

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 417/2002 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom, a ruší sa nariadenie Rady (ES) č. 2978/94“

KOM(2006) 111, konečné znenie – 2006/0046 (COD)

(2006/C 318/37)

Rada Európskej únie sa 25. apríla 2006 podľa článku 80.2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva rozhodla prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k horeuvedenej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 4. septembra 2006. Spravodajcom bol pán Simons.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 429. plenárnom zasadnutí 13. a 14. septembra 2006 (schôdza z 13. septembra) 187 hlasmi za, 4 hlasmi proti, pričom 8 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závery a odporúčania

1.1 EHSV súhlasí s tým, že členské štáty EÚ musia dodržiavať svoje politické záväzky. Podpora prostredníctvom predmetného návrhu nariadenia tým členským štátom, ktoré spĺňajú túto požiadavku a preukázanie celosvetovej verejnosti, že EÚ berie vážne plnenie svojich záväzkov v praxi v súvislosti s Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) sú opatrenia, ktoré sú o mnoho dôležitejšie, ako hociktoré iné – čisto špekulatívne a veľmi obmedzené – negatívne následky, ktoré sa môžu alebo nie dostaviť.

2. Úvod

2.1 Nariadenie (ES) č. 417/2002, doplnené nariadením (ES) č. 1726/2003, zaviedlo ustanovenia, ktorými sa zakazuje preprava ťažkých olejov v ropných tankeroch s jednoduchým trupom, ktoré plávajú z prístavov a do prístavov Európskej únie, aby sa znížilo riziko náhodného znečistenia uhlíkovodíkmi v európskych vodách.

2.2 Podobný zákaz, založený na opatreniach prijatých EÚ, bol zavedený celosvetovo Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) prostredníctvom nového predpisu 13G a 13H prílohy I medzinárodného dohovoru o predchádzaní znečisťovania mora loďami 73/78 (Dohovor MARPOL). Napriek tomu podľa odsekov 7 predpisu 13G a 5, 6 a 7 predpisu 13H spomínaného dohovoru MARPOL, kompetentné orgány môžu za určitých podmienok udeliť výnimky z tohto zákazu. Toto bolo kompromisom, ktorý musel byť akceptovaný ako cena za prijatie celosvetového predpisu. Následne talianske predsedníctvo EÚ, v mene všetkých členských štátov a Európskej komisie, vyhlásilo, že po dosiahnutí vzájomne záväznej koordinačnej dohody založenej na zvykoch, sa žiadna strana nebude odvolávať na ustanovenia o výnimkách. Od nadobudnutia účinnosti nariadenia IMO z 5. apríla 2005, jeden členský štát oznámil IMO, už 18. apríla 2005, že má v úmysle využiť ustanovenia, ktoré sú predmetom prerokovávaného návrhu Komisie.

V nasledujúcich mesiacoch mnohé členské štáty oznámili IMO, že v súlade s koordinačnou dohodou, sa nebudú odvolávať na ustanovenia o výnimkách. Štyri členské štáty musia ešte vykonať oficiálne vyhlásenie v tomto smere, avšak už oznámili v COREPER a tým aj Európskej komisii a ostatným členským štátom, že čoskoro budú nasledovať príklad ostatných 19 členských štátov.

2.3 Európska komisia pripomína politickú dohodu, ktorá bola dosiahnutá pred a hneď po prijatí zákazu IMO a vyhlásenie talianskeho predsedníctva Európskej únie, ktoré bolo predložené v decembri 2003 v IMO, ktoré obsahuje záväzok nevyužívať tieto výnimky z dohody MARPOL vtedajšími 15, dnes 25 členskými štátmi.

2.4 Európska komisia navrhuje zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 417/2002, aby sa tento politický záväzok premenil na právo, ktoré by rozšírilo dosah nariadenia na zakázanie prepravy ťažkých olejov všetkými ropnými tankermi s jednoduchým trupom, ktoré plávajú pod vlajkou členského štátu, nezávisle od jurisdikcie, pod ktorú spadajú prístavy, námorné terminály alebo námorná zóna, v ktorej sa prevádzkujú.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 EHSV pripomína, že v jeho stanovisku o Erike II (!), podporoval zakázanie prepravy najznečisťujúcejších ťažkých olejov všetkými ropnými tankermi s jednoduchým trupom.

3.2 Je preto principiálnou otázkou, aby členské štáty dodržiavali svoje politické záväzky, ku ktorým sa prihlásili na medzinárodnej úrovni a mali by taktiež zabezpečiť súdržnosť politiky Spoločenstva. Avšak návrhu predchádza krátka dôvodová správa, ktorá sa zameriava iba na politické záväzky a osobitne na vyhlásenia EÚ v čase prijatia nového predpisu 13H dohovoru MARPOL.

