



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 23.3.2012.
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kuģu pārstrādi

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Vispārīgais konteksts un priekšlikuma pamatojums

Videi kaitīga un nedroša kuģu demontāža ir problēma, kas raisa lielas bažas. Vairumu lielo komerciālo jūras kuģu pēc ekspluatācijas beigām rūpnīcās demontē ar paņēmieniem, kam ir ievērojama ietekme uz vidi un veselību. Šo negatīvo aspektu dēļ kuģu pārstrāde nevar kļūt par pietiekami ilgtspējīgu nozari.

Situācija, domājams, pasliktināsies, jo pasaules kuģu flotes pašreizējā jaudas pārpalikuma dēļ ir paredzams, ka tuvāko gadu laikā liels skaits kuģu tiks nosūtīti demontāžai, un lēš, ka šī situācija saglabāsies vēl vismaz 5 līdz 10 gadus. Turklāt paredzams, ka no gaidāmā kuģu pārstrādes pieauguma, kas notiks aptuveni vienlaikus ar vienkorpora tankkuģu vispārējo likvidēšanu (2015. gadā), ievērojamu labumu gūs tie demontāžas uzņēmumi, kas vismazāk atbilst standartiem.

Ar Regulu par atkritumu sūtījumiem¹ Eiropas Savienībā īsteno prasības, kas paredzētas Bāzeles konvencijā par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu. Ar to īsteno arī noteikumu par konvencijas grozījumu (tā dēvēto "Grozījumu par aizliegumu"), kas aizliedz eksportēt bīstamos atkritumus ārpus ESAO dalībvalstīm. Starptautiskā mērogā šis grozījums vēl nav stājies spēkā, jo to nav ratificējis pietiekams skaits valstu.

Saskaņā ar Regulu par atkritumu sūtījumiem demontāžai paredzētie ES dalībvalstu karoga kuģi ir klasificējami kā bīstamie atkritumi, jo tie satur bīstamas vielas. Tāpēc tos drīkst demontēt tikai ESAO valstīs. Tomēr ES dalībvalstu karoga kuģi² teju sistemātiski šo normu apiet, kā rezultātā gan starptautiskie noteikumi, gan ES tiesību akti ir neefektīvi.

Šī plaši izplatītā tiesību akta neievērošana, pirmkārt, ir saistīta ar ESAO dalībvalstīs pieejamo pārstrādes jaudu trūkumu, jo īpaši attiecībā uz lielāku kuģu pārstrādi. Eiropas mērogā pieejamo jaudu izmanto nelielu kuģu un valsts kuģu demontāžai, bet ne lielu komerciālu jūras kuģu demontāžai. Tāpat kā kuģubūve, arī kuģu demontāža ekonomisku apsvērumu dēļ (pieprasījums pēc tērauda, mazas darbaspēka izmaksas, nenotiek vides izmaksu internalizācija) dažu pēdējo gadu desmitu laikā ir pārcēlusies no Eiropas valstīm uz valstīm, kuras nav ESAO dalībvalstis. Līdz ar to papildu demontāžas jaudu attīstīšana Eiropā nav bijusi ekonomiski izdevīga.

Ievērojamas pārstrādes jaudas ārpus ESAO ir Ķīnā, Indijā, Pakistānā un Bangladešā. Paredzams, ka ESAO un Ķīnas rūpnīcas, kā arī dažas Indijas rūpnīcas līdz 2015. gadam atbildīs Honkongas konvencijas prasībām.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 14. jūnija Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem.

² 2009. gadā vairāk nekā 90 % no ES dalībvalstu karoga kuģiem demontēti ārpus ESAO, lielākoties Dienvidaustrumāzijā.

Pašreizējā pieejamā pārstrādes jauda Ķīnā (2,83 milj. LDT³ 2009. gadā) jau tagad ir lielā mērā pietiekama, lai pārstrādātu visus ES dalībvalstu karoga kuģus līdz 2030. gadam (maksimālais gada apjoms 2012.-30. gadā būs 1,88 milj. LDT), turklāt drīzumā sāks darboties jauna rūpnīca ar jaudu 1 milj. LDT. Par šādu notikumu gaitu lielā mērā jāpasakās publiskā sektora pūlīņiem veicināt videi nekaitīgas kuģu pārstrādes tirgu un slēgt standartiem neatbilstošas rūpnīcas, kā arī Eiropas kuģu īpašnieku investīcijām drošās un videi nekaitīgās pārstrādes rūpnīcās.

Otrkārt, pašreizējā situācija kuģu pārstrādes tirgū ir labvēlīga Bangladešai, Indijai un (mazākā mērā) Pakistānai, savukārt konkurenti ES, Turcijā un Ķīnā, kuri ievēro augstākus tehniskos standartus, var darboties tikai nišas tirgos, piemēram, mazu kuģu, valsts kuģu (ieskaitot karakuģus) vai īpaši apzinīgu īpašnieku kuģu pārstrādē.

Visbeidzot, pašreizējie tiesību akti nav pielāgoti kuģu specifikai. Ir grūti noteikt, kad kuģis kļūst par atkritumiem. Kuģu īpašnieku lēmumi par kuģu nosūtīšanu pārstrādei balstās uz ekonomisku izmaksu un ieguvumu salīdzinājumu, proti, vai izdevīgāk ir kuģi paturēt ekspluatācijā vai nosūtīt demontāžai.

Ja lēmumu pieņem, kad kuģis atrodas starptautiskos ūdeņos vai ūdeņos, kas ir kuģu pārstrādes valsts jurisdikcijā, ir ļoti grūti vai pat neiespējami piemērot Atkritumu sūtījumu regulas procedūras. Turklāt komerciālie kuģi, kas atstāj Eiropas ostas un ūdeņus, lielākoties pēdējo reisu optimizē, pa ceļam uz demontāžas vietu piegādājot kravu Āzijā. Ja kuģa īpašnieks nepaziņo par kuģa demontāžas nodomu brīdī, kad kuģis atstāj ES ostu, attiecīgajām iestādēm parasti nav iejaukties. Atkritumu sūtījumu regulā ir noteiktas eksportējošās valsts, importējošās valsts un — attiecīgos gadījumos — tranzītvalstu tiesības un pienākumi. Tomēr ostas valsts ne vienmēr tiek informēta par kuģa īpašnieka nodomu kuģi pārstrādāt. Visbeidzot, nav reti gadījumi, kad kuģi pārdod citam operatoram ar ieganstu, ka kuģi turpinās ekspluatēt, lai gan patiesībā to nosūta uz kuģu demontāžas rūpnīcu.

Lai piemērotu spēkā esošos tiesību aktus un jo īpaši aizliegumu nolietotus kuģus eksportēt ārpus ESAO, dalībvalstīm būtu jāpieliek nesamērīgas pūles, lai nodrošinātu izpildi, ņemot vērā pārstrādes jaudu trūkumu ESAO valstīs, kā arī likumīgo iespēju jebkuram kuģim mainīt tā reģistrācijas valsti (karoga valsti).

Lai stāvokli uzlabotu, Bāzeles konvencijas puses 2004. gadā aicināja Starptautisko jūrniecības organizāciju (SJO) izstrādāt obligātās prasības kuģu pārstrādei⁴. 2006. gadā Bāzeles konvencijas puses apsveica SJO darbu pie projekta konvencijai par kuģu pārstrādi un atzina, ka jāvairās no tādu instrumentu pārklāšanās, kam ir viens mērķis. Puses tika aicinātas novērtēt ar Bāzeles konvenciju iedibināto kontroles līmeni un izpildi kopumā, kā arī novērtēt, kāds būtu vēlmais kontroles un izpildes līmenis kopumā, kas jāparedz kuģu pārstrādes konvencijas projektā, un salīdzināt abas konvencijas⁵.

Honkongas starptautisko konvenciju par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi ("Honkongas konvencija") SJO pieņēma 2009. gada maijā. Kad konvencija stāsies spēkā, tās pusēm (ieskaitot ES dalībvalstis) lielie komerciālie kuģi būs jādemontē tikai valstīs, kas ir konvencijas puses. Tās var būt arī Āzijas valstis, taču to kuģu demontāžas rūpnīcām būs jāatbilst starptautiski atzītiem standartiem (augstākiem nekā pašlaik). Šīm rūpnīcām kuģi no

³ Lūžņos nododama kuģa masu visbiežāk izsaka bezkravas ūdensizspaida tonnās (LDT), ko aprēķina, neņemot vērā kravu, degvielu, balasta ūdeni utt. un kas ir aptuveni vienāda ar kuģa tērauda masu.

⁴ Lēmums VII/26 par videi nekaitīgu kuģu demontāžu, kas pieņemts Bāzeles konvencijas pušu 7. konferencē..

⁵ Sk. lēmumu VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

valstīm, kas nav konvencijas puses, būs jāapstrādā tāpat kā to valstu karoga kuģi, kas ir konvencijas puses (klauzula, kas aizliedz "labvēlīgāku režīmu").

Honkongas konvencija tika pieņemta 2009. gadā, bet, lai tā stātos spēkā un nestu augļus, tā jāratificē pietiekamam skaitam valstu. Paredzams, ka tas nenotiks ātrāk par 2020. gadu. Konvencija stāsies spēkā 24 mēnešus pēc tam, kad izpildīti šādi nosacījumi:

- ne mazāk kā 15 valstis ir vai nu konvenciju parakstījušas bez atrunas uz ratifikāciju, pieņemšanu vai apstiprinājumu, vai ir deponējušas attiecīgo ratifikācijas, pieņemšanas, apstiprinājuma vai pievienošanās instrumentu;
- to kopējā tirdzniecības flotes bruto tilpība ir vismaz 40 % no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības; un
- to ikgadējā pārstrādāto kuģu bruto tilpība pēdējo 10 gadu laikā ir vismaz 3 % no šo valstu kopējās tirdzniecības flotes bruto tilpības.

Bāzeles konvencijas puses 2010. gadā apsveica⁶ Honkongas konvencijas pieņemšanu un uzsāka sākotnējo novērtējumu par to, vai ar Honkongas konvenciju tiek noteikts tāds kontroles un izpildes līmenis, kas līdzvērtīgs Bāzeles konvencijā noteiktajam⁷.

Eiropas Savienība un tās dalībvalstis novērtējumu pabeidza 2010. gadā. Tajā secināts, ka Honkongas konvencija paredz tādu kontroles un izpildes līmeni, kas ir vismaz līdzvērtīgs Bāzeles konvencijā noteiktajam attiecībā uz kuģiem, kas klasificēti kā atkritumi saskaņā ar Bāzeles konvenciju⁸.

2011. gada oktobrī Bāzeles konvencijas puses aicināja ratificēt Honkongas konvenciju, lai tā varētu stāties spēkā⁹.

Komisija 2007. gadā pieņēma Zaļo grāmatu par kuģu labāku demontāžu, bet 2008. gadā — paziņojumu "ES stratēģija par kuģu labāku demontāžu"¹⁰. Stratēģijā apskatīti pasākumi, kā pēc iespējas ātrāk uzlabot kuģu demontāžas nosacījumus, tostarp pagaidu periodā līdz brīdim, kad spēkā stājas Honkongas konvencija: t.i., risināt konvencijā aplūkotos galvenos jautājumus, mudināt nozares pārstāvjus rīkoties brīvprātīgi, sniegt tehnisko palīdzību un atbalstu jaunattīstības valstīm un stingrāk piemērot spēkā esošos tiesību aktus. Pateicoties stratēģijai, ir izdevies panākt šādus rezultātus:

- ir pieņemta konvencija, kas uzlabos kuģu pārstrādi, jo tās procedūras ir pielāgotas kuģu specifikai, turklāt ir noteiktas sīkas prasības, kas jāizpilda modernizētajām kuģu pārstrādes rūpnīcām;
- ir sniegts atbalsts nozares brīvprātīgajiem pasākumiem pirms konvencijas stāšanās spēkā:

⁶ Lēmums OEWG-VII/12 par videi nekaitīgu kuģu demontāžu.

