



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 22.5.2007  
COM(2007) 269 окончателен

**ЗЕЛЕНА КНИГА**

**за подобряване на разглобяването на кораби за скрап**

(представена от Комисията)

{SEC(2007) 645}

## ЗЕЛЕНА КНИГА

### за подобряване на разглобяването на кораби за скрап

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ: ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПРИНОС ЗА РЕШАВАНЕ НА СВЕТОВЕН ПРОБЛЕМ

Разглобяването на кораби за скрап в ерата на глобализацията е източник на безпокойство. Сега то е обосновано от чисто икономическа гледна точка, но цената за човешкото здраве и околната среда е висока. Необходима е колкото се може по-бързо радикална промяна.

- Всяка година по света между 200 и 600 мореходни кораби с над 2 000 дедеуейт тона биват разглобявани за скрап по света. Очаква се пик на тази дейност през 2010 г., когато около 800 еднокорпусни танкера ще излязат от употреба.
- Понастоящем, повече от две-трети от тези кораби се разглобяват за скрап по плажовете и речните брегове на полуостров Индустан, като в момента Бангладеш държи най-големия пазарен дял.
- Между 2001 и 2003 година 14 % от корабите, предадени за скрап, са плавали под флага на държави-членки на ЕС, а 18 % – под флага на държави, присъединили се към ЕС през 2004 г. Поне 36 % от световния корабен тонаж през 2006 година е бил собственост на компании със седалище в ЕС.
- Очаква се приблизително 100 военни кораба и други държавни плавателни съдове, плаващи под флагове на държави-членки на ЕС – повечето от които френски и британски, – да излязат от употреба през следващите 10 години. Морските плавателни съдове, построени между шестдесетте и началото на осемдесетте години, съдържат относително високи количества азбест и други вредни вещества.
- Приблизително 5,5 милиона тона вредни за околната среда материали от корабите, предназначени за скрап между 2006 и 2015 година, ще се озоват в режищата (по-точно нефтени утайки, масла, бои, PVC и азбест).
- Никой от обектите, използвани за разглобяване на кораби за скрап на полуостров Индустан, не предприемат мерки за ограничаване на замърсяването на почвата и водата, малко са обектите, които имат съоръжения за приемане на отпадъците, а третирането им рядко е съобразено дори с минимални стандарти за опазване на околната среда.
- Разглобяването на кораби за скрап е важен източник на суровини в Южна Азия. Бангладеш получава 80–90 % от използваната стомана от бракувани кораби. Цените, заплатени за тях от компаниите за корабно разрушаване в Бангладеш са значително над 400 щ.дол. за тон нетно тегло (light displacement ton (ldt)), т.е. те са значително по-високи, отколкото в други държави.

- Разрушаването на кораби е дейност, която крие рискове. Според скорошен индийски доклад, всеки шести работник в Аланг, най-големия индийски обект за разглобяване на кораби за скрап, боледува от азбестоза. Смята се, че процентът на злополуките с фатален край в този сектор е шест пъти по-висок от този в индийската минна индустрия. В Бангладеш около 200 работници, занимаващи се с корабно разрушаване, са починали при злополуки между 1998 и 2003 година. НПО са определили, че общият брой смъртни случаи при нарязване на кораби възлиза на няколко хиляди, като се очаква този брой да се увеличи значително, защото се наемат все повече неопитни работници, които ще са необходими за работа по нарастващия до пикови стойности брой на еднокорпусни танкери за скрап през следващите години.
- Понастоящем съществува капацитет за опазващо околната среда корабно рециклиране, т.е. рециклиране, съобразено със стандартите за безопасност и околна среда, за справяне с най-много 2 милиона tdt за година в световен мащаб, което представлява около 30 % от очакваното общо обичайно търсене на скрап в нормални години. Повечето от тези съоръжения – най-вече в Китай, но и в някои държави-членки на ЕС, – срещат трудности в работата си, тъй като не могат да предложат същата цена за скрап и имат много по-високи разходи от техните конкуренти в Южна Азия.

По принцип, трансферът на бракувани кораби от индустриалните към развиващите се държави е уреден от международен закон за превоз на отпадъци, а износът от Европейската общност на плавателни съдове, съдържащи вредни материали, е забранен от Регламента на ЕО за превоз на отпадъци. Въпреки това, през последните години няколко важни случая на европейски кораби, предназначени за рециклиране в Южна Азия показаха проблеми по прилагането на това законодателство.

Тези очевидни трудности, както и неуспешното осигуряване на социално и екологично устойчиво разглобяване на кораби за скрап, привлече вниманието на международната общност и политическият дебат по темата набра скорост. Международната морска организация (ММО) е започнала да работи по международна спогодба за безопасно и съобразено с околната среда рециклиране на кораби. Някои морски държави, като Обединеното кралство, са разработили национални стратегии за държавните плавателни съдове и кораби под техен флаг. Европейският парламент и неправителствените организации са поискали действия на ниво ЕС.

