

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 19.11.2008  
COM(2008) 767 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS  
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

**ES stratēģija par kuģu labāku demontāžu**

{SEC(2008) 2846}

{SEC(2008) 2847}

## 1. IEVADS

2007. gada 22. maijā Eiropas Komisija pieņēma Zaļo grāmatu par kuģu labāku demontāžu<sup>1</sup>, kurā noteikta virkne iespējamo pasākumu, ar kuru palīdzību ES varētu veicināt drošāku un videi nekaitīgāku nolietoto kuģu apstrādi visā pasaulē. Pēc tam tika organizēta sabiedriskā apspriešanās, kurā Eiropas iestādes, dalībvalstis, ieinteresētās personas un sabiedrības pārstāvjus aicināja izteikt savu viedokli. Šo iespēju plaši izmantoja iestādes un ieinteresētās personas gan no ES, gan ārpus tās. Pavisam nesen, 2008. gada 21. maijā, Eiropas Parlaments pieņēma rezolūciju, kurā Komisija un dalībvalstis tiek mudinātas nekavējoties veikt dažādus pasākumus kuģu demontāžas jomā<sup>2</sup>.

Šajā ziņojumā galvenokārt ņemti vērā minētās apspriešanās rezultāti, pēdējā laikā notikušās izmaiņas attiecībā uz starptautiskās Kuģu pārstrādes konvencijas projektu, kā arī informācija, kas gūta jaunākajos pētījumos, piemēram, Komisijas pētījumā „Kuģu demontāžu un to iepriekšēja iztīrīšana”<sup>3</sup>. Ziņojumam pievienots ietekmes novērtējums, kurā analizēta paredzēto pasākumu ietekme uz vidi, sabiedrību un ekonomiku<sup>4</sup>. Šis paziņojums ir saskaņā arī ar Komisijas saistībām, kas noteiktas Integrētas Eiropas Savienības jūrniecības politikas rīcības plānā<sup>5</sup>.

Salīdzinājumā ar situāciju, kas 2006. gadā pamudināja Komisiju sākt kuģu demontāžas stratēģijas izstrādi, šobrīd vērojamas pozitīvas izmaiņas. Globāli saistoša režīma izstrādē kuģu pārstrādes jomā būtiskus panākumus guvusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija. Eiropā un Āzijā ir vairāk uzņēmumu, kas nodrošina labus vai vismaz labākus kuģu demontāžas standartus. Visbeidzot, bet ne mazāk nozīmīgi, — ir palielinājusies sabiedrības informētība par šo problēmu un nepieciešamību rast risinājumu pēc iespējas ātrāk. Tomēr, neskatoties uz gūtajiem panākumiem, lielākā daļa jūras kuģu joprojām nonāk metāllūžņu novietnēs, kurās nav piemērotas infrastruktūras, lai aizsargātu strādniekus pret veselības apdraudējumu un vidi pret piesārņojumu.

## 2. GALVENĀS PROBLĒMAS CEĻĀ UZ DROŠU UN VIDEI NEKAITĪGU KUĢU DEMONTĀŽU

### 2.1. Ekonomiskie faktori, kas veicina zemas kvalitātes demontāžu

Saskaņā ar 2007. gada maija Zaļajā grāmatā veikto analīzi kuģu demontāžas ekonomiku galvenokārt ietekmē tādi tirgus faktori kā kravu pārvadājumu likmes, tērauda lūžņu cena un novecojošas flotes uzturēšanas izmaksas, kas nosaka brīdi, kad kuģis tiks sagriezts lūžņos. Demontāžas vietas izvēli it īpaši ietekmē tas, kādu metāla cenu pārstrādes uzņēmums var piedāvāt kuģa īpašniekam vai starpniekam jeb tā saucamajiem „cashbuyer”. Cenu savukārt nosaka pieprasījums pēc pārstrādātā tērauda attiecīgajā apgabalā, kā arī pārstrādes izmaksas.

Kuģu pārstrādes izmaksas ir ļoti dažādas, tās atkarīgas no darbaspēka un infrastruktūras izmaksām strādnieku drošības un vides aizsardzības nodrošināšanai. Turklāt par metālu var

---

<sup>1</sup> COM(2007) 269, galīgā redakcija; pielikums un atsauču saraksts Komisijas dienestu darba dokumentā SEC(2007) 645.

<sup>2</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-20080222+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>.

<sup>3</sup> COWI/DHI, 2007. gada jūnija galīgais ziņojums, publicēts Komisijas tīmekļa vietnē <http://ec.europa.eu/environment/barometer/index.htm>. Turpmākas atsauces atrodamas tajā pašā tīmekļa vietnē.

<sup>4</sup> Komisijas dienestu darba dokuments [...].

<sup>5</sup> SEC (2007) 1278, 2007. gada 10. oktobris, 4.6. rīcība, 16. lpp.

maksāt augstāku cenu, ja tērauda lūžņus var pārstrādāt „aukstus”, neveicot energoietilpīgu un līdz ar to dārgu pārkausēšanu elektriskajās krāsnīs.

