor la situl de reciclare. Nu se includ operațiunile intermediare, procesarea ulterioară, eliminarea sau gestionarea deșeurilor în instalații separate⁶.

2.1.4 Aplicabilitate

Fiecare parte trebuie să se asigure că navele care arborează pavilionul său sau care operează sub autoritatea sa sunt examinate și certificate în conformitate cu convenția⁷. Proprietarul navei trebuie să notifice în scris în timp util administrației statului de pavilion al acesteia intenția de reciclare a navei pentru a permite administrației să pregătească examinarea și certificarea acesteia⁸.

Instalațiile de reciclare a navelor care operează sub jurisdicția uneia dintre părți trebuie să respecte cerințele convenției și să fie autorizate în conformitate cu aceasta. Instalațiile de

⁴ Articolul 2 alineatul (7) și articolul 3.

⁵ Articolul 2 alineatul (11).

⁶ Articolul 2 alineatul (10).

⁷ Articolul 5.

⁸ Regulamentul 24.

reciclare trebuie să pregătească un plan de reciclare a navei. Convenția conține prevederi privind schimbul de informații dintre părți, inspecțiile navelor și încălcările.

Instalațiile de reciclare trebuie administrate astfel încât să se prevină efectele negative asupra sănătății umane și să se asigure gestionarea rațională a materialelor periculoase, pregătirea pentru situațiile de urgență și capacitatea de reacție, securitatea lucrătorilor, precum și formarea acestora. Instalațiile trebuie să instituie și să aplice proceduri care să respecte orientările specifice care urmează a fi elaborate de OMI. Se vor elabora cel puțin șase seturi de orientări care să asigure în mod global și eficace implementarea și aplicarea convenției⁹. Primul set de orientări privind inventarul materialelor periculoase a fost adoptat la 17 iulie 2009¹⁰. Orientările privind reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic se află într-un stadiu avansat de pregătire.

2.1.5 Aplicare

Părțile interzic orice încălcare a convenției în jurisdicția lor și instituie sancțiuni proporționale cu gravitatea faptului, menite a avea caracter disuasiv, oriunde s-ar produce. Părțile cooperează la identificarea încălcărilor și la aplicarea convenției.

O navă aflată în orice port sau terminal *offshore* al unei alte părți la convenție poate face obiectul inspecției în vederea determinării conformității acesteia cu convenția. Astfel de inspecții se limitează la verificarea prezenței la bord a certificatelor pertinente care, dacă sunt valabile, trebuie acceptate. Inspecțiile pot fi mai aprofundate dacă acest lucru s-a solicitat de către o altă parte aflată în posesia unor dovezi suficiente. Trebuie să se depună toate eforturile posibile pentru a se evita ca o navă să fie reținută sau întârziată în mod nejustificat. În caz contrar, nava este îndreptățită la compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită.

Dacă nava este găsită în situație de încălcare a convenției, partea care efectuează inspecția poate lua măsuri pentru avertizarea, reținerea, pentru a ordona plecarea sau excluderea navei din porturile sale. În acest caz, se informează imediat administrația statului de pavilion al navei în cauză și OMI.

Fiecare parte instituie un mecanism de asigurare a respectării convenției de către instalațiile sale de reciclare, inclusiv instituirea și utilizarea eficace a măsurilor de inspecție, de supraveghere și de execuție, în special dreptul de intrare și de prelevare de eșantioane. Acest lucru poate include un program de audit¹¹. În baza unei solicitări justificate pentru o investigație primite de la o altă parte¹², partea solicitată trebuie să investigheze nava sau instalația de reciclare a navelor și să elaboreze un raport. Raportul respectiv, inclusiv informațiile privind acțiunile întreprinse sau care urmează a fi întreprinse, dacă este cazul, se trimite părții solicitante și OMI pentru luarea de măsuri corespunzătoare.