В своите заключения от 20 ноември 2006 г. Съветът на ЕС отбеляза, че управлението на дейностите по разглобяването на кораби за скрап, което е съобразено с околната среда, е приоритет на Европейския съюз. Той отбеляза, че скорошните събития и прогнозите за тонажите, които трябва да бъдат разглобени в близко бъдеще, изискват спешно и подходящо действие от страна на международната общност, включително от ЕС. Съветът приветства намерението на Комисията да работи за обща стратегия на ЕС за разглобяване на кораби за скрап. Тази стратегия би засилила прилагането на съществуващото общностно законодателство с оглед спецификата на морското дело, развитието в тази област, особено в международното морско законодателство, а така също би довела до постигането на крайната цел за намиране на решение, което да е приемливо в световен мащаб. В тази връзка, Комисията е приканена да прецени нуждата на ЕС от изграждане на достатъчен капацитет за разглобяване на кораби за скрап.

Комисията вече изложи своята позиция в Зелената книга за морската политика от юни 2006 г.<sup>1</sup>. Тя предложи бъдещата морска политика на ЕС да подкрепи инициативи на международно ниво за постигане на задължителни минимални стандарти при корабното рециклиране и да съдейства за създаването на съоръжения за чисто рециклиране. Също така, ЕС трябва да приложи пакет от регионални инициативи за справяне с недостатъците на предстоящия международен режим и с очакваното закъснение преди този режим да влезе в действие.

Настоящата зелена книга представлява опит за предлагане на свежи идеи за разглобяването на кораби за скрап, за да се продължи и засили диалогът с държавите-членки и заинтересованите страни и за да се подготви почвата за бъдещо действие в контекста на политиките на ЕС, включително бъдещата морска политика. Нейната главна цел е опазването на околната среда и човешкото здраве; в случая не става дума изкуствено да се върнат в ЕС дейности по корабно рециклиране, като по този начин се лишат страните в Югоизточна Азия от основен източник на приходи. Напротив, като признава структурните предимства на тези страни в сравнителен ценови план, крайната цел на ЕС е да се гарантира спазването в световен мащаб на минималните стандарти за безопасност на околната среда и опазване на човешкото здраве.

## **2. ОСНОВНИ ПРОБЛЕМИ**

### **2.1. Законова ситуация: забраната за износ на вредни вещества**

В края на осемдесетте години случаи, при които токсични отпадъци от индустриални държави са изпратени към развиващи се държави, доведоха до международно недоволство. Осем хиляди бидона с химически отпадъци са изхвърлени в Коко Бийч, Нигерия, а кораби като *Карин Б*, плаващи от пристанище до пристанище и опитващи се да разтоварят товара си от вредни отпадъци, съставляваха основните новини във вестниците. Имаше нужда от засилена международна законова рамка. Базелската конвенция на Обединените нации беше приета на 22 март 1989 г., за да създаде рамка за контролиране на движението на вредни вещества през международните граници. До днес 168 държави са подписали Конвенцията, а 165 са я ратифицирали. Европейската общност като цяло е страна по Базелската конвенция, а така също и всички държави-членки.

Абсолютна забрана за износ на вредни вещества от държавите-членки на ОИСР към държавите, които не са членки на ОИСР беше приета през 1995 г. като допълнение към Базелската конвенция. Забраната беше въведена по политически съображения, изразени едновременно от развиващите се и от развитите страни, относно нарасналото количество вредни вещества, изнесени от развитите в развиващите се страни и след това управлявани по неконтролиран и рискован начин.

---

<sup>1</sup> Забележките могат да се намерят в края на приложението.

Тази „Базелска забрана“ беше включена в законодателството на ЕС през 1997 година и е задължителна за всички държави-членки (членове 14 и 16 от настоящия регламент за превоз на отпадъци<sup>2</sup>). ЕС е най-важният глобален участник, който е приложил забраната в своето законодателство. САЩ, например, не са ратифицирали Базелската конвенция, дори и в нейната недопълнена форма. Сред държавите, които са участници в Конвенцията, Китай, Индонезия, Египет и Нигерия са приели допълнението на забраната, докато Австрия, Бразилия, Канада, Индия, Япония, Корея и Русия не са. ЕС и неговите държави-членки насърчават, заедно с международните си партньори, ратифицирането на "Базелската забрана", което е от ключово значение за усъвършенстването на правната рамка на международния превоз на отпадъци.