Kopš 2004. gada pasaules mērogā vairāk nekā 80 % lielāko nolietoto kuģu (pēc tilpības) tikuši demontēti Indijā, Bangladešā un Pakistānā. Šajās valstīs tiek izmantota „uzdzīšanas uz sēkļa” jeb „beaching” metode, kad kuģi tiek uzdzīti — parasti izmantojot pašu kuģu dzinējspēku — uz smilšainām pludmalēm un sadalīti bez smago mehānismu palīdzības, bet vienīgā aizsargbarjera ir paša kuģa korpus. Citas valstis, piemēram, Ķīna, Turcija un vairākas ES dalībvalstis, kurās kuģu demontāžu iespējams veikt sausajos dokos, piestātnēs un uz cietajiem stāpeļiem (eliņiem), spējušas iegūt tikai nelielu tirgus daļu.

Dienvidāzijas uzņēmēji par ļoti zemu samaksu nodarbina daudzus nekvalificētus strādniekus, maksājot tiem aptuveni 1 dolāru dienā. Iespējas investēt pastāvīgās novietņu būvēs un iekārtās ir ļoti ierobežotas. No iepriekšminētajām trim valstīm tikai Indija pēdējo 2–3 gadu laikā ir izveidojusi zināmu centrālo infrastruktūru bīstamo atkritumu apsaimniekošanas, strādnieku apmācības un veselības aprūpes jomā. Augstāko cenu — aptuveni 700 dolārus par tonnu vidējas kvalitātes tērauda lūžņiem, kas iegūti no kuģiem, 2008. gada pirmajos mēnešos maksāja uzņēmēji Bangladešā, kur strādnieku drošības un piesārņojuma novēršanas standarti bija viszemākie un kur lielāko daļu tērauda pārstrādāja, neveicot kausēšanu pārvelmēšanas rūpnīcās. Tāpēc pastāv spēcīga ekonomiskā motivācija kuģu īpašniekiem izvēlēties pārstrādes uzņēmumus, kuros ir īpaši zemi sociālie un vides standarti.

## 2.2. Pašreizējo tiesību aktu vājā īstenošana atkritumu pārvadājumu jomā

Bāzeles Konvencijā par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu, kas tika pieņemta 1989. gadā, paredzēta pasaules mēroga iepriekšējas rakstiskas paziņošanas un piekrišanas sistēma attiecībā uz bīstamo atkritumu starpvalstu sūtījumiem. Grozījums, kas tika pieņemts 1995. gadā, bet vēl nav stājies spēkā, aizliedz eksportēt bīstamos atkritumus no ES un ESAO dalībvalstīm uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis. ES tās tiesību aktos ir transponējusi Bāzeles konvenciju, kā arī tā dēvēto Bāzeles aizlieguma grozījumu, un kopš 1998. gada izliegusi eksportēt bīstamos atkritumus no Kopienas uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis. Aizliegums ir noteikts 34. un 36. pantā Regulā (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem<sup>6</sup>.

Kuģi nav izslēgti no atkritumu pārvadāšanas tiesību aktu darbības jomas. Lēmumos, kas pieņemti Bāzeles konvencijas satvarā, ir atzīts, ka kuģis var kļūt par atkritumiem, kuru definīcija ir sniegta Bāzeles konvencijas 2. pantā, bet atbilstīgi citiem starptautiskajiem noteikumiem to var tajā pat laikā definēt kā kuģi. „Aizvākšanas” darbība, kurai ir būtiska nozīme atkritumu jēdziena definēšanā ES tiesību aktos, bieži ir identiska kuģa īpašnieka lēmumam — piemēram, demontāžas līgumā, — nosūtīt kuģi demontāžai. Gandrīz visi kuģi satur ievērojamu daudzumu bīstamu materiālu, piemēram, eļļas un naftas nosēdumus, azbestu, stikla vati, PCB (polihlorbifenilus), TBT (tributilalvu), smagos metālus krāsās un citus materiālus, tāpēc tos kuģus, kurus nodod sagriešanai lūžņos, jāuzskata par bīstamiem atkritumiem.

Daži spriedumi, ko pasludinājušas ES dalībvalstu tiesas — Francijas *Conseil d'Etat* spriedums *Clemenceau* lietā un Nīderlandes *Raad van State* spriedums *Sandrien* un *Otapan* lietā<sup>7</sup> — ir apstiprinājuši šo juridisko interpretāciju. Tomēr noteikumus, kas reglamentē

<sup>6</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 14. jūnija Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem, OV L 190, 12.7.2006., 1. lpp. („Atkritumu pārvadāšanas regula”).

<sup>7</sup> *Conseil d'Etat* 2006. gada 15. februārī pasludinātais spriedums, [http://www.conseil-etat.fr/ce/jurispd/index\\_ac\\_ld0607.shtml](http://www.conseil-etat.fr/ce/jurispd/index_ac_ld0607.shtml); *Raad van State* 2002. gada 19. jūnijā (*Sandrien*) un

atkritumu pārvadāšanu, tikai retos gadījumos piemēro kuģiem, kurus nosūta demontāžai. Lielākā daļa pārstrādes valstu, izņemot Turciju, nelabprāt izmanto Bāzeles konvencijā paredzēto paziņošanas un piekrišanas procedūru kuģiem, kas tiek importēti sagriešanai lūžņos. Piemērot EK Atkritumu pārvadāšanas regulu un tajā noteikto eksportēšanas aizliegumu ir sarežģīti, ja kuģis par atkritumiem kļūst ārpus Eiropas ūdeņiem. Nesenie gadījumi turklāt liecina, ka dažas dalībvalstis nav drošas par to, kad un kā piemērot atkritumu pārvadāšanas noteikumus kuģiem, par kuriem ir aizdomas, ka tie ir nolietoti.