În stadiul actual este dificil să se evalueze pe deplin nivelul preconizat de control și de aplicare pe care îl va realiza Convenția de la Hong Kong în ansamblu. Sistemul preconizat de elemente de control și aplicare este adaptat la particularitățile cadrului maritim, dar nivelul efectiv de succes va depinde de condițiile economice și de modul în care statele vor lua măsuri de reglementare și de aplicare.

⁹ A se vedea cea de-a patra rezoluție adoptată la conferința diplomatică din 15 mai 2009.

¹⁰ Rezoluția MEPC.179 (59).

¹¹ Regulamentul 15.

¹² Articolul 9.

2.2 Convenția de la Basel

Convenția ONU de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora a fost adoptată în 1989. Toate statele membre în mod individual și UE sunt părți la Convenția de la Basel.

2.2.1 Obiective

Convenția de la Basel a fost adoptată ca instrument menit în principal să reglementeze transportul deșeurilor periculoase peste frontierele internaționale. Obiectivul global al convenției este de a proteja sănătatea umană și mediul de efectele dăunătoare care ar putea rezulta din generarea, gestionarea, transportul peste frontiere și eliminarea deșeurilor periculoase.

2.2.2 Domeniul de aplicare: căror nave li se aplică?

Convenția se aplică deșeurilor periculoase și unor alte deșeuri (deșeuri mixte colectate de la gospodărie și reziduuri rezultate din incinerarea deșeurilor menajere), precum și a deșeurilor definite ca deșeuri periculoase de legislațiile naționale. Acest aspect este relevant pentru dezmembrarea navelor, deoarece atunci când sunt trimise la fier vechi navele conțin în mod obișnuit deșeuri periculoase și pot fi considerate, așadar, drept transfer de deșeuri periculoase. Totodată, o navă poate deveni deșeu în sensul convenției și în același timp poate fi definită drept navă în temeiul altor norme internaționale¹³. Convenția de la Basel se aplică astfel tuturor navelor care sunt „deșeuri” în sensul convenției. Nu există excepții pentru niciun tip de navă.

2.2.3 Domeniul de aplicare: căror instalații li se aplică?

Se includ toate tipurile de instalații pe parcursul diferitelor etape ale gestionării deșeurilor: colectarea, transportul, reciclarea, recuperarea și eliminarea, inclusiv îngrijirea siturilor post-eliminare¹⁴.

2.2.4 Aplicabilitate

În sensul Convenției de la Basel, „deșeuri” sunt substanțele sau obiectele care sunt eliminate sau urmează a fi eliminate sau este necesar să fie eliminate în conformitate cu legislația națională¹⁵. Între principalele obligații ale părților se numără reducerea la minimum a generării de deșeuri periculoase și a transportului acestora peste frontiere, precum și asigurarea disponibilității unor instalații de eliminare adecvate¹⁶.

Convenția instituie un sistem de control pe baza procedurii de consimțământ prealabil în cunoștință de cauză (PIC) asupra transporturilor peste frontiere între părți ale deșeurilor periculoase, potrivit căruia, înainte de efectuarea oricărui transport peste frontiere al unor deșeuri periculoase, sunt necesare o autorizație scrisă a statelor exportator și importator și, dacă este relevant pentru transport, un contract între exportator și eliminator, precum și, eventual, o asigurare, bond sau altă garanție.

¹³ A se vedea decizia VII/26 adoptată în 2002.

¹⁴ Articolul 2 alineatul (1) și anexa IV.

¹⁵ Articolul 2 alineatul (1).

¹⁶ Articolul 4.

Respectarea principiului gestionării raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase reprezintă un obiectiv esențial al tuturor instalațiilor care recuperează sau elimină deșeuri¹⁷. Instalațiile de reciclare a navelor trebuie să fie autorizate în conformitate cu principiile convenției de gestionare rațională din punct de vedere ecologic, care sunt detaliate într-o serie de orientări tehnice. În conformitate cu orientările tehnice ale Convenției de la Basel privind dezmembrarea navelor, nu se acceptă „eșuarea”, deoarece se impun podele impermeabile pentru susținerea integrală a navei în toate fazele procesului de dezmembrare¹⁸.