В международния закон за превоз на отпадъци е отбелязано, че корабът може да се превърне в отпадък, както е определено в член 2 от Базелската конвенция, и същевременно може да се третира като кораб според други международни правила<sup>3</sup>. Определението в общностното право, според което отпадък е всяко вещество или предмет в категориите, посочени в Приложение I към рамковата директивата за отпадъците<sup>4</sup>, които собственикът изхвърля, възнамерява да изхвърли или е задължен да изхвърли, се отнася също така за кораби, предназначени за разглобяване за скрап. Ако плавателно средство, съдържащо значителни количества вредни вещества или с други думи - съответните отпадъци, описани в точка GC 030, не е било „правилно изпразнено“ от вредни материали, то ще бъде считано за вреден отпадък. Износът на такива плавателни съдове от държави-членки на ЕС за държави, които не са членки на ОИСП е забранен съгласно Базелската забрана и Регламента за превоз на отпадъци и всяко разглобяване за скрап трябва да се извърши в държава-членка на ОИСП при условия, съобразени с опазването на околната среда. Алтернативата е корабът да бъде обеззаразен (предварително почистен) по такъв начин, че вече да не представлява опасен отпадък. Това правно тълкуване беше потвърдено от френския *Conseil d'Etat* (Бел.пр.: Държавен съвет, изпълняващ функциите на Върховен административен съд) при съдебния процес с бившия самолетonosач *Clemenceau*<sup>5</sup>.

Задълженията на държавите-членки на ЕС по конвенциите на Международната морска организация (ММО) не нарушават тези правила за превоз на отпадъци, въпреки че кораб не трябва да бъде спиран или подложен на „принудителен престой,“ ако има валидни сертификати от ММО. Базелската конвенция и забраната за износ на вредни вещества, приложена на ниво ЕС чрез Регламента за превоз на отпадъци, са задължителни и трябва да влязат в сила в държавите-членки. Двете системи от разпоредби са съвместими, като морското право и конвенциите на ММО определят правата (и задълженията) на морските държави да наложат други подходящи разпоредби на международното право за защита на околната среда.

В действителност, изискванията за нотифициране на Базелската конвенция, които са задължителни за всички участници, рядко се спазват при бракуването на кораби. Трудно е да се приложи забрана за износ съгласно Регламента за превоз на отпадъци на ЕО, ако даден кораб е напуснал европейски води и собственикът след това е решил да го изпрати за разглобяване за скрап в други части на света. Специфични разпоредби за международни законови задължения за корабното рециклиране са предвидени в проектоконвенция, която в момента се обсъжда в ММО, но все още не е изготвена.

## 2.2. Икономика на разглобяването на кораби за скрап

Понастоящем пазарът за разглобяване на кораби за скрап функционира по следния начин. Корабособственикът, който е решил да прекрати икономическата дейност на плавателно средство, търси купувач, който да плати в брой. Това по същество се случва, когато разходите по поддръжката на плавателното средство започнат да надхвърлят вероятната печалба или когато плавателното средство стане непривлекателно за пазара на плавателни съдове втора употреба, т.е. малко вероятно е то да бъде продадено. Купувачът, който плаща в брой, ще е или посредник, или самият оператор на депо за скрап. Обикновено, корабът взема товар за последен курс към областта, където се намира депото за скрап. След приключване на този курс, корабът се докарва на собствен ход до депото за скрап, където ще бъде разглобен.

Купувачът, който плаща в брой, плаща цена в щ.дол. за ldt, което приблизително е равно на теглото на стоманата на кораба. От години цената е около 150 щ.дол./ldt (с най-ниски стойности около 100 щ.дол./ldt и най-високи около 200 щ.дол./ldt), но напоследък силното търсене на скрап от стомана в Китай и ниското предлагане на кораби увеличи цената до рекордни нива от близо 500 щ.дол./ldt за обикновените плавателни средства и много повече за особено ценните съдове. Най-високите цени в момента се плащат в Бангладеш.

Много голям танкер за суров петрол (VLCC) с товарен капацитет от около 300 000 тона ще бъде около 45 000 ldt, така че може да донесе печалба от 5 до 10 милиона щ.дол. (или дори повече), в зависимост от пазарните условия. Тези цифри са само приблизителни ориентири, тъй като цената зависи и от други фактори като количеството и качеството на стоманата, наличието на метали, като мед или никел, и оборудването, което все още може да бъде продадено. Наличието или отсъствието на вредни материали изглежда не влияе на цената.

Комисията обърна внимание на икономиката на разглобяването на кораби за скрап в проучване, направено през 2000 г.<sup>6</sup>. Проучването стигна до заключение, че при сегашните условия поради редица причини ще бъде изключително трудно корабното рециклиране да стане икономически оправдано и същевременно с това да спазва строги екологични стандарти.

- Наличното количество кораби за скрап зависи от условията на товарния пазар. Ако корабите могат все още да изкарват добри пари, собствениците няма да решат да изпратят корабите за скрап. През последните две години количествата за скрап бяха много ниски поради оживен и печеливш товарен пазар. Основното количество от кораби за скрап би трябвало да дойде от дълбоководния търговски флот, главно танкери и кораби за насипни товари (които съставляват „обемния“ сегмент). Други пазарни сегменти като военни кораби, плавателни средства по вътрешни водни пътища и офшорни структури, са в ограничен размер и наличност и поради това трудно могат да осигурят постоянен поток от материал за рециклиране в голям обем. Операторите на модерни съоръжения за рециклиране ще бъдат затруднени при изграждането на бизнес-модел, който напълно покрива техните амортизационни разходи. Ето защо операторите, които са останали в Европа, бяха в състояние да оцелеят само чрез концентриране върху пазарни ниши, най-вече офшорни структури, риболовни лодки и плавателни средства по вътрешни водни пътища<sup>7</sup>.