### 2.3. Nestabils tirgus un nākotnē iespējamais risks

2004.–2007. gadā pārstrādāšanai nosūtīto kuģu skaits un tilpība ir krietni zem tā, kas tika prognozēts iepriekšējos gados. Lai gan tilpība, kas tika pārstrādāta laikposmā no 1993. gada līdz 2003. gadam katru gadu, bija 10 mlj. bruto tonnu (GT) un vairāk, kopš 2005. gada tā nepārsniedz 5 mlj. bruto tonnu (GT) gadā. Vienlaicīgi ir palielinājies demontēto kuģu vidējais vecums — no mazāk nekā 27 gadiem 20. gadsimta deviņdesmitajos gados līdz vairāk nekā 32 gadiem 2006. gadā. Šīs izmaiņas atspoguļo negaidīto kravu pārvadājumu likmju pieaugumu, ko izraisīja ekonomiskais uzplaukums Āzijā.

Pieprasījuma pieaugums pēdējo gadu laikā ir radījis arī uzplaukumu kuģubūves nozarē. Ir grūti paredzēt, kādas tieši būs sekas, taču pastāv liela iespēja, ka veco kuģu skaita palielināšanās tuvākajos gados vairoš aktivitātes demontāžas jomā.

Īpašs risks pastāv attiecībā uz naftas tankkuģiem. Starptautiskie un Eiropas tiesību akti paredz pakāpeniski izņemt no aprites vienkorpusa tankkuģus, tāpēc tiek paredzēts, ka maksimālais pieaugums aktivitātēs, kas saistītas ar kuģu sagriešanu lūžņos, divas reizes gaidāms 2010. un 2015. gadā. Pašreiz tiek lēsts, ka šādu tankkuģu skaits visā pasaulē ir aptuveni 800. Tomēr nav skaidrs, cik no tiem būs jādemontē uzreiz, jo daudzus no tiem var pārveidot par divkorpusu tankkuģiem vai izmantot citu produktu pārvadāšanai vai glabāšanai.

## 3. SITUĀCIJA STARPTAUTISKĀ MĒROGĀ

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) plāno 2008. gada oktobrī pabeigt darbu pie starptautiskās konvencijas par drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi. Komisija un ES dalībvalstis aktīvi piedalās sarunās par šo konvenciju, kuru paredzēts pieņemt diplomātiskajā konferencē 2009. gada maijā. Ratifikācijas noteikumi, kas nepieciešami, lai konvencija varētu stāties spēkā, joprojām tiek apspriesti. Papildu pamatnostādnes par kuģu sertifikāciju un kuģu pārstrādes uzņēmumu darbību SJO Jūras vides aizsardzības komitejai (*MEPC*) jāpieņem 2009. gada jūlijā.

Kuģu pārstrādes konvencijas projekts, tāpat kā citi SJO instrumenti, neattiecas uz kuģiem ar mazāk nekā 500 bruto tonnu kravnesību vai karakuģiem, jūraskara palīgkuģiem vai citiem kuģiem, kas ir valsts īpašumā vai kurus valsts izmanto tikai nekomerciāliem valdības mērķiem. No darbības jomas tiks izslēgti vietējo pārvadājumu kuģi, tas ir, kuģi, kas visu to ekspluatācijas laiku ir atradušies karoga valsts ūdeņos. Tomēr šo kuģu ekspluatācijā jāievēro konvencijā paredzētie noteikumi.

Konvencija ir paredzēta, lai nodrošinātu visaptverošu kontroles un noteikumu izpildes sistēmu „no šūpuļa līdz kapam”. Tās pamatā it īpaši ir kuģu apskates un sertifikācija, kā arī kuģu pārstrādes uzņēmumu licencēšana. Paredzēti ierobežojumi bīstamo materiālu izmantošanai

---

2007. gada 21. februārī (*Otapan*) pasludinātais spriedums, publicēts angļu valodā <http://www.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

kuģubūvē, bet bīstamākie no tiem ir jāaizvāc no jau uzbūvētajiem kuģiem to ekspluatācijas laikā.

Pašreizējā konvencijas projektā kuģu pārstrādes uzņēmumiem noteiktas vairākas prasības drošības un vides aizsardzības jomā, bet nav pilnībā aizliegts izmantot „uzdzīšanas uz sēkļa” jeb „beaching” metodi. Lai gan joprojām tiek apspriesti īstenošanas un atbilstības mehānismi, SJO dalībvalstis jau ir noraidījušas ideju par obligātu, trešo personu veiktu, revīziju pārstrādes uzņēmumos. Iespējams, ka lēmums par to, vai pirms katras pārstrādes darbības sākšanas ir vajadzīgs saņemt kompetento iestāžu iepriekšēji paziņotu piekrišanu, būs katras pārstrādes valsts ziņā, iekļaujot konvencijā to kā izvēles klauzulu.

Bāzeles konvencijas kontekstā jautājums ir par to, vai, salīdzinot ar Bāzeles konvencijā noteikto prasību līmeni, ierosinātā SJO Kuģu pārstrādes konvencija nodrošinās līdzvērtīgu kontroles un noteikumu izpildes līmeni. Komisija un dalībvalstis, strādājot SJO un Bāzeles konvencijas satvarā, tiecas nodrošināt līdzvērtīgu kontroles līmeni. Tas varētu būt nosacījums, kuru izpildot, kuģus, uz kuriem attiecas jaunais starptautiskais režīms, izslēgtu no Bāzeles konvencijas darbības jomas.