Traficul ilegal cu deșeuri periculoase sau alte deșeuri are un caracter penal și fiecare parte trebuie să ia măsuri juridice, administrative sau alte măsuri corespunzătoare pentru a implementa și aplica prevederile convenției¹⁹.

Sistemul de control instituit de convenție include, de asemenea, interdicțiile de import impuse unora dintre părți, obligațiile de raportare anuală și de comunicare, precum și un procedeu de soluționare a litigiilor.

Modificarea adusă „interdicției de la Basel” în 1995 interzice toate transporturile peste frontiere de deșeuri periculoase din țări membre ale OCDE, ale Comunității Europene și din Liechtenstein către alte țări²⁰. Această modificare nu a intrat încă în vigoare, însă este pusă în aplicare în UE.

2.2.5 Aplicare

Traficul ilegal trebuie prevenit prin măsuri în legislația națională/internă, prin cooperarea dintre părți, precum și prin transmiterea de informații către secretariatul Convenției de la Basel²¹.

Mecanismul de promovare a implementării și respectării²² instituit de convenție promovează implementarea și respectarea convenției prin intermediul unui comitet format din 15 membri. Acest mecanism este neconflictual, transparent și neobligatoriu.

Cu toate că sistemul de aplicare a Convenției de la Basel funcționează relativ bine pentru cele mai multe dintre deșeurile periculoase, el se aplică la relativ puține nave aflate la sfârșitul duratei de viață și este dificil de aplicat în cazul celor mai multe dintre flotele comerciale. Provocări specifice ale sistemului sunt identificarea în practică a momentului în care o navă devine „deșeu”, precum și a „statului exportator” în sensul Convenției de la Basel.

2.3 Regulamentul UE privind transferul deșeurilor

2.3.1 Obiective

Regulamentul UE privind transferul deșeurilor are drept obiectiv asigurarea protecției mediului atunci când deșeurile fac obiectul unui transfer²³. Se implementează Convenția de la

¹⁷ Articolul 2.

¹⁸ A se vedea decizia VI/24 adoptată în 2002.

¹⁹ Articolul 4 alineatele (3) și (4).

²⁰ A se vedea decizia III/1 adoptată în 1995.

²¹ Articolul 19.

²² A se vedea Decizia VI/12 adoptată în 2002.

²³ Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri, JO L 190, 12.7.2006, p. 1, în special considerentele 1 și 42.

Basel la nivelul UE, precum și „interdicția de la Basel” prin interzicerea exporturilor de deșeuri în vederea eliminării, indiferent dacă sunt sau nu periculoase, în alte țări decât cele AELS. Nu sunt posibile excepții. Toate deșeurile transportate între UE și țări terțe, precum și în interiorul UE, trebuie gestionate fără a se pune în pericol sănătatea umană și într-un mod rațional din punct de vedere ecologic pe întreaga durată a transferului și în timpul recuperării și eliminării. Se respectă cerințele directivei-cadru a UE privind deșeurile și ale altor texte juridice ale UE, precum cele privind sănătatea și securitatea lucrătorilor sau cele privind gestionarea specifică a anumitor materiale cum ar fi azbestul²⁴.

2.3.2 Domeniul de aplicare: căror nave li se aplică?

Regulamentul se aplică tuturor navelor care constituie „deșeuri” în sensul directivei-cadru privind deșeurile, adică atunci când deținătorul scoate nava din uz sau când i se cere să scoată nava din uz²⁵.

2.3.3 Domeniul de aplicare: căror instalații li se aplică?

Legislația UE privind deșeurile cuprinde gestionarea deșeurilor în toate fazele și la toate tipurile de instalații, inclusiv operațiunile intermediare, pe întreaga durată a transferului.