- Корабите са индивидуални конструкции с дълъг жизнен цикъл и претърпяват много ремонти и поддръжка през техните 20–30 години на работа. Малка част от тези дейности по ремонт и поддръжка биват правилно документирани. Следователно съоръжението за рециклиране не знае какво точно получава и какъв обем от работа по рециклирането ще трябва да извърши. Това е особено вярно за пътническите кораби, които са построени от много различни материали, включително смеси, които е много трудно да се разделят и рециклират. Корабите, които в момента са насочени към депата за скрап, са построени през седемдесетте години на миналия век, от материали които днес вече не се използват (напр. азбест). Следователно, необходимото количество ръчна работа е значително и вероятно ще остане главен ценови фактор. Употребата на тежки машини за тези видове плавателни съдове ще ограничена.
- Някои материали на борда могат да бъдат рециклирани и ще донесат приход. Други изискват скъпа обработка, за която разходите са значителни, но е трудно да се калкулират предварително.
- Основните потоци на доход на депата за скрап в Азия идват от стоманата, която се използва в строителството и пазара за корабно оборудване втора употреба. Тези потоци на доход по принцип не съществуват в развитите държави поради регулаторните изисквания.

Друг фактор е разликата в цената на труда в Азия и в Европа. Докато работниците на площадките за унищожаване в Бангладеш и Индия изкарват 1–2 щ.дол. на ден и разходите на работодателите за безопасност и хигиена са незначителни, разходите в Европа могат да се определят около 250 щ.дол. на ден за работник в Нидерландия и 13 щ.дол. на ден в България<sup>8</sup>.

Тези разлики в цената на труда, изискванията за опазване на околната среда и хигиена и доходите от рециклиране и материалите втора употреба обясняват защо операторите в Южна Азия могат да предложат далеч по-добра цена на корабособствениците от техните потенциални конкуренти в други страни. В Бангладеш разрушители, които нямат разходи за околна среда или хигиена и безопасност, в момента плащат 450–500 щ.дол. за тон за кораб, докато китайските съоръжения с малко по-добри стандарти предлагат половината на тази цена, а операторите от САЩ – една-десета. Всъщност, през дните преди бума на цените на стоманата депата за рециклиране в индустриалните държави дори взимаха такса за разглобяване на морски кораби за скрап.

Като следствие от развитието на пазара, капацитетът за разглобяване в Европа беше намален до пределно ниско ниво през последните 20 години. Днес съоръжения за големи кораби има главно в Белгия, Италия и Нидерландия, с общ капацитет от около 230,000 ldt за година, и множество малки съоръжения за рециклиране на риболовни плавателни средства и други малки плавателни съдове в повечето други морски държави-членки. Общо, съществуващият капацитет на ЕС за корабно разрушаване може да бъде определен около 500 000 ldt за година<sup>9</sup>. Освен това, в Обединеното кралство са в ход процедури по издаване на лицензи за разрешаване на дейности по разглобяване за скрап в две съществуващи корабостроителници, които биха имали значително по-голям капацитет (600 000 ldt за година в случая на Able, Обединеното кралство). Това изброяване не включва много запустели сухи докове в пристанищата в цяла Европа, които технологично биха били подходящи за разглобяване за скрап, но не е вероятно да бъдат отворени наново поради сегашните икономически условия.

По-значителен от съществуващия капацитет в ЕС е капацитетът на съседна Турция, която като държава-членка на ОИСР теоретично се квалифицира като дестинация за износ дори на вредни отпадъци. Около 20 депа за разглобяване на брега на Алиага (близо да Измир) имат общ капацитет от приблизително 1 милион тона за година, който днес е до голяма степен неизползваем.

Съоръженията в ЕС по принцип спазват високи стандарти за трудова безопасност и защита на околната среда. Техните турски колеги постигнаха значителен напредък в управлението на безопасността и околната среда през последните години, въпреки че все още има някои опасения по отношение на околната среда. Също така на кейовете в Китай има значителен брой съоръжения за корабно разрушаване, които са подобрени през последните години до приемливи стандарти за качество, но чиито капацитет не се изчислява на повече от 500 000 ldt за година. Съоръженията за разглобяване за скрап в Бронсвил/Тексас и други такива намиращи се в САЩ имат подобно качество, но по принцип не са отворени за чужди плавателни средства.