⁷ Sk. lēmumu OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Eiropas Savienības un tās dalībvalstu atzinums atrodams <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁹ Lēmums X/ AA par videi nekaitīgu kuģu demontāžu, kas pieņemts Bāzeles konvencijas pušu 10. konferencē.

¹⁰ 2008. gada 19. novembra paziņojums COM(2008) 767 galīgā redakcija "ES stratēģija par kuģu labāku demontāžu" un tam pievienotais ietekmes novērtējums Komisijas dienestu darba dokumentā SEC(2008) 2846.

- konvencijas prasību un norāžu brīvprātīga piemērošana (piemēram, bīstamo materiālu uzskaitījuma izveide),
 - "zaļu" pārdošanas līgumu ieviešana,
 - investīcijas drošās un videi nekaitīgās pārstrādes rūpnīcās;
- ir veikti pētījumi un īstenoti izmēģinājuma projekti, lai izvērtētu situācijas attīstību un popularizētu labākus kuģu pārstrādes paņēmienus gan kuģiem, uz ko attiecas Honkongas konvencija, gan citiem kuģiem;
- Komisija, saņēmusi informāciju par konkrētu kuģu iecerēto demontāžu, ir īstenojusi pasākumus, lai tiktu labāk īstenota Atkritumu sūtījumu regula;
- ir sniegts atbalsts valstīm, kur notiek kuģu pārstrāde, proti, saskaņā ar Tematisko programmu vides aizsardzībai un dabas resursu, tostarp enerģijas, ilgtspējīgai apsaimniekošanai ir piešķirti līdzekļi "Kuģu ilgtspējīgas pārstrādes globālajai programmai", ko kopīgi pārvalda Bāzeles konvencijas, Starptautiskās jūrniecības organizācijas un Starptautiskās darba organizācijas sekretariāti.

1.2. Priekšlikuma mērķis

Kuģu pārstrādes regulas mērķis ir būtiski samazināt negatīvo ietekmi, kas saistīta ar ES dalībvalstu karoga kuģu pārstrādi (īpaši Dienvidāzijā), tajā pašā laikā neradot lieku ekonomisko slogu. Ar ierosināto regulu tiek agrēji īstenotas Honkongas konvencijas prasības, tādējādi paātrinot tās stāšanos spēkā visā pasaulē.

1.3. Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Priekšlikums attiecas uz kuģu pārstrādes regulas pieņemšanu. Ar jauno regulu iecerēts aizstāt Regulu (EK) Nr. 1013/2006¹¹ attiecībā uz kuģiem, uz ko attiecas Honkongas konvencija.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM — REZULTĀTI UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Izstrādājot ietekmes novērtējumu, kas papildina šo likumdošanas priekšlikumu, Komisija apspriedās ar ieinteresētajām personām un izmantoja pieaicināto speciālistu ieteikumus, proti, notika sabiedriskā apspriešana (no 2009. gada aprīļa līdz jūnijam) un četri darbsemināri ar speciālistiem.

Vairums ieinteresēto personu nepārprotami atbalstīja Honkongas konvencijas drīzu ratifikāciju ES dalībvalstīs, lai rosinātu to ratificēt arī citās valstīs un tādējādi paātrinātu tās stāšanos spēkā. Daudzas ieinteresētās personas atbalstīja konvencijas agrēju īstenošanu, jo uzskatīja, ka ir nepieļaujami gaidīt tās stāšanos spēkā apstākļos, kad kuģu demontētāji

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 14. jūnija Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem.

joprojām iet bojā vai gūst savainojumus darba vietā un kad tiek nodarīts ievērojams kaitējums videi. Daži uzskatīja, ka ES nevajadzētu noteikt papildu prasības, kas pārsniedz konvencijā noteikto. Atzinumi, sabiedriskajā apspriešanās saņemto atbilžu kopsavilkums un ziņojumi par ieinteresēto personu darbsemināriem ir pieejami tiešsaistē¹².

Eiropas Parlaments, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Padome paziņojumu apsprieda un attiecīgi pieņēma rezolūciju¹³ (2009. gada 26. martā), atzinumu¹⁴ (2009. gada 13. maijā) un secinājumus¹⁵ (2010. gada 21. oktobrī) par ES stratēģiju par kuģu labāku demontāžu.

2.2. Ietekmes novērtējums

Komisija veica ietekmes novērtējumu, lai izvērtētu, kādi kuģu pārstrādes režīma varianti ir reāli īstenojami. Analīzē aplūkota dažādu variantu ekonomiskā, sociālā un vides ietekme.

Ietekmes novērtējuma padomes ieteikumi tika ņemti vērā; galvenās izmaiņas skāra šādus jautājumus: skaidrāk definēt problēmu, skaidrāk izklāstīt darbības, kas jau veiktas kuģu pārstrādes valstīs saskaņā ar pamatscenāriju, stiprināt iejaukšanās pamatojumu un saikni starp īpašajiem un darbības mērķiem, problēmām un cēloņiem, uzlabot novērtējumu par politikas variantiem, jo īpaši attiecībā uz grūtībām, kas nākotnē varētu rasties saistībā ar izpildi un atbilstību.

Ietekmes novērtējumā secināts, ka tikai politikas variants D pilnībā atbilst noteiktajiem mērķiem.

Šis risinājums paredz, ka tiek ieviesta *ad-hoc* regula attiecībā uz kuģiem, uz ko attiecas Honkongas konvencija (lieli komerciāli jūras kuģi). Šī regula attiektos uz ES dalībvalstu karoga kuģu visu ekspluatācijas ciklu, ar to tiktu agrēji ieviestas Honkongas konvencijas prasības un, kā pieļauj konvencija, tā ietvertu stingrākus vides kritērijus kuģu pārstrādes rūpnīcām. ES dalībvalstu karoga kuģus drīkstētu pārstrādāt tikai prasībām atbilstošās rūpnīcās.

ES dalībvalstīm tiku savlaicīgi rakstiski paziņots par kuģa īpašnieka nodomu nosūtīt kuģi pārstrādei. Šī prasība, kā arī tādu sodu ieviešana, kuri būtu vismaz vienādi ar pašreizējos tiesību aktos paredzētajiem sodiem, nodrošinās tiesību aktu ievērošanu. Lai gan maz ticams, ka uzņēmumi, kas pašlaik demontējamos kuģus izvelk un demontē krastā, varētu ievērot šīs prasības, modernizēti uzņēmumi nākotnē varētu šos kritērijus ievērot. Lai izvairītos no neskaidrības, dublēšanās un administratīvā sloga, uz kuģiem, uz kuriem attiektos šie jaunie tiesību akti, vairs neattiektos Atkritumu sūtījumu regula.

Šis politikas variants ir šā priekšlikuma pamatā.

¹² <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

¹³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=EN

¹⁵ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Priekšlikuma kopsavilkums

Šis likumdošanas priekšlikums jaunai *ad-hoc* regulai attiecas uz kuģiem, uz ko attiecas Honkongas konvencija (lieli komerciāli jūras kuģi). Tas aptver ES dalībvalstu karoga kuģu visu ekspluatācijas ciklu. Ar to tiek īstenotas vairākas Honkongas konvencijas prasības (bīstamo materiālu uzskaitījuma izveide, pienākums kuģus pārstrādāt drošās un videi nekaitīgās rūpnīcās, vispārējās prasības, kas piemērojamas kuģiem pirms pārstrādes) un — kā pieļauts konvencijā — tiek noteiktas stingrākas vides prasības, kas nepieciešamas pirms konvencijas stāšanās spēkā (prasības kuģu pārstrādes rūpnīcām, kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas saraksta izveide, noteikumi par līgumu starp kuģa īpašnieku un kuģu pārstrādes rūpnīcu).

Pienākums izveidot un uzturēt bīstamo materiālu uzskaitījumu, kam jāatrodas uz kuģa

ES dalībvalstu karoga kuģiem būs jāizveido un visā ekspluatācijas laikā jāuztur bīstamo materiālu uzskaitījums, kam jāatrodas uz kuģa. Jauniem dalībvalstu karoga kuģiem uzskaitījums jā sagatavo nekavējoties, savukārt esošajiem kuģiem tas jāizdara 5 gadu laikā, izņemot gadījumus, kad tos demontāžai nosūta ātrāk.

Pirms kuģa nosūtīšanas pārstrādei uzskaitījums ir jāatjaunina un jāaizpilda, lai nodrošinātu, ka izraudzītajai kuģu pārstrādes rūpnīcai ir iespējas un atļauja apsaimniekot visus bīstamos materiālus un atkritumus uz kuģa.

ES dalībvalstu karoga kuģus drīkstēs demontēt tikai drošās un videi nekaitīgās kuģu pārstrādes rūpnīcās

Pamatojoties uz Honkongas konvencijas tehniskajām prasībām, ir izstrādāts prasību saraksts, kas jāievēro kuģu pārstrādes rūpnīcām. Tas ir papildināts ar vēl citām prasībām, lai labāk aizsargātu cilvēka veselību un vidi un nodrošinātu, ka visi bīstamie atkritumi tiek apsaimniekoti videi nekaitīgi gan kuģu pārstrādes rūpnīcās, gan atkritumu tālākās apsaimniekošanas uzņēmumos.

Atsevišķas kuģu pārstrādes rūpnīcas, kas šīm prasībām atbilst, varēs iesniegt pieteikumu par iekļaušanu kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstā. ES dalībvalstu karoga kuģus drīkstēs pārstrādāt tikai Eiropas sarakstā iekļautās rūpnīcās.

Kad Honkongas konvencija būs stājusies spēkā, tās pusēm būs jā sagatavo un jāpārsūta saraksti ar tām kuģu pārstrādes rūpnīcām, kam tās piešķirušas atļauju saskaņā ar konvenciju. Sarakstus nosūtīs Starptautiskajai jūrniecības organizācijai, kas tos attiecīgi izplatīs tālāk. Kad šie rūpnīcu saraksti būs pieejami starptautiskā līmenī, regula par kuģu pārstrādi būs jāpārskata, lai izvairītos no administratīvā sloga un divkārša darba saistībā ar kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstu. Piemēram, varētu ieviest savstarpējās atzīšanas mehānismu.

Īpašas prasības pirms pārstrādes

Dalībvalstu karoga kuģiem pirms kuģa nodošanas kuģu pārstrādes rūpnīcai būs jāsamazina uz kuģa esošo bīstamo atkritumu daudzums (tie var būt arī kravas pārpalikumos, degvielā u.c.).

Kas attiecas uz tankkuģiem, kuģu īpašniekiem būs jānodrošina, ka tankkuģi kuģu pārstrādes rūpnīcā ierodas tādā stāvoklī, lai tos varētu sertificēt kā iekļūšanai drošus un ugunsbīstamiem

darbiem drošus, lai novērstu sprādzienus un (letālus) negadījumus ar strādniekiem kuģu pārstrādes rūpnīcā.

Rūpīgāka Savienības tiesību aktu ievērošana

Pretstatā spēkā esošajiem tiesību aktiem ierosinātā regula balstās uz Honkongas konvencijas kontroles un izpildes sistēmu, kas īpaši pielāgota kuģiem un starptautiskajai kuģniecībai (sertifikāti, apskates, karoga valsts īpašie pienākumi u.c.).

Tā kā regula atļauj kuģus pārstrādāt rūpnīcās ārpus ESAO valstīm, ja šīs rūpnīcas atbilst prasībām un ir iekļautas Eiropas sarakstā, tas arī palīdzēs risināt pašreizējo problēmu ar kuģu īpašniekiem legāli pieejamo pārstrādes jaudu nepietiekamību.

Turklāt ES dalībvalstīm tiks savlaicīgi rakstiski paziņots par kuģa īpašnieka nodomu nosūtīt kuģi pārstrādei; tādējādi būs vieglāk noteikt, kurā brīdī kuģis kļūst par atkritumiem. Dalībvalstis saņems informāciju par pārstrādes plānoto uzsākšanu un pabeigšanu. Salīdzinot to kuģu sarakstu, kam izsniegts uzskaitījuma sertifikāts, ar to kuģu sarakstu, kas pārstrādāti atļauju saņēmušās rūpnīcās, dalībvalstīm būs vieglāk konstatēt nelikumīgu pārstrādi. Turklāt tiks ieviesti sodi, kas ir specifiskāki un precīzāki nekā tie, ko paredz pašreizējie tiesību akti. Šīs prasības, kā arī tas, ka būs likumīgi pieejamas lielākas drošas un nekaitīgas kuģu pārstrādes jaudas un ka kontroles sistēma būs pienācīgi pielāgota kuģu specifikai, nodrošinās labāku tiesību aktu ievērošanu.