#### **4. ES PASĀKUMU MĒRĶI**

Saskaņā ar Kuģu pārstrādes konvencijas projektu vispārīgais mērķis attiecībā uz ES stratēģiju par kuģu demontāžu ir nodrošināt, lai kuģus, kuriem karoga vai īpašumtiesību dēļ ir cieša saistība ar ES, visā pasaulē demontētu tikai drošos un videi nekaitīgos uzņēmumos.

Tas ietver vairākus mērķus — saskaņā ar EK Atkritumu pārvadāšanas regulu novērst bīstamu nolietoto kuģu eksportu no ES uz jaunattīstības valstīm, kā arī neradot lieku ekonomisko slogu būtiski un ilgstoši samazināt negatīvo ietekmi, ko kuģu sagriešana lūžņos, it īpaši Dienvidāzijā, atstāj uz cilvēku veselību un vidi.

Lai to panāktu, ir svarīgi šādi darbības mērķi.

- Sniegt vajadzīgo stimulu un vadlīnijas EK atkritumu pārvadāšanas tiesību aktu īstenošanā attiecībā uz nolietotiem kuģiem.
- Strādāt pie tā, lai panāktu efektīvu un ātru gaidāmās starptautiskās Kuģu pārstrādes konvencijas transponēšanu ES tiesību aktos.
- Novērtēt nepieciešamību un iespējamus variantus Kuģu pārstrādes konvencijas papildināšanai ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai novērstu negatīvo ietekmi, ko rada kuģu demontāža, bet kas nav iekļauta konvencijā, kā arī veicināt konvencijas efektivitāti praksē.

#### **5. RĪCĪBAS JOMAS UN INSTRUMENTI**

##### **5.1. Gaidāmās Kuģu pārstrādes konvencijas drīza īstenošana**

Ņemot vērā, ka sarunām par Kuģu pārstrādes konvenciju jānoslēdzas 2009. gada maijā un ka joprojām nav noteikts tās spēkā stāšanās mehānisms, šobrīd nav skaidrs, kad konvencija kļūs saistoša starptautiskajos tiesību aktos. Pieredze rosina domāt, ka no brīža, kad šāds instruments tiks pieņemts, līdz brīdim, kad tas stāsies spēkā, var paiet vairāki gadi. Tas nozīmē, ka jaunais kuģu pārstrādes režīms sāks darboties ap 2015. gadu. Konvencijas projektā noteikti atsevišķi termiņi, lai panāktu atbilstību dažādām prasībām, piemēram, veikt bīstamo materiālu inventarizāciju esošajos kuģos (pretstatā tikko uzbūvētajiem kuģiem) ne vēlāk kā piecus gadus pēc konvencijas stāšanās spēkā vai pirms nodošanas pārstrādei, ja pārstrāde

jāveic drīzāk, tāpēc iespējams, ka jaunā starptautiskā režīma ietekme pilnībā izpaudīsies vēl vēlāk.

ES rīcība vai rīcības trūkums var būtiski ietekmēt konvencijas ratifikācijas procesu un tās praktisko efektivitāti. Ja ES nerīkojas, pastāv risks, ka starptautiskā kopiena to interpretēs kā signālu, ka šis jautājums nav prioritārs, un ratifikācija dalībvalstīs un trešajās valstīs, iespējams, notiks ar papildu kavēšanos. No otras puses, ja ES veic pasākumus atbilstoši Kuģu pārstrādes konvencijā paredzētajiem noteikumiem, tam būtu liela nozīme starptautiskajā arēnā, un tas varētu tuvināt brīdi, kad konvencija stāsies spēkā. Pieredze ar tādām SJO konvencijām kā *MARPOL*<sup>8</sup> un *AFS*<sup>9</sup> parāda, ka trešās valstis bieži ratificē un īsteno starptautisku nolīgumu pēc tam, kad ES ir padarījusi noteikumus saistošus visiem kuģiem, kas peld Eiropas ūdeņos.

Lai pēc iespējas drīzāk uzlabotu nepieņemamo situāciju, kas pastāv šobrīd, ir ārkārtīgi svarīgi, ka paredzētās Kuģu pārstrādes konvencijas galvenie elementi, piemēram, apskates un sertifikāti, kas vajadzīgi, lai veiktu bīstamo materiālu inventarizāciju uz kuģiem un apstiprinātu kuģu „gatavību pārstrādei”, galvenās prasības kuģu pārstrādes uzņēmumiem un noteikumi par ziņošanu un informācijas sniegšanu, tiktu pārņemti iespējami drīz pēc konvencijas pieņemšanas. Prasības, kas noteiktas attiecībā uz kuģiem, jāpiemēro visiem kuģiem, kas ienāk ES ūdeņos, lai nepieļautu neizdevīgus konkurences apstākļus kuģiem, kas peld ar dalībvalstu karogiem, un līdz ar to neradītu stimulu nomainīt karogu. Attiecībā uz noteikumiem, kas piemērojami kuģu pārstrādes uzņēmumiem, jāņem vērā pamatnostādnes, ko attiecīgā SJO komiteja plāno pieņemt 2009. gada jūlijā.