Така, съществуващият капацитет за чисто корабно разглобяване в ЕС, а също и в Турция, е достатъчен за военните кораби и други държавни плавателни средства – наброяващи около 100 плавателни средства с тегло над 1 000 ldt, с общ тонаж до 500 000 ldt<sup>10</sup>,– които ще бъдат спрени от употреба през следващите 10 години, но е достатъчен само за малка част от търговския флот под флага на ЕС. Според доклад на UNCTAD, продадените за разрушаване кораби между 2000 и 2005 година са с тонаж между 6 и 30 милиона дедуейт годишно, докато приблизително 23 % от световния търговски флот плава под знамена на държави-членки на ЕС<sup>11</sup>.

Проблемът с недостига на „чист“ капацитет ще бъде задълбочен от предсрочното изтегляне от употреба на всички еднокорпусни петролни танкери. Злополуки, включващи танкери като *Ерика* и *Престиж*, причиниха значителни екологични катастрофи през последните десетилетия. Като реакция на това бяха приети разпоредби на ЕС и международни правила за постепенно изтегляне от употреба на еднокорпусни танкери, за да се постигне максимален ефект през следващото десетилетие. Приема се, че около 1 300 еднокорпусни танкери ще излязат от употреба и ще отидат за скрап до 2015 година, като една трета от тях ще са под флагове на държави-членки<sup>12</sup>. Очаква се търсенето на капацитет за корабно рециклиране да достигне връх около 2010 година, основната дата за изтегляне от употреба на тези танкери. Освен това, ще има увеличения в дългосрочен план, поради общия бум в корабостроенето през последните години.

За момента пазарът на корабно нарязване е все още икономически целесъобразен, като изключим прекомерното екстернализиране на разходите. Собствениците имат значителен доход от продажбата на кораби (Very Large Crude Carrier – VLCC – който е даден по-горе като пример, за да бъде построен днес ще струва около 90 милиона щ.дол., и ще донесе 10 милиона или повече щатски долара печалба след 25 години употреба). Депата за скрап печелят от рециклиране на извлечените материали. Но пазарът функционира при крайно проблематични условия, които ще бъдат описани по-долу. Това положение е все по-малко приемливо за обществеността в развитите държави, където пребивават повечето корабособственици и където има финансовата възвращаемост от корабните операции, тъй като не е съвместимо с принципите на социална и екологична устойчивост.



### 2.3. Въздействие върху околната среда и социално въздействие

Повечето плавателни съдове съдържат големи количества вредни материали, като азбест (по-точно ако са построени преди осемдесетте години на миналия век), масла и маслени утайки, РСВs (полихлорни бифенили) и тежки метали в боите и оборудването. Така че, когато се изпращат за разглобяване за скрап, тези кораби, представляват един от основните потоци на вредни отпадъци от индустриалните държави към развиващия се свят. През 2004 г. проучване на Комисията (ГД „Енергетика и транспорт“) е определило, че само нефтените утайки от бракуваните кораби ще са общо между 400 000 и 1,3 милиона тона за година до 2015 г. Азбестът, като едно от вредните вещества в съоръженията за разглобяване всяка година ще възлиза на 1 000–3 000 тона, ТВТ – на 170–540 тона, а вредните за околната среда бои ще бъдат 6 000–20 000 тона<sup>13</sup>.

Разглобяването на кораби за скрап в Бангладеш, Индия и Пакистан се извършва на пясъчни плажове без никакви мерки на ограничаване или бариери, които да предотвратяват замърсяването на водата и почвата. Има малко съоръжения за приемане на вредните отпадъци, а материалите, които не могат да се рециклират, обикновено се изхвърлят на място. PVC облицовките на кабелите често се изгарят на открити пространства.

Въздействието на тази практика върху околната среда рядко е изследвано в детайли. Наличните данни предполагат че физико–химичните свойства на морската вода, крайбрежната почва и седиментите са значително засегнати от корабното разрушаване<sup>14</sup>. Нефтеното замърсяване на плажовете и на морските площи в съседство е видимо на снимки, направени от въздуха, на обекти за рязане в Аланг (Индия) и Читагонг (Бангладеш), като НПО съобщават, че растителността и рибата са изчезнали от тези области.

Условията за безопасност и опазване на здравето в депата за скрап в Южна Азия са критични. Има висок риск от опасни злополуки, особено заради липсата на тежки машини (кранове) и защитна екипировка за работниците. Според правителствен доклад от 2004 г. в Индия е имало 434 злополуки на площадките в Аланг за периода 1996–2003 г., като 209 работници са загинали<sup>15</sup>. В Бангладеш, според медийни доклади, повече от 400 работници са били убити и 6 000 сериозно наранени през последните 20 години<sup>16</sup>. Фактът че Бангладеш, за разлика от Индия, дори не изисква „gas-free-for-hot-work“ сертификат, на практика допринася за особено ниските разходи там, а също и за високата честота на смъртоносни експлозии в депата за скрап.