Visbeidzot, lai izvairītos no neskaidrības, dublēšanās un administratīvā sloga, uz kuģiem, uz kuriem attiektos šie jaunie tiesību akti, vairs neattiektos Atkritumu sūtījumu regula.

3.2. Juridiskais pamats

Priekšlikuma pamatā ir LESD līguma 192. panta 1. punkts.

3.3. Subsidiaritātes princips

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav ES ekskluzīvā kompetencē.

Uz kuģu pārstrādi jau attiecas Eiropas tiesību akti, proti, Atkritumu sūtījumu regula.

Eiropas Savienība nevar kļūt par Honkongas konvencijas pusi, jo tai var pievienoties tikai tās valstis, kas ir Starptautiskās jūrniecības organizācijas locekles. Tāpēc ES dalībvalstīm būs liela nozīme — sevišķi kā karoga valstīm —, lai panāktu konvencijas ratifikāciju un tās noteikumu stāšanos spēkā.

Dalībvalstu atsevišķa darbošanās nebūs pietiekama, jo ne visas dalībvalstis uzskata Honkongas konvencijas ratifikāciju par prioritāti. Pastāv liels risks, ka atkarībā no dalībvalsts lieliem komerciāliem ES dalībvalstu kuģiem varētu piemērot dažādas likumu prasības. Tas var izraisīt karoga maiņas un negodīgu konkurenci starp dalībvalstīm kā karoga valstīm.

Izveidojot Eiropas sarakstu ar prasībām atbilstošām kuģu pārstrādes rūpnīcām, varēs izvairīties no divkārša darba ES dalībvalstu starpā, kā arī atvieglot to kā karoga valstu kontroles procedūras.

Honkongas konvencijas noteikumus iestrādājot ES tiesību aktos, tiktu veicināta saskaņota lēmumu pieņemšana un paātrināts ratifikācijas process dalībvalstu vidū. Turklāt ES agrējai rīcībai būtu daudz lielāks iespaids uz trešām valstīm nekā atsevišķu dalībvalstu rīcībai, kas vairo izredzes uz Honkongas konvencijas drīzu stāšanos spēkā. Šim regulas priekšlikumam ir pievienots priekšlikums par Padomes lēmumu, ar ko dalībvalstīm atļauj Eiropas Savienības interesēs ratificēt 2009. gada Honkongas starptautisko konvenciju par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi vai pievienoties tai.

3.4. Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Papildu slogs ekonomikas dalībniekiem un valstu iestādēm nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai kuģu pārstrāde notiku droši un videi nekaitīgi. Lai gan priekšlikums paredz papildu izmaksas kuģu īpašniekiem (bīstamo materiālu uzskaitījumu sagatavošana, apskates), šīs izmaksas atsvērs ievērojamie vides un sociālie ieguvumi.

3.5. Juridiskā instrumenta izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments ir regula.

Regula ir atbilstīgs juridisks instruments, jo tā tieši kuģu īpašniekiem uzliek konkrētas prasības, kas vienlaicīgi un vienā un tajā pašā veidā izpildāmas visā Savienībā. Prasības drošām un videi nekaitīgām kuģu pārstrādes rūpnīcām un kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas saraksts nodrošinās Honkongas konvencijas saskaņotu īstenošanu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kuģu pārstrādi

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Kuģus, kas kļuvuši par atkritumiem un kurus pārstrādes nolūkā pārvieto pāri robežām, reglamentē Bāzeles Konvencija par kontroli pār kaitīgo atkritumu robežšķērsojošo transportēšanu un to aizvākšanu ("Bāzeles konvencija") un Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 14. jūnija Regula (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem¹⁶. Ar Regulu (EK) Nr. 1013/2006 īsteno Bāzeles konvenciju un tās 1995. gadā pieņemto grozījumu¹⁷, kas starptautiskā līmenī vēl nav stājies spēkā un ar ko aizliedz bīstamo atkritumu eksportu uz valstīm, kas nav Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (ESAO) locekles. Tā kā kuģi satur bīstamus materiālus, tos parasti klasificē kā bīstamus atkritumus, kas nozīmē, ka ir aizliegts tos pārstrādes nolūkā eksportēt uz rūpnīcām valstīs, kuras nav ESAO locekles.
- (2) Mehānismi pastāvošo normatīvo aktu izpildei un kontrolei starptautiskā un Eiropas līmenī nav pielāgoti kuģu un starptautiskās kuģošanas īpatnībām un ir izrādījušies neefektīvi, lai novērstu nedrošu un kaitīgu kuģu pārstrādi.
- (3) Kuģu pārstrādes jaudas ESAO valstīs, kurās ir likumīgi atļauts nodot dalībvalstu karoga kuģus, ir nepietiekamas. Drošas un nekaitīgas pārstrādes jaudas, kas izvietotas valstīs, kuras nav ESAO locekles, ir pietiekamas, lai pārstrādātu visus ES dalībvalstu karoga kuģus, un paredzams, ka līdz 2015. gadam šīs jaudas vēl palielināsies, jo pārstrādājošās valstis būs veikušas pasākumus, lai izpildītu Honkongas konvencijas prasības.

¹⁶ OV L 190, 12.7.2006., 1. lpp.

¹⁷ Grozījums Bāzeles konvencijā ("Grozījums par aizliegumu"), kas pieņemts ar Bāzeles konvencijas pušu lēmumu III/1.

- (4) Honkongas starptautiskā konvencija par kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi ("Honkongas konvencija") pieņemta 2009. gada 15. maijā Starptautiskās jūrniecības organizācijas paspārnē pēc Bāzeles konvencijas pušu lūguma. Honkongas konvencija stāsies spēkā tikai 24 mēnešus pēc tam, kad to ratificējušas vismaz 15 valstis, kuru kopējā tirdzniecības flotes bruto tilpība ir vismaz 40 % no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības un kuru ikgadējā pārstrādāto kuģu bruto tilpība pēdējo 10 gadu laikā ir vismaz 3 % no šo valstu kopējās tirdzniecības flotes bruto tilpības. Dalībvalstīm vajadzētu pēc iespējas drīzāk ratificēt šo konvenciju, lai paātrinātu tās stāšanos spēkā. Konvencija attiecas uz kuģu projektēšanu, būvi, ekspluatāciju un sagatavošanu, lai atvieglotu drošu un videi nekaitīgu kuģu pārstrādi, tajā pašā laikā nekaitējot kuģu drošībai un ekspluatācijas efektivitātei; tā attiecas arī uz kuģu pārstrādes rūpnīcu drošu un videi nekaitīgu ekspluatāciju un uz pienācīga izpildes mehānisma izveidošanu attiecībā uz kuģu pārstrādi.
- (5) Honkongas konvencijā nepārprotami noteikts, ka tās pusēm ir jāveic stingrāki, starptautiskajām tiesībām atbilstoši pasākumi attiecībā uz kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi, lai nepieļautu, vājinātu vai samazinātu jebkādu negatīvu ietekmi uz cilvēka veselību un vidi. Izveidojot to Eiropas kuģu pārstrādes rūpnīcu sarakstu, kas atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām, tiktu sekmēta gan minētā mērķa sasniegšana, gan labāka izpilde, jo karoga valstīm būtu vieglāk kontrolēt kuģus, kas nolemti pārstrādei. Šīm prasībām par kuģu pārstrādi būtu jābalstās uz Honkongas konvencijas prasībām.
- (6) Karoga valstis, kas nosūta kuģus uz modernizētām, Honkongas konvencijas prasībām atbilstošām pārstrādes rūpnīcām, ir ekonomiski ieinteresētas panākt, ka Honkongas konvencija stājas spēkā pēc iespējas drīzāk, lai nodrošinātu vienlīdzīgus noteikumus visā pasaulē.
- (7) Kuģus, uz kuriem neattiecas Honkongas konvencija un šī regula, arī turpmāk vajadzētu pārstrādāt saskaņā ar prasībām attiecīgi Regulā (EK) Nr. 1013/2006 un Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 19. novembra Direktīvā 2008/98/EK par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu¹⁸.
- (8) Ir jāprecizē šīs regulas, Regulas (EK) Nr. 1013/2006 un Direktīvas 2008/98/EK darbības joma, lai novērstu vairāku tādu regulatīvo instrumentu savstarpējo pārklāšanos, kam ir viens mērķis.
- (9) Interpretējot šīs regulas prasības, būtu jāņem vērā vadlīnijas, ko Starptautiskā jūrniecības organizācija izstrādājusi kā papilddokumentu Honkongas konvencijai.
- (10) Dalībvalstīm būtu jāveic pasākumi, lai novērstu kuģu pārstrādes noteikumu apiešanu un palielinātu pārredzamību kuģu pārstrādes nozarē. Kā paredzēts Honkongas konvencijā, dalībvalstīm būtu jāpaziņo informācija par kuģiem, kam izsniegts [bīstamo materiālu] uzskaitījuma sertifikāts, par kuģiem, par ko saņemts paziņojums par pārstrādes pabeigšanu, un par nelikumīgu pārstrādi un attiecīgi veiktajiem pasākumiem.

¹⁸ OV L 312, 22.11.2008., 3. lpp.

- (11) Dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi par sodiem, kas piemērojami šīs regulas pārkāpšanas gadījumā, kā arī būtu jānodrošina šo sodu piemērošana, lai nepieļautu kuģu pārstrādes noteikumu apiešanu. Sodiem, kas var būt civiltiesiski un administratīvi sodi, vajadzētu būt efektīviem, samērīgiem un preventīviem.
- (12) Lai ņemtu vērā norises saistībā ar attiecīgajām starptautiskajām konvencijām, pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz šīs regulas pielikumu atjaunināšanu būtu jādeleģē Komisijai saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija sagatavošanās darba laikā rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina, ka attiecīgie dokumenti tiek vienlaikus, savlaicīgi un pienācīgi nosūtīti Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (13) Lai nodrošinātu vienādus šīs regulas īstenošanas nosacījumus, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹⁹.
- (14) Ņemot vērā to, ka mērķi, proti, nepieļaut, samazināt vai izskaust negatīvu ietekmi uz cilvēka veselību un vidi, ko rada dalībvalstu karoga kuģu pārstrāde, ekspluatācija un apkope, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs kuģošanas un kuģu pārstrādes starptautiskā rakstura dēļ, un to, ka šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I SADAĻA - DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Mērķis

Šīs regulas mērķis ir nepieļaut, samazināt vai izskaust kaitīgu ietekmi uz cilvēka veselību un vidi, ko rada dalībvalstu karoga kuģu pārstrāde, ekspluatācija un apkope.