#### *Komisijas ierosinājums*

- Sākt sagatavošanas darbus, lai noteiktu pasākumus attiecībā uz paredzētās Kuģu pārstrādes konvencijas galvenajiem elementiem, tiklīdz to pieņems SJO diplomātiskajā konferencē, kas paredzēta 2009. gada maijā, it īpaši saistībā ar kuģu apskati un sertificēšanu, būtiskākajām prasībām pārstrādes uzņēmumiem un noteikumiem par ziņošanu un informēšanu.

## **5.2. Karakuģu un citu valsts kuģu „tīra” demontāža**

Kuģu pārstrādes konvencijas projekta darbības jomā netiek iekļautas trīs kuģu kategorijas — mazie kuģi, kuru kravnesība nepārsniedz 500 bruto tonnu (GT), kuģi, kurus izmanto nekomerciāliem valdības mērķiem, ietverot karakuģus, kuri satur nosacīti lielu daudzumu azbesta un citu bīstamu materiālu, kā arī kuģi, kuri visu ekspluatācijas laiku peld tikai vietējos ūdeņos.

Pretstatā SJO, kura valstu suverenitātes dēļ tradicionāli paredz „valdības izņēmumu”, ES nav *a priori* liegts paredzēt vides un drošības noteikumus kuģiem, kas atrodas valsts īpašumā. EK līguma 296. pants neizslēdz pasākumus ES mērogā, bet pieļauj šādu izņēmumu tikai skaidri pamatotos ārkārtējos gadījumos, ja tas ir vajadzīgs, lai aizsargātu dalībvalstu būtiskās drošības intereses, kas „saistītas ar ieroču un militārā aprīkojuma ražošanu vai tirdzniecību”. Tomēr, ja gaidāmā SJO konvencija reglamentēs arī kuģu projektēšanu, būvi un ekspluatāciju (piemēram, pieprasot veikt bīstamo materiālu inventarizāciju), būs jāņem vērā intereses, kas saistītas ar militāro slepenību.

<sup>8</sup> 1973. gada Starptautiskā Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem, kurā izmaiņas izdarītas ar 1978. gada protokolu;

<sup>9</sup> Starptautiskā Konvencija par kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli uz kuģiem.

Konvencijas noteikumu piemērošana maziem kuģiem un kuģiem, kurus izmanto vietējiem pārvadājumiem ES, ir iespējams variants, taču šajā posmā to neuzskata par steidzamu, jo parasti šos kuģus nenosūta demontāžai uz Āzijas uzņēmumiem, un nozīmīgs vides un drošības risks, ko rada to pārstrāde ES, nav konstatēts.

Lai režīms, kas jāpiemēro valstij piederošu kuģu sagriešanai lūžņos, būtu efektīvāks, viens no risinājumiem būtu paredzēt nosacījumus arī gadījumos, kad kuģus pārdod trešām valstīm vai privātiem uzņēmumiem, pirms šie kuģi kļūst par atkritumiem. Atbilstoši tam, kā paredzēts Apvienotās Karalistes Kuģu pārstrādes stratēģijā, pārdošanas līgumos varētu iekļaut klauzulas, kurās noteikts, ka īpašniekam jāievēro SJO un Bāzeles konvencijā paredzētie noteikumi par kuģu „tīru” demontāžu un ka tas nedrīkst no kuģa atbrīvoties bez iepriekšējas rakstiskas dalībvalsts valdības piekrišanas. Turklāt pārdošanu varētu ierobežot valstīm vai privātiem īpašniekiem, kuru kuģi peld ar to valstu karogiem, kas paziņojušas piekrišanu pagaidām piemērot Bāzeles konvenciju nolietotiem kuģiem.

- *Komisijas ierosinājums*

- Turpināt izvērtēt iespēju kuģu pārstrādes pasākumos cita starpā iekļaut noteikumus par karakuģu un citu valsts kuģu „tīru” demontāžu.

### **5.3. Ko nozares pārstāvji var darīt pārejas periodā**

Līdz brīdim, kad Kuģu pārstrādes konvencija stāsies spēkā un to īsteno, kā ierasts, paies vairāki gadi. Tāpēc pastāv risks, ka nākamais maksimālais pieaugums aktivitātēs kuģu sagriešanai lūžņos, kas gaidāms 2010. gadā sakarā ar pakāpeniskās norakstīšanas termiņa beigām lielākajai daļai vienkorpora tankkuģu saskaņā ar *MARPOL* Konvenciju (I pielikums), izraisīs nekontrolētu zemu standartu uzņēmumu savairošanos Dienvidāzijā un līdz ar to palielinās negatīvo ietekmi uz vidi un cilvēka veselību. Iespējami vienkāršākais un ātrākais veids, kā mainīt praksi šajā jomā jau pārejas periodā, tas ir, pirms spēkā stājas Kuģu pārstrādes konvencija un īstenošanas pasākumi, būtu attiecīgo ieinteresēto personu brīvprātīgas saistības. Ja kuģu pārstrādes uzņēmumi piekristu veikt uzlabojumus vides un drošības jomā atbilstoši aktuālajiem jaunajiem standartiem un ja kuģu īpašnieki būtu gatavi par šiem uzlabojumiem maksāt, ieguldot daļu ienākumu, tad varētu būtiski samazināt piesārņojuma apmērus, letālu negadījumu un arodslimību skaitu.