В допълнение, установено е, че хиляди се разболяват от нелечими болести от допир и при вдишване на токсични вещества без минимални предпазни мерки или защита. Според медицински доклад на Върховния съд на Индия от септември 2006 г., 16 % от работниците, имащи контакт с азбест в Аланг, боледуват от азбестоза и така са подложени на сериозен риск от мезотелиом<sup>17</sup>. Както е известно от медицинските научни изследвания, разпространението на тази форма на рак на белите дробове достига пиковата си стойност едва няколко десетки години след експозицията.

През 2005 г. в Бангладеш е имало 25 000 работници в депа за скрап. В Индия работната ръка през върховите периоди наброява 40 000, която е намаляла до 6 000 към края на 2006<sup>18</sup>. За двете държави може да се каже, че повечето работници идват от най-бедните райони на страната и обикновено са неопитни. Те работят без договори и здравни застраховки или застраховки при злополука и не им е позволено да сформират профсъюзи. Има право на малка или никаква компенсация в случай на злополука. Често срещан е и детският труд за по-леката работа.

Условията в съоръженията за корабно разрушаване са критикувани от природозащитните организации и организациите по човешките права, медиите и от Върховния съд на Индия. Обаче, правителствата на държавите от Южна Азия изглежда не желаят да наложат промяна в практиката, тъй като считат разглобяването на кораби за скрап за икономически важна дейност, на която трябва да се пречи възможно най-малко.

#### **2.4. Международна ситуация**

Проблемът за корабното разглобяване се дискутира от много години, едновременно в ЕС и в международните организации, които се занимават с проблема: Международната морска организация (ММО), Международна организация по труда (МОТ) и Базелската конвенция (или по-точно нейния предшественик - Програмата на Обединените нации за околна среда, UNEP). Всяка от трите организации е развила незадължителни технически насоки за корабно рециклиране<sup>19</sup>. При две срещи през 2005 г. съвместна работна група за разглобяване на кораби с представители на МОТ/ММО/Базелска конвенция дискутира координиран подход по въпроса за избягване на дублиране на работата и прекриване на ролите, отговорностите и компетенциите между трите организации.

От 2005 г., ММО работи по изграждането на международен режим за чисто корабно рязане. Държавите-членки на ЕС и Комисията взимат участие в работата. Проект на Конвенция за безопасно и съобразено с околната среда рециклиране се договаря в Комитета на ММО за опазване на морската среда и се предвижда приемането му да стане на дипломатическа среща през 2008/2009 г., и конвенцията да влезе в сила няколко години по-късно. Проектът има приложение, което съдържа разпоредби с изисквания към корабите (включително дизайн, конструкция, опериране и поддръжка) и към съоръженията за корабно рециклиране и някои изисквания за отчитане. Той се стреми към подход „от люлка до гроб“ за корабно рециклиране, с нагласата за избягване на вредните вещества в новите кораби и отстраняването им от съществуващите кораби през периода на тяхното опериране. Предлага се технически детайли, засягащи управлението на съоръженията за корабно рециклиране съобразено с околната среда, да бъдат изложени под формата на препоръчителните указания, които да допълват Конвенцията.

Според сегашното предложение, Конвенцията, – съобразена с други инструменти на ММО, няма да се прилага за по-малките плавателни средства – по-малко от 400 или 500 бруто тона, нито за военните кораби, морските помощни средства или други плавателни средства, които са държавна собственост или оперират и се използват само за нетърговски правителствени дейности. Противоречиви случаи, които ще се обсъждат от работни групи на ММО през 2007 г., включват въпроси като например дали да се вземат предвид правилата и стандартите извън рамката на ММО, минималния стандарт за съоръжения за корабно рециклиране, съобразен с околната среда, бъдещи изисквания за отчетността (по-точно дали е необходимо нотифициране между държавите, както е според Базелската конвенция) и вида на механизмите за съответствие, за да се улесни прилагането на Конвенцията.

В контекста на Базелската конвенция, основният обсъждан момент е, дали предложената Конвенция за корабно рециклиране ще осигури еквивалентно ниво на контрол и изпълнение като при Базелската конвенция. Осмата конференция на страните по конвенцията, състояла се на 1 декември 2006 г. потвърди тази нужда и заяви, че бъдещите правни инструменти трябва да създават условия за корабно разглобяване за скрап, които предпазват работниците и околната среда от неблагоприятните въздействия на вредни отпадъци и рискови работни практики.

### **3. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКОТО УПРАВЛЕНИЕ НА КОРАБНОТО РАЗГЛОБЯВАНЕ ЗА СКРАП**

След като разгледа много разнообразни въпроси в тази връзка., Комисията определи някои възможности за предотвратяване или намаляване на недостатъците в изпълнението и подобряването на управлението на разглобяването на корабите за скрап. Тези възможности не трябва да бъдат смятани за взаимно изключващи се, а като взаимно допълващи се.

#### **3.1. По-добро прилагане на Закона за превоз на отпадъци на ЕС**

Държавите-членки на ЕС са задължени да прилагат и контролират изпълнението на Регламента за превоз на отпадъци на ЕО, включително „Базелската забрана“ за износ на вредни отпадъци.