2. pants

Definīcijas

1. Šajā regulā izmanto šādas definīcijas:

¹⁹ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

- (1) "kuģis" ir jebkāda veida peldlīdzeklis, kas tiek ekspluatēts vai ticis ekspluatēts jūras vidē, tostarp zemūdens kuģi, kuģošanas līdzekļi, peldošas platformas, pašizceļošas platformas, peldošas glabāšanas iekārtas, peldošas ražošanas, glabāšanas un izkraušanas iekārtas, kā arī kuģi, kuru aprīkojums ir demontēts vai kurus velk;
- (2) "jauns kuģis" ir kuģis, kas atbilst kādam no šādiem parametriem:
 - (a) kuģis, par kura būvi līgums ir noslēgts dienā, kad stājas spēkā šī regula, vai vēlāk;
 - (b) ja nav līguma par kuģa būvi — kuģis, kam ir likts ķīlis vai kas atrodas līdzvērtīgā būves stadijā šīs regulas spēkā stāšanās dienā vai sešus mēnešus pēc tam;
 - (c) kuģis, kas tiek piegādāts dienā, kad stājas spēkā šī regula, vai trīsdesmit mēnešu laikā pēc tam;
- (3) "tankkuģis" ir naftas tankkuģis atbilstoši definīcijai Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (MARPOL) I pielikumā vai kaitīgo šķidro vielu tankkuģis atbilstoši definīcijai minētās konvencijas II pielikumā;
- (4) "bīstams materiāls" ir jebkāds materiāls vai viela, kas var apdraudēt cilvēka veselību vai vidi, tostarp ikviena viela, kas uzskatāma par bīstamu saskaņā ar Padomes Direktīvu 67/548/EEK²⁰ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1272/2008²¹;
- (5) "kuģu pārstrāde" ir kuģa pilnīga vai daļēja demontāža kuģu pārstrādes rūpnīcā, lai atgūtu detaļas un materiālus pārstrādāšanai un atkārtotai izmantošanai, tajā pašā laikā apsaimniekojot bīstamus un citus materiālus, un tas ietver arī saistītās darbības, piemēram, detaļu un materiālu glabāšanu un apstrādi rūpnīcā, taču neietver to tālāku apstrādi vai apglabāšanu citos uzņēmumos;
- (6) "kuģu pārstrādes rūpnīca" ir noteikta teritorija, kas ir objekts, laukums vai iekārta, ko izmanto kuģu pārstrādei un kas atrodas dalībvalstī vai trešā valstī;
- (7) "pārstrādes uzņēmums" ir kuģu pārstrādes rūpnīcas īpašnieks vai jebkura cita persona vai organizācija, kas atbildību par kuģu pārstrādi ir pārņēmusi no kuģu pārstrādes rūpnīcas īpašnieka;
- (8) "administrācija" ir pārvaldes iestāde, kurai valsts noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā vai kompetences jomā uzticējusi atbildību par pienākumiem saistībā ar kuģiem, kam ir tiesības kuģot ar šīs valsts karogu, vai kuģiem, ko ekspluatē tās pakļautībā;
- (9) "kompetentā iestāde" ir pārvaldes iestāde, kurai valsts noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā vai kompetences jomā uzticējusi atbildību par pienākumiem saistībā ar kuģu pārstrādes rūpnīcām, kas darbojas minētās valsts jurisdikcijā;

²⁰ OV 196, 16.8.1967., 1. lpp.

²¹ OV L 353, 31.12.2008., 1. lpp.

- (10) "bruto tilpība" ir bruto tilpība (GT), kas aprēķināta saskaņā ar tilpības mērīšanas noteikumiem, kas ietverti I pielikumā Starptautiskajai konvencijai par kuģu tilpības mērīšanu vai jebkurā konvencijā, kas to aizstāj;
- (11) "kompetenta persona" ir persona, kurai ir attiecīga kvalifikācija, izglītība un pietiekamas zināšanas, pieredze un prasmes, lai veiktu konkrētus darbus;
- (12) "darba devējs" ir fiziska vai juridiska persona, kas kuģu pārstrādē nodarbina vienu vai vairākus strādniekus;
- (13) "kuģa īpašnieks" ir fiziska vai juridiska persona, kas reģistrēta kā kuģa īpašnieks, tostarp fiziska vai juridiska persona, kam kuģis pieder uz ierobežotu laiku, līdz tas tiek pārdots vai nodots kuģu pārstrādes rūpnīcai, vai — ja reģistrācijas nav — fiziska vai juridiska persona, kam pieder kuģis, vai jebkāda cita organizācija vai persona, kas no kuģa īpašnieka pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju, kā arī juridiska persona, kas ekspluatē valstij piederošu kuģi;
- (14) "uzstādīšana no jauna" ir sistēmu, iekārtu, izolācijas vai citu materiālu uzstādīšana uz kuģa pēc dienas, kad spēkā stājusies šī regula;
- (15) "iekļūšanai droši apstākļi" ir šādiem kritērijiem atbilstoši apstākļi telpā:
- (a) skābekļa saturs gaisā un uzliesmojošu tvaiku koncentrācija ir drošās robežās;
 - (b) jebkādi toksiski materiāli gaisā nepārsniedz pieļaujamo koncentrāciju;
 - (c) jebkādas atliekvielas vai materiāli, kas saistītas ar kompetentās personas atļautiem darbiem, neradīs toksisku materiālu nekontrolētu izdalīšanos vai uzliesmojošu tvaiku bīstamu koncentrāciju gaisā, ja apstākļi tiek uzturēti saskaņā ar instrukcijām;
- (16) "ugunsbīstamiem darbiem droši apstākļi" ir šādiem kritērijiem atbilstoši apstākļi telpā:
- (a) droši apstākļi bez sprādzienbīstamības un gāzu klātbūtnes, lai varētu izmantot lokmetināšanas vai gāzmetināšanas iekārtas, griešanas vai liesmas apstrādes iekārtas vai cita veida atklātu liesmu, kā arī veikt karsēšanas, slīpēšanas vai dzirksteļojošas operācijas;
 - (b) ir ievēroti 15) apakšpunktā izklāstītie kritēriji attiecībā uz iekļūšanai drošiem apstākļiem;
 - (c) ugunsbīstamo darbu rezultātā nemainīsies atmosfēra telpā;
 - (d) visas blakus esošās telpās ir iztīrītas vai pietiekami apstrādātas, lai nepieļautu ugunsgrēka izcelšanos vai izplatīšanos;
- (17) "objekta inspekcija" ir kuģu pārstrādes rūpnīcas inspicēšana, lai pārlicinātos par verificētajā dokumentācijā aprakstītajiem apstākļiem;
- (18) "paziņojums par pārstrādes pabeigšanu" ir kuģu pārstrādes rūpnīcas izdots paziņojums, kas apstiprina, ka kuģa pārstrāde ir pabeigta saskaņā ar šo regulu;

- (19) "strādnieks" ir ikviena persona, kas ir darba attiecībās un regulāri vai uz laiku veic darbu, tostarp apakšuzņēmēju personāls;
- (20) "atzītā organizācija" ir organizācija, kas atzīta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 391/2009²².
2. Šā panta 1. punkta 11) apakšpunktā minētā kompetentā persona var būt apmācīts strādnieks vai vadošs darbinieks, kurš spēj atklāt un novērtēt darba drošības apdraudējumus, riskus un potenciāli bīstamu materiālu vai bīstamu apstākļu ietekmi uz darbiniekiem kuģu pārstrādes rūpnīcā un kurš spēj norādīt, kādi aizsargpasākumi un profilakses pasākumi jāveic, lai šādus drošības apdraudējumus, riskus vai iedarbību pilnībā novērstu vai samazinātu.

Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2005/36/EK²³, kompetentā iestāde var noteikt, kādi ir šo personu norīkošanas kritēriji un kādi pienākumi tām jāuztic.

3. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz kuģiem, kam ir tiesības kuģot ar kādas dalībvalsts karogu vai kas darbojas šīs dalībvalsts pakļautībā.
2. Šo regulu nepiemēro:
 - (a) karakuģiem, kara flotes palīgkuģiem vai citiem kuģiem, kas pieder dalībvalstij vai ko ekspluatē dalībvalsts, un ko pašlaik izmanto tikai valsts nekomerciālā dienestā;
 - (b) kuģiem, kuru tilpība ir mazāka par 500 GT;
 - (c) kuģiem, kas visā ekspluatācijas laikā tiek izmantoti tikai tās valsts suverēnajos vai tās jurisdikcijā esošajos ūdeņos, ar kuras karogu tiem ir tiesības kuģot.

II SADAĻA - KUĢI

4. pants

Bīstamo materiālu kontrole

1. Saskaņā ar Padomes Direktīvu 96/59/EK²⁴ visos kuģos ir aizliegts no jauna uzstādīt azbestu vai polihlorbifenilus saturošus materiālus.

²² OV L 131, 28.5.2009., 11. lpp.

²³ OV L 255, 30.9.2005., 22. lpp.

2. Visos kuģos ir aizliegts no jauna uzstādīt materiālus, kas satur Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1005/2009²⁵ definētās kontrolējamās vielas.
3. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 757/2010²⁶ ir aizliegts no jauna uzstādīt materiālus, kas satur perfluoroktānsulfoskābi un tās atvasinājumus.
4. Dalībvalstis veic visus šos pasākumus:
 - (a) aizliedz vai ierobežo 1.-3. punktā minēto bīstamo materiālu uzstādīšanu vai izmantošanu kuģos, kam ir tiesības kuģot ar tās karogu vai kas darbojas tās pakļautībā;
 - (b) aizliedz vai ierobežo šādu materiālu uzstādīšanu vai izmantošanu kuģos, kamēr tie atrodas tās ostās, kuģu būvētavās, kuģu remonta rūpnīcās vai termināļos atklātā jūrā;
 - (c) efektīvi nodrošina, ka kuģi atbilst a) un b) apakšpunktā izklāstītajām prasībām.

5. pants

Bīstamo materiālu uzskaitījums

1. Katrā jaunā kuģī atrodas bīstamo materiālu uzskaitījums.
2. Bīstamo materiālu uzskaitījumu sagatavo pirms kuģa nodošanas pārstrādei, un tas atrodas uz kuģa.
3. Zem trešās valsts karoga reģistrēti esošie kuģi, kas iesniedz pieteikumu par reģistrāciju zem dalībvalsts karoga, nodrošina, ka uz kuģa atrodas bīstamo materiālu uzskaitījums.
4. Bīstamo materiālu uzskaitījums:
 - (a) ir specifisks katram kuģim;
 - (b) sniedz pierādījumus, ka kuģis atbilst bīstamo materiālu uzstādīšanas vai izmantošanas aizliegumam vai ierobežojumiem saskaņā ar 4. pantu;
 - (c) tajā ir identificēti vismaz tie bīstamie materiāli, kas minēti I pielikumā un kas ir kuģa konstrukcijā vai iekārtās, kā arī to atrašanās vieta un aptuvenais daudzums.
5. Papildus 4. punkta noteikumiem attiecībā uz esošajiem kuģiem sagatavo plānu, kurā apraksta vizuālu apskati/paraugu ņemšanu, ar kuras palīdzību izveido bīstamo materiālu uzskaitījumu.

²⁴ OV L 243, 24.9.1996., 31. lpp.

²⁵ OV L 286, 31.10.2009., 1. lpp.

²⁶ OV L 223, 25.8.2010., 29. lpp.

6. Bīstamo materiālu uzskaitījumu veido trīs daļas:
 - (a) to I pielikumā minēto bīstamo materiālu uzskaitījums, ko satur kuģa konstrukcija vai iekārtas, kā arī to atrašanās vieta un aptuvenais daudzums (I daļa);
 - (b) uz kuģa esošo atkritumu saraksts, ieskaitot atkritumus, kas rodas kuģa ekspluatācijas laikā (II daļa);
 - (c) saraksts ar krājumiem, kas ir uz kuģa brīdī, kas pieņemts lēmums par pārstrādi (III daļa).
7. Bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļu pienācīgi uztur un atjaunina visā kuģa ekspluatācijas laikā, un tas atspoguļo, vai tiek no jauna uzstādīti kādi I pielikumā minētie bīstamie materiāli, kā arī attiecīgās izmaiņas kuģa konstrukcijā un iekārtās.
8. Pirms pārstrādes uzskaitījumā papildus pienācīgi uzturētajai un atjauninātajai I daļai iekļauj II daļu par atkritumiem, kas radušies ekspluatācijas laikā, un III daļu par krājumiem, un uzskaitījumu verificē tā dalībvalsts, ar kuras karogu kuģis kuģo.
9. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par I pielikumā minēto bīstamo materiālu uzskaitījuma atjaunināšanu.