2.3.4 Aplicabilitate

Dacă o navă aflată la sfârșitul duratei de viață conține substanțe periculoase enumerate în anexa V la regulament (de exemplu azbest sau bifenili policlorurați – PCB), ceea ce este cazul adesea, atunci aceasta face obiectul interdicției de export. Navele „nepericuloase” aflate la sfârșitul duratei de viață se pot exporta la instalații care pot asigura gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor²⁶. Instalațiile de reciclare dintr-o țară de destinație trebuie să fie operate în conformitate cu standardele de protecție a sănătății umane și a mediului care sunt în linii mari echivalente cu standardele instituite în Uniunea Europeană.

2.3.5 Aplicare

Acest regulament se aplică în mod direct în statele membre, care trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că regulamentul se aplică, inclusiv prin stabilirea de sancțiuni care trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. Statele membre trebuie să prevadă, între altele, inspecții la situri și la întreprinderi în conformitate cu Directiva-cadru privind deșeurile, precum și pentru controale la fața locului în cazul transferurilor de deșeuri sau al recuperării sau eliminării aferente. În plus, statele membre cooperează în vederea facilitării prevenirii și detectării transferurilor ilegale. Statele membre desemnează autoritatea sau autoritățile competente responsabile pentru implementarea acestui regulament și trebuie să precizeze personalul permanent și punctele de contact responsabile pentru activitățile de cooperare și pentru controalele fizice²⁷.

În practică, aplicarea regulamentului este dificilă atunci când o navă devine „deșeu” în afara apelor teritoriale europene, deși tribunalele naționale au luat o serie de hotărâri în acest sens²⁸. Cauze recente au pus în evidență incertitudinile la nivelul autorităților naționale cu privire la

²⁴ Articolul 49 alineatul (1).

²⁵ Directiva 2008/98/CE privind deșeurile, JO L 312, 22.11.2008, p. 3.

²⁶ Articolele 2 alineatul (8) și 49. .

²⁷ Articolul 50.

²⁸ A se vedea Comunicarea privind strategia UE privind reciclarea navelor - COM(2008) 767 final.

momentul și la modul în care să aplice normele privind transferurile de deșeuri în cazul navelor suspectate a se afla la sfârșitul duratei de viață.

3. COMPARAȚIE ÎNTRE DOMENIILE DE APLICARE, OBIECTIVELE ȘI APLICABILITATEA CELOR TREI INSTRUMENTE

Regulamentul UE privind transferurile de deșeuri și Convenția de la Basel sunt deja în vigoare la nivelul UE. În prezent sunt 172 de părți la Convenția de la Basel, între care se numără aproape toate statele membre, cu excepția SUA.

Voința statelor de pavilion și a statelor care reciclează nave de a ratifica Convenția de la Hong Kong va depinde de stimulentele politice, juridice și economice de a deveni parte sau de a rămâne în afara acesteia. Statele de pavilion ar putea fi interesate să devină parte la o astfel de convenție care are un sistem clar și simplu de reguli care ar putea satisface cererea opiniei publice de reciclare sigură și rațională din punct de vedere ecologic a navelor fără a impune o povară nejustificată proprietarilor de nave și administrației. Se poate aștepta ca statele care reciclează nave să sprijine această convenție dacă se va vedea cu claritate că majoritatea proprietarilor de nave își vor trimite navele numai la instalații de reciclare care respectă noile norme și dacă costurile îmbunătățirii industriei de reciclare sunt compensate de beneficiile economice. Pentru intrarea în vigoare a acestei convenții va fi nevoie de ratificarea atât de către state de pavilion, cât și de către state care reciclează.

Convenția de la Hong Kong acoperă întreaga durată de viață a unei nave de cel puțin 500 GT, cu excepția, normală, a navelor de război sau a navelor aflate în proprietatea statului, de la faza de construcție până la faza de reciclare sigură și rațională din punct de vedere ecologic. Regulamentul UE privind transferurile de deșeuri și Convenția de la Basel acoperă toate tipurile de nave atunci când devin deșeuri și fac obiectul transferului către instalații [de reciclare] care aplică principiul gestionării raționale din punct de vedere ecologic.