Finansiālais slogs kuģu īpašniekiem nebūtu pārmērīgs. Ir aplēsts, ka papildu izmaksas demontāžas veikšanai tīrā un drošā pārstrādes uzņēmumā (nevis piesārņojošos un bīstamos darba apstākļos pludmalē) ir no 50 līdz 150 ASV dolāriem par tonnu tērauda (*ldt*). Salīdzinājumam — cena, ko Dienvidāzijas uzņēmumi šobrīd maksā kuģu īpašniekiem vai starpniekiem jeb tā saucamajiem „cashbuyers”, ir aptuveni 700 USD/*ldt*.

Šajā situācijā un ņemot vērā ražotāju atbildības un „piesārņotājs maksā” principus, subsīdijas no publiskiem līdzekļiem „tīrai” kuģu demontāžai nav pamatotas. Tā vietā varētu gaidīt, ka Eiropas kuģu īpašnieki rīkosies korporatīvās sociālās atbildības garā. Praktiski piemēri pastāv jau šobrīd — kuģošanas sabiedrību grupa *Maersk*, piemēram, uztur partnerattiecības ar Ķīnas uzņēmumiem, kuru vides un drošības standarti tika uzlaboti, izmantojot tehnisko atbalstu un veicot apmācību. Daži lielākie naftas uzņēmumi rīkojas līdzīgi.

Eiropas kuģu īpašnieku, to asociāciju un klientu brīvprātīgu rīcību varētu veicināt ar ES mēroga sabiedrisko kampaņu palīdzību, kā arī regulāri organizējot augsta līmeņa sarunas ar galvenajām attiecīgās jomas ieinteresētajām personām. Jauns īpašs ES atbalvojums par izcilu darbību kuģu pārstrādes jomā vai kuģu demontāžas iekļaušana no jauna ieviestajā „Clean Marine Award” varētu nodrošināt atpazīstamību tiem pārstrādes uzņēmumiem un kuģošanas sabiedrībām, kurām ir skaidra pieeja vides jomā. Turklāt vadlīnijas kuģu īpašniekiem par



„zaļiem” kuģu demontāžas uzņēmumiem visā pasaulē varētu aizpildīt atlikušos zināšanu robus un nodrošināt informāciju par kritērijiem.

Trešām valstīm piešķirtam publiskam finansējumam varētu būt ierobežota nozīme attīstības atbalsta programmās — tādās nabadzīgās valstīs kā Bangladeša tehniskais atbalsts varētu it īpaši uzlabot strādnieku apmācību drošības jomā un veicināt pamatinfrastruktūras izveidi vides un veselības aizsardzības jomā. Tomēr jebkurš šāda veida finansiālais atbalsts noteikti ir atkarīgs no attiecīgo valstu un nozares pārstāvju vēlmes sadarboties un spēcīga atbalsta kuģu demontāžas prakses uzlabošanai. Turklāt var būt vajadzīgi papildu pasākumi, lai nodrošinātu tehniskā atbalsta un brīvprātīgo pasākumu efektivitāti (politiskā uzraudzība un iniciatīvas, piemēram, piešķirot priekšrocības uzņēmumiem, kuros ir augsti drošības un vides standarti).

#### *Komisijas ierosinājums*

- Ar dažādiem pasākumiem, piemēram, ES mēroga sabiedriskām kampaņām, apbalvojumiem par izcilu darbību un vadlīnijām par „tīriem” kuģu demontāžas uzņēmumiem, mudināt nozares pārstāvjus rīkoties brīvprātīgi.

#### **5.4. Noteikumu labāka izpilde atkritumu pārvadāšanas jomā**

Pašreizējie centieni izstrādāt Kuģu pārstrādes konvenciju, cita starpā, ir vērsti uz to, lai novērstu tiesību aktu pārklāšanos un lai noteikumi, kas paredzēti Bāzeles Konvencijā par atkritumu pārrobežu pārvadājumiem, neattiektos uz nolietotiem kuģiem (vismaz ne uz tirdzniecības kuģiem). Ja Kuģu pārstrādes konvencija stājas spēkā un Bāzeles Konvencijas līgumslēdzējas puses uzskata, ka tā nodrošina līdzvērtīgu kontroles līmeni, tad atkritumu pārvadāšanas noteikumi neattieksies uz lielajiem tirdzniecības kuģiem, kuri dodas pēdējā reisā uz demontāžas uzņēmumu.

Tomēr jebkurā gadījumā paies vairāki gadi, līdz Bāzeles konvencija tiks atbilstoši grozīta, un vēl vairāk gadu, līdz grozījums tiks transponēts valstu tiesību aktos. Īsā un vidēji ilgā laika posmā EK Atkritumu pārvadāšanas regulu joprojām piemēros nolietotiem kuģiem. ES kuģu demontāžas stratēģijā jāņem vērā pasākumi, kas varētu sekmēt atkritumu pārvadāšanas noteikumu īstenošanu attiecībā uz nolietotiem kuģiem un it īpaši nepieļaut šādu kuģu tiešu eksportu no ES uz jaunattīstības valstīm.

EK Atkritumu pārvadāšanas regulas izpildi dalībvalstīs varētu stiprināt, apvienojot vairākus pasākumus, piemēram, izmantojot Komisijas vadlīnijas par Atkritumu pārvadāšanas regulas piemērošanu nolietotiem kuģiem, īstenojot īpašus projektus *IMPEL-TFS*<sup>10</sup> satvarā un palielinot iestāžu sadarbību ES, kā arī ar citām tranzīta un galamērķa valstīm. Komisija turklāt var ierosināt priekšlikumus par īpašām minimālajām prasībām attiecībā uz inspekcijām.