6. pants

Sagatavošana pārstrādei: vispārīgās prasības

1. Kuģu īpašnieki nodrošina, ka:
 - (a) pirms Eiropas saraksta publicēšanas kuģi tiek pārstrādāti tikai kuģu pārstrādes rūpnīcās, kas atrodas Savienībā vai valstī, kas ir ESAO locekle;
 - (b) pēc Eiropas saraksta publicēšanas kuģi tiek pārstrādāti tikai Eiropas sarakstā iekļautajās kuģu pārstrādes rūpnīcās;
 - (c) periodā pirms nonākšanas kuģu pārstrādes rūpnīcā kuģis tiek ekspluatēts tā, lai līdz minimumam samazinātu kravu pārpalikumu, atlikušās degvielas un uz kuģa esošo atkritumu daudzumu;
 - (d) kuģi atjaunina un aizpilda bīstamo materiālu uzskaitījumu saskaņā ar 5. pantu;
 - (e) kuģiem ir sertifikāts par gatavību pārstrādei, ko izdevusi tā dalībvalsts, ar kuras karogu kuģis kuģojis pirms jebkādam pārstrādes darbībām.
2. Kuģu īpašnieki arīdzan nodrošina, ka tankkuģi kuģu pārstrādes rūpnīcā ierodas ar kravas tilpnēm un sūkņu telpām tādā stāvoklī, lai tās varētu sertificēt kā iekļūšanai drošas un ugunsbīstamiem darbiem drošas.

7. pants

Kuģa pārstrādes plāns

1. Pirms kuģa pārstrādes izstrādā katram kuģim specifisku kuģa pārstrādes plānu.
2. Kuģa pārstrādes plāns:
 - (a) tiek izstrādāts kuģu pārstrādes rūpnīcā, ņemot vērā informāciju, ko kuģu īpašnieks sniedzis saskaņā ar 9. panta 3. punkta b) apakšpunktu;
 - (b) tiek sagatavots tās valsts oficiālajā valodā, kas izsniegusi atļauju kuģu pārstrādes rūpnīcai; ja izmantotā valoda nav angļu, franču vai spāņu valoda, kuģa pārstrādes plānu pārtulko kādā no šīm valodām;
 - (c) ietver informāciju par to, kā tiek noteikti, uzturēti un uzraudzīti kritēriji attiecībā uz iekļūšanai drošiem un ugunsbīstamiem darbiem drošiem apstākļiem, un citu vajadzīgo informāciju;
 - (d) ietver informāciju par bīstamo materiālu un atkritumu veidu un daudzumu, ko rada konkrētā kuģa pārstrāde, ieskaitot materiālus, kas minēti bīstamo materiālu uzskaitījumā, un informāciju par to, kā šie bīstamie materiāli tiks apsaimniekoti gan kuģu pārstrādes rūpnīcā, gan pēc tam atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumos;
 - (e) ja tiek izmantotas vairākas kuģu pārstrādes rūpnīcas — ietver ziņas par izmantojamām kuģu pārstrādes rūpnīcām, norādot pārstrādes darbības un to, kādā secībā tās norit katrā apstiprinātajā kuģu pārstrādes rūpnīcā.

8. pants

Apskates

1. Apskates veic administrācijas darbinieki vai tādas atzītas drošības organizācijas darbinieki, kura rīkojas administrācijas vārdā.
2. Veic šādas kuģu apskates:
 - (a) sākotnējā apskate;
 - (b) periodiskā apskate;
 - (c) papildu apskate;
 - (d) nobeiguma apskate.
3. Sākotnējo apskati veic pirms kuģa nodošanas ekspluatācijā vai pirms uzskaitījuma sertifikāta izdošanas. Darbinieki, kas veic apskati, verificē bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļas atbilstību šīs regulas prasībām.

4. Periodisko apskati veic pēc administrācijas noteiktiem starplaikiem, tomēr ne retāk kā reizi piecos gados. Darbinieki, kas veic apskati, verificē bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļas atbilstību šīs regulas prasībām.
5. Vispārēju vai daļēju papildu apskati pēc kuģu īpašnieka pieprasījuma var veikt pēc konstrukciju, iekārtu, sistēmu, palīgierīču, aprīkojuma un materiālu nomaiņas, aizstāšanas vai nozīmīga remonta. Darbinieki, kas veic apskati, nodrošina, ka šāda nomaiņa, aizstāšana vai nozīmīgs remonts tiek veikts tā, lai kuģis atbilstu šīs regulas prasībām, un pārbauda, vai ir attiecīgi grozīta bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļa.
6. Nobeiguma apskati veic pirms kuģa ekspluatācijas pārtraukšanas un pirms kuģa pārstrādes uzsākšanas.

Darbinieki, kas veic apskati, pārbauda, vai:

- (a) bīstamo materiālu uzskaitījums atbilst šīs regulas prasībām;
 - (b) kuģa pārstrādes plāns pienācīgo atspoguļo bīstamo materiālu uzskaitījumā ietvertu informāciju;
 - (c) kuģa pārstrādes plāns satur šādu informāciju:
 - (1) kā tiek noteikti, uzturēti un uzraudzīti kritēriji attiecībā uz iekļūšanai drošiem un ugunsbīstamiem darbiem drošiem apstākļiem,
 - (2) kā tiek apstrādāti bīstamie materiāli un atkritumi, kas rodas konkrētā kuģa pārstrādes gaitā gan kuģu pārstrādes rūpnīcā, gan jebkurā apstiprinātā atkritumu apstrādes uzņēmumā;
 - (d) ir noslēgts līgums starp kuģa īpašnieku un kuģu pārstrādes rūpnīcu atbilstīgi 9. pantam;
 - (e) kuģu pārstrādes rūpnīca, kurā kuģi paredzēts pārstrādāt, ir iekļauta Eiropas sarakstā.
7. Demontāžai paredzētu esošo kuģu sākotnējo apskati un nobeiguma apskati veic vienlaikus.

9. pants

Līgums starp kuģa īpašnieku un kuģu pārstrādes rūpnīcu

1. Kuģa īpašnieks un 12. pantā izklāstītajām prasībām atbilstoša kuģu pārstrādes rūpnīca noslēdz līgumu par ikvienu kuģi, ko nepieciešams pārstrādāt.
2. Līgums stājas spēkā ne vēlāk kā brīdī, kas tiek pieprasīts veikt 8. panta 1. punkta d) apakšpunktā minēto nobeiguma apskati, un ir spēkā līdz brīdim, kad pārstrāde ir pabeigta.
3. Līgumā ietver šādus kuģa īpašnieka pienākumus:

- (a) izpildīt vispārīgās prasības par kuģa sagatavošanu pārstrādei, kas minētas 6. pantā;
- (b) sniegt kuģu pārstrādes rūpnīcai visu informāciju par kuģi, kas nepieciešama, lai izstrādātu 7. pantā minēto kuģa pārstrādes plānu;
- (c) ja bīstamo materiālu saturs uz kuģa būtiski atšķiras no bīstamo materiālu uzskaitījuma un tāpēc nav iespējama kuģa pienācīga pārstrāde, pieņemt kuģi atpakaļ pirms pārstrādes uzsākšanas vai — ja tas tehniski iespējams — pēc pārstrādes uzsākšanas.

4. Līgumā ietver šādus kuģu pārstrādes rūpnīcas pienākumus:

- (a) sadarbībā ar kuģu īpašnieku izstrādāt konkrētā kuģa pārstrādes plānu saskaņā ar 7. pantu;
- (b) paziņot kuģu īpašniekam par kuģa pārstrādes plānoto uzsākšanu saskaņā ar II pielikumā iekļauto paraugveidlapu;
- (c) aizliegt kuģa pārstrādes uzsākšanu, iekams nav iesniegts b) apakšpunktā minētais paziņojums;
- (d) gatavojoties pieņemt kuģi pārstrādei, rakstveidā vismaz 14 dienas pirms pārstrādes plānotās uzsākšanas attiecīgajai kompetentajai iestādei paziņot par nodomu kuģi pārstrādāt, norādot šādas ziņas:
 - i) tās valsts nosaukums, ar kuras karogu kuģim ir tiesības kuģot,
 - ii) datums, kad kuģis reģistrēts attiecīgajā valstī,
 - iii) kuģa identifikācijas numurs (SJO numurs),
 - iv) jaunuzbūvētā kuģa nodošanas laikā piešķirtais korpusa numurs,
 - v) kuģa vārds un tips,
 - vi) kuģa pieraksta osta,
 - vii) kuģa īpašnieka vārds/nosaukums un adrese, kā arī kā arī SJO reģistrētā īpašnieka identifikācijas numurs;
 - viii) uzņēmuma nosaukums un adrese, kā arī SJO uzņēmuma identifikācijas numurs,
 - ix) visu to klasifikācijas sabiedrību nosaukumi, kurās kuģis klasificēts,
 - x) kuģa galvenie raksturlielumi (lielākais garums, teorētiskais platums, teorētiskais sānu augstums, tukša kuģa svars, bruto un neto tilpība, dzinēja tips un klase),
 - xi) bīstamo materiālu uzskaitījums un
 - xii) kuģa pārstrādes plāna projekts;

- (e) visus atkritumus, kas radušies kuģu pārstrādes rūpnīcā, nosūtīt tikai uz tādiem atkritumu apstrādes uzņēmumiem, kam kompetentās iestādes atļāvušas nodarboties ar šo atkritumu drošu un videi nekaitīgu apstrādi un apglabāšanu;
 - (f) kad kuģa daļēja vai pilnīga pārstrāde ir pabeigta atbilstoši šai regulai, paziņot par kuģa pārstrādes pabeigšanu kuģa īpašniekam saskaņā ar III pielikumā iekļauto paraugveidlapu.
5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par paraugveidlapas atjaunināšanu II pielikumā minētajam ziņojumam par kuģa pārstrādes plānoto uzsākšanu.
 6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par paraugveidlapas atjaunināšanu III pielikumā minētajam paziņojumam par kuģa pārstrādes pabeigšanu.

10. pants

Sertifikātu izdošana un atzīmju izdarīšana

1. Kad pabeigta sākotnējā apskate, periodiskā apskate vai papildu apskate pēc kuģa īpašnieka pieprasījuma, dalībvalsts izdod uzskaitījuma sertifikātu atbilstīgi IV pielikumā iekļautajai paraugveidlapai. Sertifikātam pievieno bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļu.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par IV pielikumā ietvertā uzskaitījuma sertifikāta paraugveidlapas atjaunināšanu.
2. Kad sekmīgi pabeigta nobeiguma apskate saskaņā ar 8. panta 6. punktu, administrācija izdod sertifikātu par gatavību pārstrādei saskaņā ar V pielikuma paraugveidlapu. Sertifikātam pievieno bīstamo materiālu uzskaitījumu un kuģa pārstrādes plānu.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par IV pielikumā minētā sertifikāta par gatavību pārstrādei paraugveidlapas atjaunināšanu. Sertifikātu par gatavību pārstrādei, kas izsniegts pēc apskates, kura veikta saskaņā ar 2. punktu, citas dalībvalstis šīs regulas nolūkā akceptē un uzskata par līdzvērtīgu sertifikātam, ko izdevušas pašas.
4. Sertifikātus par gatavību pārstrādei izdod vai tajā atzīmes izdara vai nu administrācija, vai atzīta organizācija, kas rīkojas administrācijas vārdā.

11. pants

Sertifikātu darbības laiks un derīgums

1. Uzskaitījuma sertifikātu izsniedz uz administrācijas noteiktu laiku, kas nepārsniedz piecus gadus.

2. Uzskaitījuma sertifikāts, kas izdots saskaņā ar šīs regulas 10. pantu, zaudē spēku jebkurā no šādiem gadījumiem:
 - (a) ja kuģa stāvoklis būtiski atšķiras no sertifikātā sniegtās informācijas, tostarp, ja bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļa nav pienācīgi uzturēta un atjaunināta, lai atspoguļotu izmaiņas kuģa konstrukcijā un aprīkojumā;
 - (b) ja periodiskā apskate nav veikta pēc administrācijas noteiktiem starplaikiem, kas nepārsniedz piecus gadus;
 - (c) ja sertifikāts nav izdots vai tajā nav izdarīta atzīme saskaņā ar šīs regulas 10. pantu.
3. Sertifikāts par gatavību pārstrādei, kas izsniegts saskaņā ar šīs regulas 10. pantu, zaudē spēku, ja kuģa stāvoklis būtiski atšķiras no sertifikātā sniegtās informācijas.
4. Sertifikātu par gatavību pārstrādei izsniedz uz administrācijas noteiktu laiku, kas nepārsniedz trīs mēnešus. Sertifikātu par gatavību pārstrādei vai nu administrācija, vai atzīta organizācija, kas rīkojas administrācijas vārdā, var pagarināt, lai kuģis varētu doties vienā tiešā reisā uz kuģu pārstrādes rūpnīcu.