Convenția de la Hong Kong nu conține niciun fel de limitări privind exportul geografic câtă vreme instalațiile sunt autorizate și situate pe teritoriul unei părți la Convenția de la Hong Kong. Prevederile acesteia se adresează statelor de pavilion în care sunt înregistrate navele în cauză și statelor care reciclează.

Regulamentul UE privind transferurile de deșeuri stabilește anumite limitări geografice, câtă vreme exporturile în anumite țări sunt interzise. Convenția de la Basel și Regulamentul UE privind transferurile de deșeuri impun de asemenea ca instalațiile de reciclare să fie autorizate. Prevederile acestora se adresează statelor exportatoare, statelor importatoare și, dacă este cazul, statelor de tranzit.

Toate cele trei instrumente vizează dezmembrarea în scopul recuperării materialelor și componentelor în vederea reprocesării și reutilizării. Totuși, procesarea ulterioară și tratamentul în aval al componentelor și materialelor, procesele ulterioare de recuperare și reciclare, precum și operațiunile de eliminare sunt acoperite numai de Convenția de la Basel și de regulamentul UE privind transferurile de deșeuri. Acesta din urmă este deosebit de cuprinzător, acoperind și instalațiile care efectuează operațiunile intermediare și recuperarea și eliminarea finală aferente.

Sistemele de control în temeiul procedurii PIC și al interdicțiilor de export în temeiul Convenției de la Basel și al regulamentului UE privind transferurile de deșeuri sunt menite să asigure că navele aflate la sfârșitul duratei de viață ajung numai la instalații care aplică

principiul gestionării raționale din punct de vedere ecologic, în sensul definit de orientările existente în temeiul Convenției de la Basel. Regulamentul UE privind transferurile de deșeuri merge mai departe prin implementarea interdicției de la Basel și interzicerea tuturor exporturilor de deșeuri periculoase în țările care nu sunt membre ale OCDE. Convenția de la Hong Kong cere părților să elaboreze legislația, regulamentele și standardele necesare pentru a se garanta că instalațiile de reciclare sunt proiectate, construite și operate în condiții de siguranță și în mod rațional din punct de vedere ecologic. Orientările tehnice privind reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a navelor se află într-un stadiu avansat de pregătire. Cerințele tehnice ale acestora vor trebui avute în vedere de părți la implementarea Convenției de la Hong Kong. În plus, se vor elabora orientări privind autorizarea instalațiilor de reciclare a navelor.

Până la adoptarea orientărilor OMI, în temeiul Convenției de la Hong Kong, „eșuarea” rămâne un subiect deschis. În temeiul orientărilor tehnice aferente Convenției de la Basel și al regulamentului UE privind transferurile de deșeuri, „eșuarea” nu este acceptată ca o metodă de scoatere din uz și se prevede clar că se impun podele impermeabile pentru susținerea integrală a navelor în toate etapele procesului de dezmembrare.

Cu privire la aplicare, se poate spune că sistemul de control și aplicare pentru transportul peste frontiere al deșeurilor periculoase în temeiul Convenției de la Basel și al regulamentului UE privind transferurile de deșeuri este strict și funcționează relativ bine pentru cele mai multe dintre deșeurile periculoase, dar este dificil să fie pus în practică în ceea ce privește navele aflate la sfârșitul duratei de viață.

Eficacitatea mecanismelor Convenției de la Hong Kong va depinde de o varietate de factori, precum politica de autorizare a statului care reciclează, posibila implicare a unor terți în supravegherea și auditul instalațiilor de reciclare a navelor, practica controlului statului portului și existența unor stimulente puternice pentru conformarea cu normele noii convenții.