ES atkritumu pārvadājumu kontroles sistēmas efektivitāti varētu uzlabot, izveidojot un papildinot sarakstu, kurā būtu iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos, ņemot vērā procedūras, ko paredz gaidāmā Kuģu pārstrādes konvencija. Komisijai jāizvērtē sīkāk šāda saraksta izveidošanas iespējamība, it īpaši rūpējoties par attiecīgo pienākumu juridisko skaidrību un iestāžu tiesībām apmainīties ar datiem par kuģiem, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos. Ņemot vērā šāda pasākuma radīto administratīvo slogu, kas ir nenovēršams, tā ieviešana var kļūt atkarīga no tā, vai kuģniecības nozares brīvprātīga rīcība turpmākajos 1–2 gados nodrošinās būtisku situācijas uzlabošanu. Spēkā esošo atkritumu pārvadāšanas noteikumu labāka īstenošana būs papildu stimuls kuģniecības nozarei uzlabot praksi jau

<sup>10</sup> *IMPEL* — Eiropas Savienības tīkls sadarbībai par vides tiesību aktu īstenošanu un ieviešanu; *TFS* — Atkritumu pārrobežu pārvadājumu grupa.

pārejas periodā un šādā veidā palīdzēs ierobežot negatīvo ietekmi, ko, iespējams, var radīt gaidāmie pasākumi kuģu pārstrādes jomā.

#### *Komisijas ierosinājums*

- Uzlabot spēkā esošo tiesību aktu izpildi atkritumu pārvadāšanas jomā attiecībā uz nolietotiem kuģiem, izmantojot Komisijas vadlīnijas un palielinot daudzpusējo sadarbību, kā arī pārbaudīt iespējamību ieviest noteikumus attiecībā uz sarakstu, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos.

### **5.5. Demontāžas uzņēmumu revīzija un sertifikācija**

Gaidāmās starptautiskās Kuģu pārstrādes konvencijas pamatā ir kuģu apskates un sertifikācijas sistēma, kā arī licences, ko kuģu pārstrādes uzņēmumiem piešķir pārstrādes valstu kompetentās iestādes. Šī pieeja atspoguļo valstu suverenitātes lielo nozīmi starptautiskajos tiesību aktos. Iespējams, ka kontroles sistēmas vājā vieta ir tāda, ka pastāvošās pārvaldības problēmas dažās jaunattīstības valstīs un sankciju mehānisma neesība konvencijas projektā varētu mazināt tās efektivitāti praksē.

Pētījumā, ko veica Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*), tika izskatīti iespējamie risinājumi šai dilemmai un ierosināta ideja par kuģu pārstrādes uzņēmumu sertifikācijas un revīzijas shēmu, lai uzlabotu pārredzamību un, izmantojot neatkarīgu atzītu organizāciju sniegtus pakalpojumus, nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus visā pasaulē<sup>11</sup>. Ņemot vērā izmaiņas starptautiskā līmenī, šīs shēmas pamatā būtu Kuģu pārstrādes konvencijā paredzētie noteikumi un īpašs ISO standarts 30001, kuru plānots piemērot kuģu pārstrādes uzņēmumiem, un tajā būtu iekļauta kvalitātes līmeņu sistēma. Nozīmīgs shēmas elements būtu sertifikātu kategoriju publicēšana saistībā ar sarakstu, kurā iekļauti kuģu demontāžas uzņēmumi visā pasaulē.

Noteikumi par demontāžas uzņēmumu revīziju un sertifikāciju joprojām tiek apspriesti SJO līmenī. Atkarībā no tā, kāds būs diskusiju rezultāts, Komisija izpētīs, kā var nodrošināt, lai Eiropā ekspluatētie kuģi, kas pieder īpašniekiem Eiropā vai peld ar ES dalībvalstu karogu, tiktu demontēti uzņēmumos, kuros sertifikācija un revīzija veikta saskaņā ar šo shēmu, vienlaikus samazinot iespējamo negatīvo ietekmi uz konkurētspēju Eiropas jūrniecības nozarē. Tas būs nepieciešams, lai sistēma ātri kļūtu pilnībā efektīva.

#### *Komisijas ierosinājums*

- Turpināt izvērtēt iespējamību izveidot sertifikācijas un revīzijas shēmu, ko varētu piemērot kuģu pārstrādes uzņēmumiem visā pasaulē un, pamatojoties uz pašreizējām diskusijām par Kuģu pārstrādes konvenciju, novērtēt, kā var nodrošināt, lai maksimāls skaits kuģu, tai skaitā tie, kuri peld ar dalībvalstu karogiem, tiktu demontēti uzņēmumos, kuros sertifikācija un revīzija veikta saskaņā ar šo shēmu.

### **5.6. Ilgtspējīga finansējuma nodrošināšana**

Gaidāmās Kuģu pārstrādes konvencijas pamatā ir koncepcija, ka tajā paredzētie noteikumi apvienojumā ar tirgus konjunktūru būs pietiekami, lai tuvāko gadu laikā kuģu demontāža kļūtu par drošu un videi nekaitīgu darbību. Attiecībā uz Komisijas Zaļajā grāmatā ierosināto „kuģu demontāžas fondu” kuģniecības nozares pārstāvji iebilst, ka šāds fonds un maksājumi,

<sup>11</sup> [https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=135&Itemid=3](https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=135&Itemid=3)

kas nepieciešami, lai to uzturētu, radīs lieku administratīvo slogu. Nozares pārstāvji sagaida, ka tirgus restrukturēšanas process saskaņā ar jaunajiem noteikumiem un standartiem nodrošinās finansējumu, kas nepieciešams, lai kuģu pārstrādes uzņēmumus visā pasaulē modernizētu līdz konvencijā noteiktam līmenim.