III SADAĻA – KUĢU PĀRSTRĀDES RŪPNĪCAS

12. pants

Prasības kuģu pārstrādes rūpnīcām

Kuģus pārstrādā tikai Eiropas sarakstā iekļautās kuģu pārstrādes rūpnīcās.

Lai kuģu pārstrādes rūpnīca tiktu iekļauta Eiropas sarakstā, tā atbilst šādām prasībām:

- (a) tā ir projektēta, uzbūvēta un tiek ekspluatēta droši un videi nekaitīgi;
- (b) tajā ir vadības un monitoringa sistēmas, procedūras un metodes, kas nerada veselības apdraudējumu ne attiecīgajiem strādniekiem, ne iedzīvotājiem kuģu pārstrādes rūpnīcas tuvumā, un kas nepieļauj, vājina, samazina un iespēju robežās novērš kuģu pārstrādes nelabvēlīgo ietekmi uz vidi;
- (c) tajā netiek pieļauta nelabvēlīga ietekme uz cilvēka veselību un vidi;
- (d) tā izstrādā un apstiprina kuģu pārstrādes rūpnīcas plānu;
- (e) tā sagatavo un uztur gatavības un reaģēšanas plānu avārijas situācijās;
- (f) tā gādā par darba drošību un strādnieku apmācību, tostarp nodrošina, ka operācijās, kurās tas vajadzīgs, tiek izmantoti individuālie aizsarglīdzekļi;

- (g) tā reģistrē incidentus, negadījumus, arodsaslimšanas un hronisku iedarbību, un, ja kompetentās iestādes to prasa, ziņo par visiem incidentiem, negadījumiem, arodsaslimšanām un hroniskām iedarbībām, kas izraisa vai var izraisīt apdraudējumu strādnieku drošībai, cilvēka veselībai vai videi;
- (h) tā nodrošina bīstamo materiālu drošu un videi nekaitīgu apsaimniekošanu;
- (i) tā ir saņēmusi kompetento iestāžu izsniegtu darbības atļauju;
- (j) nodrošina, ka visai kuģu pārstrādes rūpnīcas teritorijai var piekļūt ar avārijas aprīkojumu, piemēram, ugunsdzēsības aprīkojumu un transportlīdzekļiem, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļiem un celtņiem;
- (k) tā nodrošina visu uz kuģa esošo bīstamo materiālu savākšanu pārstrādes procesa laikā, lai nepieļautu šo bīstamo materiālu nonākšanu vidē, jo īpaši plūdmaiņu zonā;
- (l) tā pierāda, ka tiek kontrolētas jebkādas noplūdes, īpaši plūdmaiņu zonās;
- (m) tā ar bīstamiem materiāliem un atkritumiem darbojas tikai uz necaurļaidīga seguma, kas aprīkots ar efektīvu kanalizācijas sistēmu;
- (n) tā nodrošina, ka visus atkritumus, kas radušies pārstrādes gaitā, nosūta uz tādiem atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumiem, kam ir atļauts nodarboties ar šo atkritumu apstrādi un apglabāšanu, neapdraudot cilvēka veselību un nenodarot kaitējumu videi.

Šī panta n) punkta nolūkā var uzskatīt, ka attiecīgās atkritumu reģenerācijas un apglabāšanas operācijas notiek videi nekaitīgi, ja kuģu pārstrādes rūpnīca var pierādīt, ka atkritumu apsaimniekošanas uzņēmums, kas saņem atkritumus, darbosies saskaņā ar cilvēka veselības un vides aizsardzības standartiem, kas ir līdzvērtīgi Savienības tiesību aktos noteiktajiem standartiem.

13. pants

Kuģu pārstrādes rūpnīcu sniegtie pierādījumi

Kuģu pārstrādes rūpnīca sniedz pierādījumus, ka tā atbilst 12. pantā noteiktajām prasībām, lai varētu nodarboties ar kuģu pārstrādi un tikt iekļauta Eiropas sarakstā.

Konkrētāk, kuģu pārstrādes rūpnīca:

- (1) norāda atļauju, licenci vai pilnvarojumu, ko kompetentās iestādes tai piešķirušas, lai nodarbotos ar kuģu pārstrādi, un norāda izmēru ierobežojumus (maksimālais garums, platums un tukša kuģa svars) kuģiem, ko tai ir atļauts pārstrādāt, kā arī jebkādos piemērojamos ierobežojumus;
- (2) apliecina, ka tā pieņems ES dalībvalstu karoga kuģus tikai pārstrādei saskaņā ar šīs regulas noteikumiem;
- (3) sniedz pierādījumus, ka kuģu pārstrādes rūpnīca spēj noteikt, uzturēt un uzraudzīt kritērijus attiecībā uz iekļūšanai drošiem un ugunsbīstamiem darbiem drošiem apstākļiem visā kuģa pārstrādes procesā;

- (4) pievieno karti, kur redzamas kuģu pārstrādes rūpnīcas robežas un kuģu pārstrādes operāciju norises vietas;
- (5) attiecībā uz katru I pielikumā minēto materiālu un citiem bīstamiem materiāliem, kas var būt daļa no kuģa konstrukcijas, norāda:
- (a) vai rūpnīcai ir atļauts aizvākt bīstamo materiālu. Šādā gadījumā norāda atbildīgos darbiniekus, kam atļauts materiālus aizvākt, kā arī pierādījumus par viņu kompetenci,
 - (b) kuru atkritumu apsaimniekošanas procesu rūpnīcā izmantos: sadedzināšanu, apglabāšanu poligonā vai citus atkritumu apstrādes paņēmienus, un sniedz pierādījumus, ka attiecīgais process tiks īstenots, neapdraudot cilvēka veselību, nenodarot kaitējumu videi un jo īpaši
 - i) neapdraudot ūdeni, gaisu, augsni, augus vai dzīvniekus,
 - ii) neradot traucējošus trokšņus un smakas,
 - iii) neradot negatīvu ietekmi uz lauku vidi un īpaši aizsargājamām teritorijām;
 - (c) kāds atkritumu apsaimniekošanas process tiks izmantots, ja bīstamos materiālus paredzēts nosūtīt uz atkritumu tālākās apstrādes uzņēmumu ārpus kuģu pārstrādes rūpnīcas. Par katru atkritumu tālākās apstrādes uzņēmumu sniedz šādu informāciju:
 - i) atkritumu apstrādes uzņēmuma nosaukums un adrese;
 - ii) pierādījumi, ka atkritumu apstrādes uzņēmumam ir atļauts apsaimniekot bīstamos materiālus;
 - iii) atkritumu apstrādes procesa apraksts;
 - iv) pierādījumi, ka attiecīgais process tiks īstenots, neapdraudot cilvēka veselību, nenodarot kaitējumu videi un jo īpaši:
 - neapdraudot ūdeni, gaisu, augsni, augus vai dzīvniekus,
 - neradot traucējošus trokšņus un smakas,
 - neradot negatīvu ietekmi uz lauku vidi un īpaši aizsargājamām teritorijām.

14. pants

Atļauja kuģu pārstrādes rūpnīcām, kas atrodas dalībvalstīs

1. Kompetentās iestādes kuģu pārstrādes rūpnīcām, kas atrodas to teritorijā un atbilst 12. pantā izklāstītajām prasībām, izsniedz atļauju nodarboties ar kuģu pārstrādi.

Atļauju attiecīgajām kuģu pārstrādes rūpnīcām izsniedz uz ne vairāk kā pieciem gadiem.

2. Dalībvalstis izveido un atjaunina sarakstu ar tām kuģu pārstrādes rūpnīcām, kam tās izsniegušas atļauju saskaņā ar 1. punktu.
3. Šā panta 2. punktā minēto sarakstu dara zināmu Komisijai bez kavēšanās un ne vēlāk kā viena gada laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā.
4. Ja kuģu pārstrādes rūpnīca vairs neatbilst 12. pantā izklāstītajām prasībām, dalībvalsts atsauc attiecīgajai kuģu pārstrādes rūpnīcai piešķirto atļauju un par to nekavējoties informē Komisiju.
5. Ja saskaņā ar 1. punktu atļauja tiek izsniegta jaunai kuģu pārstrādes rūpnīcai, dalībvalsts par to nekavējoties informē Komisiju.

15. pants

Kuģu pārstrādes rūpnīcas, kas atrodas ārpus Savienības

1. Pārstrādes uzņēmums, kas atrodas ārpus Savienības un vēlas pārstrādāt dalībvalstu karoga kuģus, Komisijai iesniedz pieteikumu, lai tiktu iekļauts tās kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstā.
2. Pieteikumam pievieno 13. pantā un VI pielikumā minēto informāciju un pierādījumus, ka kuģu pārstrādes rūpnīca atbilst 12. panta prasībām.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu par VI pielikumā ietverto kuģu pārstrādes rūpnīcas identificēšanas paraugveidlapas atjaunināšanu.

3. Iesniedzot pieteikumu par iekļaušanu Eiropas sarakstā, kuģu pārstrādes rūpnīcas piekrīt iespējamām inspekcijām uz vietas, ko Komisija vai pārstāvji, kas rīkojas Komisijas vārdā, veic pirms vai pēc iekļaušanas Eiropas sarakstā, lai pārliecinātos par atbilstību 12. panta prasībām.
4. Pamatojoties uz tās informācijas un pierādījumu izvērtēšanu, kas sniegta saskaņā ar 2. punktu, Komisija pieņem lēmumu un īstenošanas aktu par to, vai Eiropas sarakstā iekļaut kuģu pārstrādes rūpnīcu, kas atrodas ārpus Savienības. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 27. pantā minēto pārbaudes procedūru.

16. pants

Eiropas saraksta izveide un atjaunināšana

1. Komisija ar īstenošanas aktu saskaņā ar 27. pantā minēto pārbaudes procedūru pieņem Eiropas sarakstu, kurā iekļauj kuģu pārstrādes rūpnīcas, kas
 - (a) atrodas Savienībā un par ko dalībvalstis paziņojušas saskaņā ar 14. panta 3. punktu;

- (b) atrodas ārpus Savienības un par kuru iekļaušanu sarakstā ir pieņemts lēmums saskaņā ar 15. panta 4. punktu.
2. Eiropas sarakstu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un Komisijas tīmekļa vietnē vismaz trīsdesmit sešu mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā.
3. Komisija ar īstenošanas aktu saskaņā ar 27. pantā minēto pārbaudes procedūru regulāri atjaunina pieņemto Eiropas sarakstu:
- (a) lai Eiropas sarakstā iekļautu kuģu pārstrādes rūpnīcu kādā no šādiem gadījumiem:
- i) rūpnīca ir saņēmusi atļauju saskaņā ar 13. pantu,
 - ii) saskaņā ar 15. panta 4. punktu ir nolemts rūpnīcu iekļaut sarakstā;
- (b) lai no Eiropas sarakstā izslēgtu kuģu pārstrādes rūpnīcu kādā no šādiem gadījumiem:
- (1) kuģu pārstrādes rūpnīca vairs neatbilst 12. panta prasībām,
 - (2) kuģu pārstrādes rūpnīca ir iekļauta sarakstā ilgāk par pieciem gadiem un nav iesniegusi pierādījumus tam, ka tā vēl aizvien atbilst 12. panta prasībām.
4. Dalībvalstis paziņo Komisijai visu informāciju, kas var būt būtiska saistībā ar Eiropas saraksta atjaunināšanu. Komisija visu attiecīgo informāciju pārsūta pārējām dalībvalstīm.