4. PAȘII URMĂTORI

La nivel internațional, din punct de vedere procedural este nevoie²⁹ să se evalueze dacă Convenția de la Hong Kong instituie un nivel de control și aplicare echivalent cu cel instituit în temeiul Convenției de la Basel. În cadrul celei de-a șaptea sesiuni a grupului de lucru deschis al Convenției de la Basel, care va avea loc în perioada 10-15 mai 2010, se va realiza o evaluare preliminară pentru a se determina dacă Convenția de la Hong Kong, astfel cum a fost adoptată, instituie un nivel de control și aplicare echivalent cu cel instituit în temeiul Convenției de la Basel în ansamblu, după ce va fi elaborat criteriile necesare pentru o asemenea evaluare. Rezultatele acestei evaluări vor fi transmise spre examinare și măsuri, după caz, celei de-a zecea Conferințe a părților la Convenția de la Basel, care va avea loc în octombrie 2011. În urma evaluării se așteaptă ca părțile la Convenția de la Basel să decidă dacă se vor introduce modificări la această convenție.

La nivelul UE, UE trebuie să contribuie la această dezbatere internațională cu privire la echivalența nivelurilor de control și aplicare și să ia măsurile necesare, după caz. Statele membre sunt puternic încurajate să ratifice cu prioritate, în mod individual, Convenția de la Hong Kong, astfel încât să faciliteze intrarea în vigoare a acesteia cât mai devreme posibil și să se producă efecte și schimbare reală pe teren. În orice caz, trebuie să se rețină că statele

²⁹ A se vedea decizia IX/30 adoptată în 2008.

membre au în continuare obligațiile juridice care le revin în temeiul Convenției de la Basel și al regulamentului UE privind transferurile de deșeuri.

	Convenția OMI	Convenția de la Basel	Regulamentul UE privind transferul deșeurilor
<u>Domeniul de aplicare:</u> nave	Toate navele aflate la sfârșitul duratei de viață, aflate în proprietate privată, cu excepția anumitor nave mici (<500GT), nu se includ navele de război, nici alte nave aflate în proprietatea statului	Toate navele aflate la sfârșitul duratei de viață	Toate navele aflate la sfârșitul duratei de viață
<u>Domeniul de aplicare:</u> instalații	Primul sit de dezmembrare și reciclare, dar nicio instalație sau instalații intermediare în scopul procesării ulterioare și al eliminării deșeurilor.	Toate instalațiile de gestionare a deșeurilor, inclusiv de colectare, transport, depozitare intermediară, precum și de recuperare și eliminare finală.	Toate instalațiile de gestionare a deșeurilor, inclusiv de colectare, transport, depozitare intermediară, precum și de recuperare și eliminare finală. Includere explicită a operațiunilor intermediare.
Obiective și aplicabilitate	Controlul navelor de la faza de proiectare, construcție și exploatare până la faza de reciclare. Totuși, cerințele de autorizare și gestionare rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor periculoase nu sunt clare până la adoptarea orientărilor OMI, aflate în curs de elaborare. .	Procedura de consimțământ prealabil în cunoștință de cauză (PIC). Principiul gestionării raționale din punct de vedere ecologic a deșeurilor se aplică tuturor instalațiilor care recuperează sau elimină deșeuri și se definește în orientări, care includ în mod explicit dezmembrarea navelor. Orientările de la Basel privind gestionarea rațională din punct de vedere ecologic	Procedura PIC. Se implementează „interdicția Basel” care presupune interzicerea exporturilor de deșeuri periculoase din țările OCDE către toate instalațiile din țări care nu sunt membre ale OCDE. Nu se permit exporturile de deșeuri nepericuloase către instalații care nu respectă normele gestionării raționale din punct de vedere ecologic. Regulamentul UE se referă în mod explicit la orientările tehnice din convenția de la Basel privind gestionarea rațională din punct de vedere ecologic.

		a demontării navelor nu acceptă metoda „eșuării” (se impun podele impermeabile pentru susținerea integrală a navelor)	
--	--	---	--