Въпреки че подвижността на корабите прави относително лесно заобикалянето на забраната за износ, контролът може да бъде подобрен, поне в случаите на плавателни средства и транспортни маршрути в европейски води. Това ще изисква:

- по-голям контрол от страна на властите по превозване на отпадъци и властите в европейските пристанища, съсредоточен върху кораби, които са над определена възраст (25 години) или когато има други признаци, които показват, че те са определени за разглобяване за скрап;
- вероятно допълнително указание от страна на Комисията и държавите-членки във връзка с определението за отпадъци и вредни отпадъци по отношение на корабите и списък на съоръжения за рециклиране, които покриват стандартите за управление, съобразено с околната среда, и са безопасни за работниците;

- по-редовно коопериране и обмяна на информация между държавите-членки и между тях и Комисията, включително използване на бази данни и доклади в пресата за идентифициране на потенциалните бракувани кораби и за проследяване на техния път до съоръженията за рециклиране;
- повече коопериране с определени трети държави, по-точно рециклиращи страни и транзитни страни (напр. Египет във връзка с бракувани кораби, които преминават през Суецкия канал);
- политика, фокусирана върху военните кораби и други държавни кораби и търговски плавателни средства, които редовно плават във водите на ЕС (напр. фериботи).

Тъй като Регламентът за превоз на отпадъци не се прилага само за корабите под флага на ЕС, а за целия износ на отпадъци, в това число и за бракуваните кораби, които напускат пристанищата на ЕС, корабособствениците не са в състояние да избегнат контрола като преминат под флаг на неевропейска държава. Рискът от това превозната дейност в Европа да бъде намалена поради по-строгия контрол, не е много висок, докато ЕС е икономически привлекателен и печеливш пазар. По-реалистичен е рискът, че безотговорни неевропейски корабособственици, засегнати от проверките, могат да изоставят плавателните си средства в пристанища на ЕС, така че евентуалното правилно отстраняване да бъде платено от данъкоплатците. Такъв проблем може да се реши единствено чрез по-ефективно прилагане на морските правила като цяло.

### **3.2. Международни решения**

Сред международните организации, които се занимават с проблема, изглежда има общо съгласие, че най-важният въпрос е да се осигури корабно рециклиране по начин, съобразен с околната среда. За да се създаде равностойно поле на действие в световен мащаб, е необходимо въвеждането на задължителни международните стандарти. Такива стандарти трябва да създадат истинска промяна в досегашната практика на корабно разглобяване за скрап чрез спиране на честото замърсяване на почвата и водата и чрез предпазване на работниците от злополуки и заразяване. Например, безопасното ограничаване на остатъчни нефтени разливи, предварителното отстраняване на азбеста със защитна екипировка, предпазните мерки при освобождаване на газове, за да бъдат избегнати експлозии и машини за безопасно пренасяне на тежки товари трябва да бъдат задължителни.

Вероятно все още ще има ценова разлика между европейските и азиатските държави, дори ако последните достигнат високи стандарти за безопасност и околна среда. В недалечно бъдеще развиващите се държави ще имат възможност да предложат по-ниска цена на труда и по-висока цена за стомана и оборудване за втора употреба. Все пак ще има голяма възможност за преодоляване на ценовата разлика чрез доброволни мерки, които позволяват определена част от корабното разглобяване да се извършва в Европа, където има особено високи стандарти за „нулево замърсяване“ и „нулево увреждане на човешкото здраве“.

Бъдещата международна конвенция ще бъде съществено важна за решаване на проблема с корабното разглобяване в глобален мащаб. Така ММО е най-подходящият форум за разрешаване в глобален мащаб на този проблем. Новата конвенция ще даде отражение върху Регламента за превоз на отпадъци и други текстове от законодателството на ЕС в областта на опазването на околната среда и безопасните условия на труд. Общността като цяло трябва да си постави за цел да стане страна именно по тази конвенция на ММО. Това може да се постигне чрез включване в конвенцията на клаузи за организации за регионална икономическа интеграция („REIO clause“), както е случаят при всички наскоро сключени международни споразумения за околната среда. За да бъдат постигнати възможно най-скоро стандарти, съобразени с безопасността и околната среда, трябва да се засили ролята на Общността в ММО.

В интерес на ЕС е, първо, работата на ММО да бъде приключена възможно най-бързо, второ, Конвенцията да бъде достатъчно широка по обхват и да създава стандарти, съобразени със защитата на здравето и управлението на околната среда, а също така и механизми, необходими за тяхното изпълнение. Поради това, Конвенцията трябва да създаде ясни задължения и прерогативи за морските държави, пристанищните държави и рециклиращите държави и справедлив баланс между тях. Системата на ММО трябва да стане ефективна, т.е. да се създаде такава система, според която корабите могат да бъдат разглобявани за скрап само по начин, съобразен с околната среда и безопасността.