Tomēr pastāv risks, ka neskaidri noteikumi par pārstrādes standartiem (piemēram, vispārīgas prasības nepieļaut noplūdes un nodrošināt bīstamo materiālu aizvākšanu drošā un videi nekaitīgā veidā, neaizliedzot „uzdzīšanas uz sēkļa” jeb „beaching” metodes izmantošanu) un sankcijas mehānismu varbūtējā neesība konvencijā ļaus turpināt zemas kvalitātes praksi un nestimulēs investīcijas.

Stingri jākontrolē turpmākās izmaiņas. Ja izrādīsies, ka gaidāmais starptautiskais tiesību akts un tirgus dalībnieku reakcija nesniedz vēlamu rezultātu, tad vēlreiz būs jāapsver iespēja par finansēšanas sistēmu, ar ko īsteno principu „piesārņotājs maksā”. Lai gan būtu vēlams panākt risinājumu SJO līmenī, tomēr nevajadzētu izslēgt ES mēroga sistēmu, kas aptver visus kuģus, kas tiek ekspluatēti Eiropas ūdeņos.

Lai precīzāk novērtētu iespējamus instrumentus un to ietekmi, 2008. gada otrajā pusē Komisija veiks pētījumu par tematu „kuģu demontāžas fonds”.

*Komisijas ierosinājums:*

- Novērtēt iespējamību ieviest obligātu starptautisko finansēšanas sistēmu „tūrai” kuģu demontāžai („kuģu demontāžas fonds”), pamatojoties uz rezultātiem, ko sniegs Komisijas veiktais pētījums.

## **6. SECINĀJUMS: INTEGRĒTA POLITIKA KUĢU LABĀKAI DEMONTĀŽAI**

Ja mērķis nodrošināt drošu un videi nekaitīgu Eiropas kuģu demontāžu ir jāsasniedz līdz 2015. gadam, tad vajadzīga integrētas politikas pieeja. Noteikumi paredzētās Kuģu pārstrādes konvencijas galveno elementu īstenošanai un, ja būs vajadzīgs, iespēja to papildināt būs jāapvieno ar pasākumiem, lai veicinātu kuģniecības nozares brīvprātīgu rīcību pārejas periodā un uzlabotu spēkā esošo tiesību aktu izpildi atkritumu pārvaldīšanas jomā attiecībā uz kuģiem.

Komisija ierosina sākt izstrādāt kuģu pārstrādes noteikumus, kuri transponē būtiskākās konvencijā noteiktās prasības attiecībā uz kuģiem (apskates, sertifikāti, bīstamo materiālu inventarizācija) un kuģu pārstrādes uzņēmumiem, kā arī noteikt pienākumu ziņot un sniegt informāciju. Jānovērtē, vai šo noteikumu darbības jomā jāietver arī karakuģi un citi valsts kuģi, uz kuriem neattiecas Kuģu pārstrādes konvencija. Atkarībā no tā, kā noslēgsies diskusijas par demontāžas uzņēmumu revīziju un sertificēšanu Kuģu pārstrādes konvencijas satvarā, Komisija izpētīs, kā var nodrošināt, lai maksimāls skaits kuģu, tai skaitā tie, kuri peld ar dalībvalstu karogiem, tiktu demontēti uzņēmumos, kuros sertifikācija un revīzija veikta saskaņā ar šo shēmu.

Kuģniecības nozarei ir iespējas un, ņemot vērā principu „piesārņotājs maksā”, arī atbildība uzlabot kuģu demontāžas praksi pārejas periodā līdz brīdim, kad sāk darboties jaunais starptautiskais režīms. Lai veicinātu drīzu rīcību, Komisija ierosina sekmēt brīvprātīgas saistības, izmantojot virkni pasākumu, tai skaitā sabiedriskās kampaņas, apbalvojumu shēmas un vadlīnijas kuģu īpašniekiem. Tehniskais atbalsts jaunattīstības valstīm attiecīgās infrastruktūras uzlabošanai arī var būt nozīmīgs, taču būs atkarīgs no pārstrādes valstu sadarbības.

No otras puses, spēkā esošo tiesību aktu labāka izpilde atkritumu pārvaldīšanas jomā, ko nodrošina papildu vadlīnijas un lielāka daudzpusējā sadarbība, var atvieglot pārejas procesu

un ierobežot sagaidāmo negatīvo ietekmi. Komisija izpētīs, kādi pasākumi iespējami, lai izveidotu sarakstu, kurā iekļauti kuģi, kas ir gatavi sagriešanai lūžņos.

Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai adresētā paziņojuma mērķis ir veicināt diskusijas un palīdzēt sagatavoties tiesību akta priekšlikuma izstrādei, kas tiks iesniegts pēc Kuģu pārstrādes konvencijas pieņemšanas SJO diplomātiskajā konferencē 2009. gadā maijā. Tādēļ Komisija aicina pārējās ES iestādes izteikt savu viedokli, lai veicinātu efektīvu ES politiku kuģu labākai demontāžai.