IV SADAĻA - VISPĀRĒJI ADMINISTRATĪVIE NOTEIKUMI

17. pants

Valoda

Uzskaitījuma sertifikātu un sertifikātu par gatavību pārstrādei sagatavo izdevējas dalībvalsts oficiālajā valodā; ja izmantotā valoda nav angļu, franču vai spāņu valoda, sertifikātus pārtulko kādā no šīm valodām.

18. pants

Kompetento iestāžu iecelšana

Dalībvalstis ieceļ kompetentas iestādes, kas ir atbildīgas par šīs regulas īstenošanu, un par iecelšanu paziņo Komisijai.

19. pants

Kontaktpersonu iecelšana

1. Dalībvalstis un Komisija ieceļ vienu vai vairākas kontaktpersonas, kas atbildīgas par to fizisko vai juridisko personu informēšanu un konsultēšanu, kuras uzdevušas jautājumus. Komisijas kontaktpersona pārsūta dalībvalstu kontaktpersonām visus uzdotos jautājumus, kas attiecas uz dalībvalstu kontaktpersonām, un otrādi.
2. Dalībvalstis paziņo Komisijai par kontaktpersonu iecelšanu.

20. pants

Kontaktpersonu sanāksmes

Pēc dalībvalstu pieprasījuma vai citos nepieciešamības gadījumos Komisija periodiski organizē kontaktpersonu sanāksmes, lai apspriestu jautājumus saistībā ar šīs regulas īstenošanu. Uz šādām sanāksmēm vai to daļām aicina attiecīgās ieinteresētās personas, ja visas dalībvalstis un Komisija vienojas, ka tas ir nepieciešams.

V SADAĻA - ZIŅOŠANA UN IZPILDE

21. pants

Kuģu īpašniekiem piemērojamās prasības par paziņošanu un ziņošanu

Kuģa īpašnieks:

- (a) vismaz 14 dienas pirms pārstrādes plānotās uzsākšanas rakstveidā paziņo administrācijai par nodomu kuģi pārstrādāt, lai administrācija varētu sagatavoties šajā regulā paredzētajai apskatei un sertificēšanai;
- (b) nosūta administrācijai ziņojumu par kuģa pārstrādes plānoto uzsākšanu, ko sagatavojusi kuģu pārstrādes rūpnīca saskaņā ar 9. panta 4. punkta b) apakšpunktu;
- (c) nosūta administrācijai ziņojumu par kuģa pārstrādes pabeigšanu, ko sagatavojusi kuģu pārstrādes rūpnīca saskaņā ar 9. panta 4. punkta f) apakšpunktu.

22. pants

Dalībvalstu ziņojumi

1. Katra dalībvalsts nosūta Komisijai ziņojumu ar šādu informāciju:

- (a) to dalībvalsts karoga kuģu saraksts, kam ir izdots uzskaitījuma sertifikāts, pārstrādes uzņēmuma nosaukums un kuģu pārstrādes rūpnīcas atrašanās vieta, kā norādīts sertifikātā par gatavību pārstrādei;
 - (b) to dalībvalsts karoga kuģu saraksts, par ko saņemts paziņojums par darbu pabeigšanu;
 - (c) informācija par nelikumīgu pārstrādi un dalībvalsts veiktie attiecīgie pasākumi.
2. Katra dalībvalsts ziņojumu nosūta līdz 2015. gada 31. decembrim un pēc tam reizi divos gados.
 3. Ziņojumus Komisijai iesniedz elektroniski.

23. pants

Izpilde dalībvalstīs

1. Dalībvalstis nodrošina, ka efektīvi, samērīgi un preventīvi sodi ir piemērojami kuģiem:
 - (a) uz kuriem neatrodas 5. un 28. pantā paredzētais bīstamo materiālu uzskaitījums;
 - (b) kas nosūtīti pārstrādei, neizpildot vispārīgās prasības par sagatavošanu pārstrādei, kas minētas 6. pantā;
 - (c) kas nosūtīti pārstrādei bez 6. pantā paredzētā uzskaitījuma sertifikāta;
 - (d) kas nosūtīti pārstrādei bez 6. pantā paredzētā sertifikāta par gatavību pārstrādei;
 - (e) kas nosūtīti pārstrādei bez 21. pantā paredzētā rakstiskā paziņojuma administrācijai;
 - (f) kas pārstrādāti tādā veidā, kas neatbilst 7. pantā paredzētajam kuģa pārstrādes plānam.
2. Minētie sodi ir iedarbīgi, samērīgi un preventīvi. Konkrētāk, ja kuģi nosūta pārstrādei uz kuģu pārstrādes rūpnīcu, kas nav iekļauta Eiropas sarakstā, piemērojamais sods vismaz nav mazāks par cenu, kas kuģa īpašniekam par kuģi samaksāta.
3. Dalībvalstis divpusēji vai daudzpusēji sadarbojas, lai atvieglotu šīs regulas iespējamās apiešanas vai pārkāpšanas novēršanu un atklāšanu.
4. Dalībvalstis ieceļ darbiniekus no to pastāvīgā personāla vidus, kas atbildīgi par 3. punktā minēto sadarbību. Informāciju nosūta Komisijai, kura šiem darbiniekiem izsūta apkopotu sarakstu.
5. Ja kuģis tiek pārdots un mazāk kā sešu mēnešu laikā pēc pārdošanas tiek nosūtīts pārstrādei uz rūpnīcu, kas nav iekļauta Eiropas sarakstā, sodus:

- (a) uzliek kuģa pēdējam un priekšpēdējam īpašniekam, ja kuģis vēl aizvien kuģo ar Eiropas dalībvalsts karogu;
 - (b) uzliek tikai kuģa priekšpēdējam īpašniekam, ja kuģis vairs nekuģo ar Eiropas dalībvalsts karogu.
6. Dalībvalstis var noteikt izņēmumus 5. punktā minētajiem sodiem, ja kuģa īpašnieks kuģi nav pārdevis ar nodomu pārstrādāt. Tādā gadījumā dalībvalstis pieprasa pierādījumus, kas apstiprina kuģa īpašnieka apgalvojumu, tostarp pārdošanas līguma kopiju.
7. Dalībvalstis regulāri dara zināmus Komisijai savus tiesību aktus attiecībā uz šīs regulas izpildi un piemērojamiem sodiem.

24. pants

Prasība rīkoties

1. Fiziskas vai juridiskas personas, kuras skar vai varētu skart šīs regulas pārkāpumi vai kurām ir pamatota interese par lēmumu pieņemšanu vides jomā saistībā ar šīs regulas pārkāpumiem, vai — ja dalībvalsts administratīvi procesuālajās tiesībās tas paredzēts kā priekšnoteikums — kuras uzskata, ka to tiesības ir aizskartas, ir tiesīgas iesniegt dalībvalsts kontaktpersonām jebkādus apsvērumus saistībā ar regulas pārkāpumiem vai tiešiem šāda pārkāpuma draudiem, par kuriem tām ir zināms, un ir tiesīgas pieprasīt, lai kompetentā iestāde rīkojas saskaņā ar šo regulu.
- Jebkuras tādas nevalstiskās organizācijas intereses, kas veicina vides aizsardzību un atbilst jebkādam valsts tiesību aktos noteiktām prasībām, uzskata par pamatotām, lai varētu atzīt, ka tai ir pamatota interese par lēmumu pieņemšanu vides jomā saistībā ar šīs regulas pārkāpumiem. Uzskata arī, ka šādām organizācijām ir tiesības, kuras var tikt aizskartas, ja dalībvalsts administratīvi procesuālajās tiesībās tas paredzēts kā priekšnoteikums.
2. Prasībai rīkoties pievieno attiecīgu informāciju un datus, kas apliecina saistībā ar attiecīgo regulas pārkāpumu iesniegtos apsvērumus.
3. Ja prasība rīkoties un pievienotie apsvērumi ticami liecina, ka pastāv regulas pārkāpums, kompetentā iestāde izskata visus šādus apsvērumus un prasības rīkoties. Šādos apstākļos kompetentā iestāde dod iespēju pārstrādes uzņēmumam paust savu nostāju attiecībā uz prasību rīkoties un pievienotajiem apsvērumiem.
4. Bez kavēšanās un saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktu noteikumiem kompetentā iestāde informē 1. punktā minētās personas, kas šai iestādei iesniegušas apsvērumus, par savu lēmumu pievienoties prasībai vai noraidīt to, un sniedz sava lēmuma pamatojumu.
5. Dalībvalstis var nolemt nepiemērot 1. un 4. punktu nenovēršamu regulas pārkāpumu gadījumos.

25. pants

Tiesu iestāžu pieejamība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 24. panta 1. punktā minētajām personām ir iespējas vērsties tiesā vai citā neatkarīgā un neitrālā publiskā sektora iestādē, kura ir kompetenta pārskatīt kompetentās iestādes lēmumu, darbības vai bezdarbības procesuālo un materiālo likumību saskaņā ar šo regulu.
2. Šī regula neskar valsts tiesību aktu noteikumus, kas reglamentē tiesu iestāžu pieejamību un kas paredz, ka pirms prasības iesniegšanas tiesā ir jāizmanto visas iespējas lietas izskatīšanai administratīvā procesā.

VI SADAĻA – NOBEIGUMA NOTEIKUMI

26. pants

Deleģēšana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 5., 9., 10. un 15. pantā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.
3. Eiropas Parlaments vai Padome var jebkurā laikā atsaukt pilnvaru deleģēšanu, kas minēta 2. punktā. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Tas stājas spēkā nākamajā dienā pēc lēmuma publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar 2. punktu, stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc Eiropas Parlamenta un Padomes informēšanas par šo aktu nav saņemti iebildumi no Eiropas Parlamenta vai Padomes vai ja līdz minētā termiņa beigām Komisija ir saņēmusi informāciju gan no Eiropas Parlamenta, gan no Padomes par to, ka iebildumi netiks celti. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

27. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

28. pants

Pārejas noteikums

1. Visiem kuģiem bīstamo materiālu uzskaitījumu sagatavo ne vēlāk kā piecu gadu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā.
2. Pirms Eiropas saraksta publicēšanas dalībvalstis var atļaut nodot kuģus pārstrādei rūpnīcās, kas atrodas ārpus Savienības, ar nosacījumu, ka tiek pārbaudīts, ka kuģu pārstrādes rūpnīca atbilst 12. panta prasībām, pamatojoties uz informāciju, ko sniedzis kuģa īpašnieks vai kuģu pārstrādes rūpnīca vai kas iegūta citā ceļā.

29. pants

Regulas (EK) Nr. 1013/2006 grozījums

Regulas (EK) Nr. 1013/2006 1. panta 3. punktā pievieno šādu apakšpunktu:

i) kuģiem, uz kuriem attiecas Regula (ES) Nr. XX [*šīs regulas pilns nosaukums*](*)).

(*)OV L [...], [...], [...]. lpp.'

30. pants

Pārskatīšana

Komisija pārskata šo regulu ne vēlāk kā divus gadus pēc tam, kad spēkā stājusies Honkongas konvencija. Pārskatīšanā apsver, vai kuģu pārstrādes rūpnīcu Eiropas sarakstā iekļaut rūpnīcas, kam atļauju izsniegušas Honkongas konvencijas puses, lai izvairītos no divkārša darba un administratīvā sloga.