(!) Ú. v. EÚ C 221, 7.8.2001, s. 54

3.3 EHSV vo svojom stanovisku o Erike II odporučil, že EÚ by mala navrhnúť IMO, aby sa v súlade s dohovorom MARPOL stanovili vysoko citlivé oblasti životného prostredia, ktorým by sa tankery prevážajúce ťažké vykurovacie oleje mali vyhýbať. Taktiež by mali byť stanovené povinné trasy podľa dohovoru SOLAS⁽²⁾. Následne IMO odpovedalo na návrhy štátov, ktoré prejavili záujem a stanovilo určitý počet osobitne citlivých morských oblastí (západoeurópske vody, Baltické more, Kanárske ostrovy, ostrovy Galapágy) a rozšírilo oblasť Veľkého korálového útesu o Toresovu úžinu (Austrália – Papua Nová Guinea). Tieto oblasti ako aj oblasť ostrovov Sabana-Camagüey (Kuba), ostrov Malpelo (Kolumbia), more v oblasti Florida Keys (USA) a Národná prírodná rezervácia Paracas (Peru) stanovené v období 1997 a 2003 sú chránené asociovanými opatreniami ako oblasti, ktorým by sa mali vyhýbať tankery a iné lode, opatrenia v oblasti stanovenia trás, podávania správ a navigácie. Stanovenie týchto alebo podobných oblastí by malo byť poňaté ako snaha pobrežných štátov o zavedenie opatrení na zníženie rizika znečistenia z ropných tankerov s jednoduchým trupom.

3.4 Podľa štatistík, ktoré členské štáty a Európska komisia dodali v apríli 2003⁽³⁾ organizácii IMO, bolo v novembri 2002 v prevádzke približne 660 ropných tankerov s jednoduchým trupom spadajúcich do kategórie 2 (s nosnosťou 20 000 DWT a viac), z ktorých bolo 160 supertankerov (typu VLCC – *Very Large Crude Carriers* a ULCC – *Ultra Large Crude Carriers*, t. j. tankery s nosnosťou 200 000 DWT a viac) prevažne dopravujúcich ropu z oblasti Perzského zálivu do USA a Japonska. Ropné tankery bývajú vyradované z mnohých rôznych dôvodov alebo môžu byť odstavené na neurčitú dobu. Do konca roku 2006 bude maximálny počet týchto supertankerov v prevádzke menší

ako 50 a každý rok bude klesať podľa harmonogramu až do roku 2010. Tieto čísla neprezrádzajú nič o prípadných ekonomických a sociálnych problémoch, ktoré môžu zohrávať úlohu pre členský štát, ktorý požiadal o výnimku. Z registru lodí tohto štátu dosiaľ nie je možné zistiť, ktorých lodí by sa to mohlo dotýkať, a preto akékoľvek informácie tohto typu sú iba špekulácie, od ktorých sa EHSV dištancuje. Aj keby celkovo išlo o 23 lodí a 300 – 400 námorníkov členského štátu, nie je prvou možnosťou zrušenie registrácie pod vlajkou EÚ („flagging-out“); inteligentní podnikatelia/vlastníci lodí si jednoducho nájdu iné ropné produkty na prepravu, nakoľko trh s týmito produktmi rovnako prekvitá.

3.5 Pôsobnosť tohto návrhu je založená na súčasných predpisoch pre tankery väčšie ako 5 000 ton. Avšak je potrebné znovu zvážiť, či by nebolo vhodné prijať zvláštne predpisy pre tankery do 5 000 ton.

4. Osobitné pripomienky

4.1 EHSV sa domnieva, že je potrebné vyjasniť alebo definovať, čo sa skrýva pod pojmom „ťažké ropné **produkty**“ v navrhovanom novom odseku 3a článku 1.

4.2 Článok 4 ods. 4 a 5. (zmeneného) nariadenia (ES) č. 417/2002 sa vzťahujú na článok 4 ods. 3 tohto nariadenia. Podľa prejednávaneho návrhu nariadenia, Komisia navrhuje vloženie odseku 3 do článku 4, čo by spôsobilo, že vyššie uvedené odkazy prestanú platiť. Toto nie je v žiadnom prípade cieľom návrhu nariadenia.

V Bruseli 13. septembra 2006

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie Sigmund

⁽²⁾ SOLAS: dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori
⁽³⁾ Dokument IMO MEPC 49/16/1.