31. pants

Šī regula stājas spēkā 365. dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

MATERIĀLI, KAS IEKLAUJAMI BĪSTAMO MATERIĀLU UZSKAITĪJUMĀ

1. Azbestu saturoši materiāli
2. Ozona slāni noārdošas vielas: kontroles pasākumiem pakļautas vielas, kas definētas Monreālas protokola par ozona slāni noārdošām vielām 1. panta 4. punktā, iekļautas minētā protokola A, B, C vai E pielikumā, kas ir spēkā šā pielikuma piemērošanas vai interpretēšanas brīdī. Ozona slāni noārdošas vielas, kas var atrasties kuģī, citu starpā var būt šādas:
 - halons 1211, bromhlordifluormetāns
 - halons 1301 bromhlortrifluormetāns, halons 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoroetāns (tiek saukts arī par halonu 114B2),
 - CFC-11 trihlorfluormetāns, CFC-12 dihlorodifluormetāns, CFC-113 1,1,2-trihlor-1,2,2-trifluoretāns,
 - CFC-114 1,2-dihlor-1,1,2,2-tetrafluoretāns, CFC-115 hlorpentafluoretāns
3. Polihlorbifenilus saturoši materiāli
4. Pretapaugšanas savienojumi un sistēmas, ko reglamentē Starptautiskās konvencijas par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli I pielikums
5. Perfluoroktānsulfoskābi un tās atvasinājumus saturoši materiāli
6. Kadmijs un kadmija savienojumi
7. Sešvērtīgais hroms un sešvērtīgā hroma savienojumi
8. Svins un svina savienojumi
9. Dzīvsudrabs un dzīvsudraba savienojumi
10. Polibrombifenili
11. Polibromdifenilēteri
12. Polihlornaftalīni (vairāk par 3 hlora atomiem)
13. Radioaktīvas vielas
14. Noteikti īsas virknes hlorparafīni (hloralkāni, C10-C13)
15. Bromu saturoši liesmu slāpētāji

II PIELIKUMS

VEIDLAPA: ZINOJUMS PAR KUGA PĀRSTRĀDES PLĀNOTO UZSĀKŠANU

..... (*kuģu pārstrādes rūpnīcas nosaukums*)

atrašanās vieta (*kuģu pārstrādes rūpnīcas pilna adrese*)

kura iekļauta Eiropas sarakstā, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes ... Regulu (ES) Nr. XXXX par kuģu pārstrādi, un kurai atļauju nodarboties ar kuģu pārstrādi ar

..... (*atļaujas izsniegšanas vieta*) valdības pilnvarojumu

izdevis/-usi (*kompetentās iestādes pilns apzīmējums*)

(dd/mm/gggg)..... (*izdošanas datums*)

ar šo ziņo, ka kuģu pārstrādes rūpnīca ir pilnībā gatava uzsākt pārstrādi

kuģim..... (*SJO numurs*)

Sertifikāts par gatavību pārstrādei, kas izdots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes ... Regulu (ES) Nr. XXXX par kuģu pārstrādi un ko atbilstoši

..... (*valsts pilns apzīmējums*)

pilnvarojumam izdevis/-usi (*saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX pilnvarotās personas vai organizācijas pilns apzīmējums*)

(dd/mm/gggg)..... (*izdošanas datums*), ir pievienots.

Paraksts

III PIELIKUMS

VEIDLAPA: PAZIŅOJUMS PAR KUĢA PĀRSTRĀDES PABEIGŠANU

Šis dokuments ir paziņojums par kuģa pārstrādes pabeigšanu attiecībā uz
..... (*kuģa vārds, to saņemot pārstrādei/izrakstīšanas punktā*)

Dati par pārstrādei saņemto kuģi

Pazīšanas numurs vai burti	
Pieraksta osta	
Bruto tilpība	
SJO numurs	
Kuģa īpašnieka vārds/nosaukums un adrese	
SJO reģistrēta kuģa īpašnieka identifikācijas numurs	
SJO reģistrēta uzņēmuma identifikācijas numurs	
Uzbūvēšanas datums	

AR ŠO TIEK APLIECINĀTS, KA

kuģis ir pārstrādāts saskaņā ar kuģa pārstrādes plānu un Eiropas Parlamenta un Padomes ...
Regulu (ES) Nr. XXXX par kuģu pārstrādi

..... (*atļauju saņēmušās kuģu pārstrādes rūpnīcas nosaukums un
atrašanās vieta*)

un kuģa pārstrāde ir pabeigta (dd/mm/gggg) (*pabeigšanas datums*)

Izdots(*paziņojuma izdošanas vieta*) (dd/mm/gggg)
.....(*izdošanas datums*)

(Kuģu pārstrādes rūpnīcas īpašnieka vai pārstāvja, kas darbojas īpašnieka vārdā, paraksts)

IV PIELIKUMS

UZSKAITĪJUMA SERTIFIKĀTA VEIDLAPA

(Oficiālais zīmogs) (Valsts)

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes ... Regulu (ES) Nr. XXXX par kuģu pārstrādi (turpmāk "Regula")

ar(valsts pilns apzīmējums)

valdības pilnvarojumu

izdevis/-usi

.....(saskaņā ar Regulu pilnvarota persona vai organizācija)

Kuģa dati

Kuģa vārds	
Pazīšanas numurs vai burti	
Pieraksta osta	
Bruto tilpība	
SJO numurs	
Kuģa īpašnieka vārds/nosaukums un adrese	
SJO reģistrēta kuģa īpašnieka identifikācijas numurs	
SJO reģistrēta uzņēmuma identifikācijas numurs	
Uzbūvēšanas datums	

Dati par bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļu

Bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļai ir piešķirts šāds identifikācijas/pārbaudes numurs:

.....

AR ŠO APLIECINA:

16. ka kuģis ir apskatīts saskaņā ar Regulas 8. pantu,
17. ka apskate liecina, ka bīstamo materiālu uzskaitījuma I daļa pilnībā atbilst attiecīgajām Regulas prasībām.

Datums, kurā pabeigta apskate, uz ko pamatojas šis sertifikāts:.....(dd/mm/gggg)

Šis sertifikāts ir derīgs līdz:(dd/mm/gggg)

Izdots:.....(*sertifikāta izdošanas vieta*)

(*dd/mm/gggg*)

(*izdošanas datums*) (*attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts, kura izdevusi šo sertifikātu*)

(*Iestādes zīmogs vai spiedogs*)

ATZĪME PAR SERTIFIKĀTA PAGARINĀŠANU, JA TAS IR DERĪGS MAZĀK NEKĀ PIECUS GADUS²⁷

Kuģis atbilst Regulas attiecīgajiem noteikumiem, un šis sertifikāts saskaņā ar Regulas 10. pantu ir atzīstams par derīgu līdz (dd/mm/gggg):

Paraksts:.....(*attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts*)

Vieta:

Datums: (dd/mm/gggg)

(*Iestādes zīmogs vai spiedogs*)

ATZĪME, JA IR PABEIGTA PERIODISKĀ APSKATE²⁸

Kuģis atbilst Regulas attiecīgajiem noteikumiem, un šis sertifikāts saskaņā ar Regulas 10. pantu ir atzīstams par derīgu līdz: (dd/mm/gggg):.....

Paraksts:.....(*attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts*)

Vieta:

Datums: (dd/mm/gggg)

(*Iestādes zīmogs vai spiedogs*)

ATZĪME PAR SERTIFIKĀTA DERĪGUMA TERMIŅA PAGARINĀŠANU LĪDZ BRĪDĪM, KAD TIEK SASNIEGTA APSKATES OSTA, VAI UZ PAPILDPERIODU²⁹

Šis sertifikāts saskaņā ar Regulas 10. pantu ir atzīstams par derīgu līdz

(dd/mm/gggg):.....

Paraksts: (*attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts*)

²⁷ Šo lapu pie apskates pavairo un pievieno sertifikātam, ja administrācija to uzskata par nepieciešamu.

²⁸ Šo lapu pie apskates pavairo un pievieno sertifikātam, ja administrācija to uzskata par nepieciešamu.

²⁹ Šo lapu pie apskates pavairo un pievieno sertifikātam, ja administrācija to uzskata par nepieciešamu.

Vieta:.....

Datums: (dd/mm/gggg)

(Iestādes zīmogs vai spiedogs)

ATZĪME PAR PAPILDU APSKATI³⁰

Papildu apskatē saskaņā ar Regulas 8. pantu ir konstatēts, ka kuģis atbilst Regulas attiecīgajiem noteikumiem.

Paraksts: *(attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts)*

Vieta:.....

Datums: (dd/mm/gggg)

(Iestādes zīmogs vai spiedogs)

³⁰ Šo lapu pie apskates pavairo un pievieno sertifikātam, ja administrācija to uzskata par nepieciešamu.

V PIELIKUMS

VEIDLAPA: SERTIFIKĀTS PAR GATAVĪBU PĀRSTRĀDEI

(Oficiālais zīmogs) (Valsts)

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes ... Regulu (ES) Nr. XXXX par kuģu pārstrādi (turpmāk "Regula")

ar(valsts pilns apzīmējums) valdības pilnvarojumu
izdevis/-usi

..... (saskaņā ar Regulu
pilnvarota persona vai organizācija)

Kuģa dati

Kuģa vārds	
Pazīšanas numurs vai burti	
Pieraksta osta	
Bruto tilpība	
SJO numurs	
Kuģa īpašnieka vārds/nosaukums un adrese	
SJO reģistrēta kuģa īpašnieka identifikācijas numurs	
SJO reģistrēta uzņēmuma identifikācijas numurs	
Uzbūvēšanas datums	

Dati par kuģu pārstrādes rūpnīcu

Kuģu pārstrādes rūpnīcas nosaukums	
Pārstrādes uzņēmuma unikālais identifikācijas numurs ³¹	
Pilna adrese	

³¹ Identifikācijas numurs, kas norādīts Eiropas sarakstā.

Datums, līdz kuram ir derīgs dokuments par atbilstību Regulai	
---	--

Dati par bīstamo materiālu uzskaitījumu

Bīstamo materiālu uzskaitījuma identifikācijas/pārbaudes numurs:.....

Dati par kuģa pārstrādes plānu

Kuģa pārstrādes plāna identifikācijas/pārbaudes numurs:.....

Piezīme: kuģa pārstrādes plāns, kas paredzēts Regulas 7. pantā, ir sertifikāta par gatavību pārstrādei neatņemama daļa, un tas allaž jāpievieno sertifikātam par gatavību pārstrādei.

AR ŠO APLIECINA:

1. ka kuģis ir apskatīts saskaņā ar Regulas 8. pantu,
2. ka kuģim ir derīgs bīstamo materiālu uzskaitījums saskaņā ar Regulas 5. pantu;
3. ka Regulas 7. pantā paredzētais kuģa pārstrādes plāns pienācīgi atspoguļo 5. pantā paredzētā bīstamo materiālu uzskaitījumā ietverto informāciju un informāciju par to, kā tiek noteikti, uzturēti un uzraudzīti kritēriji attiecībā uz iekļūšanai drošiem un ugunsbīstamiem darbiem drošiem apstākļiem;
4. ka kuģu pārstrādes rūpnīca, kurā kuģi paredzēts pārstrādāt, ir iekļauta Eiropas sarakstā saskaņā ar Regulas 16. pantu.

Šis sertifikāts ir derīgs līdz (dd/mm/gggg)..... (datums)

Izdots:.....(sertifikāta izdošanas vieta)

(dd/mm/gggg)

(izdošanas datums) (attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts, kura izdevusi šo sertifikātu)

(Iestādes zīmogs vai spiedogs)

ATZĪME PAR SERTIFIKĀTA DERĪGUMA TERMIŅA PAGARINĀŠANU LĪDZ BRĪDIM, KAD TIEK SASNIEGTA KUĢU PĀRSTRĀDES RŪPNĪCAS OSTA, VAI UZ PAPILDPERIODU³²

Šis sertifikāts saskaņā ar Regulas 8. pantu ir atzīstams par derīgu vienam tiešam reisam

no ostas:

uz ostu:.....

³² Šo lapu pavairo un pievieno sertifikātam, ja administrācija to uzskata par nepieciešamu.

Paraksts: (*attiecīgi pilnvarotas amatpersonas paraksts*)

Vieta:.....

Datums: (dd/mm/gggg)

(Iestādes zīmogs vai spiedogs)

VI PIELIKUMS

KUGU PĀRSTRĀDES RŪPNĪCAS IDENTIFIKĀCIJAS VEIDLAPA

Kuģu pārstrādes rūpnīcas identifikācijas dati

Kuģu pārstrādes rūpnīcas nosaukums	
Pārstrādes uzņēmuma unikālais identifikācijas	
Kuģu pārstrādes rūpnīcas pilna adrese	
Galvenā kontaktpersona	
Tālruna numurs	
E-pasta adrese	
Pārstrādes uzņēmuma nosaukums, adrese un kontaktinformācija	
Darba valoda(-s)	