Не е много вероятно, предстоящият правен инструмент да включва задължение за обеззаразяване на кораба преди неговото последно пътуване, тъй като предварителното почистване се смята от корабната индустрия за непрактично от гледна точка на безопасността или за неикономично. Според проекта за Конвенцията, предварително отстраняване на вредни материали може да не се изисква, ако избраното рециклиращо съоръжение е изцяло оторизирано да работи с вида и количествата вредни вещества, съдържащи се в кораба. Проектът (от декември 2006 г.) се стреми да съчетае индивидуалните изисквания на кораба с възможностите на депото за рециклиране посредством план за рециклиране и международен сертификат за годност за рециклиране. Все пак, все още има нужда от разясняване, че когато крайното съоръжение за рециклиране не може да работи с определени вредни вещества, собственикът на бракувания кораб трябва да избере друго депо или предварително да отстрани материалите с оглед на безопасното им изхвърляне или рециклиране. В момента, тъй като Регламентът за превоз на отпадъци изисква плавателните средства да са „правилно изпразнени“ от вредни вещества, за да бъдат класифицирани като безвреден отпадък, Комисията работи по проучване относно рисковете, разходите и ползите от предварително почистване. Резултатите би трябвало да са готови през късната пролет на 2007 г.

Засега не се предвижда изменение на Регламента за превоз на отпадъци на ЕО или на друг законодателен текст на Общността, който е засегнат от предложената конвенция. Законодателството на ЕС трябва и ще остане в сила и няма планове за промени, докато международните разпоредби по ММО достигнат същия висок стандарт. По-специално, няма причина да се променя системата за контрол на трансгранично пренасяне на отпадъци, предвидена в Базелската конвенция, и да се правят изключения за бракуваните кораби, освен ако и докато нов международен режим гарантира равностойно ниво на контрол за тях.

Обаче, за да се засили участието на Общността в преговорите на ММО за международна Конвенция за корабно рециклиране, е необходимо:

- (а) да се изготви позиция на Общността и евентуално да се даде мандат на Комисията за бъдещо преговаряне по Конвенцията на ММО за корабно рециклиране, тъй като законодателството на Общността може да бъде засегнато;
- (б) да има включена „REIO“ клауза, за да може Общността да стане страна по Конвенцията за корабно рециклиране;
- (в) да се засили координацията на позициите в преговорите между държавите-членки на ЕС и Комисията; кооперирането досега е добро, но е необходимо допълнително задълбочаване.

След като Конвенцията и насоките ѝ бъдат приети, те трябва да бъдат транспонирани в законодателството на Общността, за да могат да станат задължителни за корабите под флаг на ЕС или за корабите, които навлизат във водите на ЕС. Такъв е бил случаят с редица конвенции на ММО, като например Конвенцията AFS (Anti-fouling System), въведена в Общностното право чрез Регламент (ЕО) № 782/2003. Този подход за създаване на разпоредби на ЕС на базата на международни законодателни инструменти понастоящем стои в основата на действията на ЕС по въпроси на морските превози, което позволява да се вземе под внимание спецификата на международния превоз на стоки.

Конвенцията за корабно рециклиране, обаче, може да започне да действа доста късно, за да реши проблема с изтегляне от употреба на еднокорпусни танкери, тъй като влизането в сила на конвенциите на ММО обикновено отнема шест години, а броят на корабите, които ще излязат от употреба се очаква да достигне връхната си точка около 2010 г. Така че, както е необходимо да се настоява за възможно най-ранно влизане в сила на Конвенцията, така също трябва да бъдат намерени решения за преходния период.

### **3.3. Подобряване на капацитета на ЕС за корабно разглобяване за скрап**

Както е описано по-горе в 2.2, наличният капацитет за корабно разглобяване за скрап в ЕС и други държави-членки на ОИСР (и по специално Турция) е значителен за всички видове военни кораби и други държавни плавателни средства, които ще излязат от действие през следващите 10 години, но не и за много по-големия брой петролни танкери и други големи търговски кораби, които са под флага на държави от ЕС или са собственост на компании със седалище в ЕС. Тази ситуация няма да се промени значително, дори след като няколко корабостроителници в Обединеното кралство, които са кандидатствали за необходимите лицензи, влязат в действие в близко бъдеще<sup>20</sup>. Дори ако подобрените съоръжения за рециклиране в Китай са включени като възможност за тези кораби на ЕС, които ще станат отпадък извън европейски води, ще има значителен недостиг на безопасен и съобразен с околната среда капацитет за корабно разглобяване за скрап през следващите години.

Слабата употреба на съществуващите опазващи околната среда или подобрени съоръжения в ЕС, Турция и Китай обаче показва, че проблемът при корабното разглобяване за скрап е по-скоро от страна на търсенето, отколкото от страна на предлагането. Сегашните условия на пазара правят невъзможно операторите от ЕС да се конкурират с депата от Южна Азия, които могат да предложат много по-малки разходи и по-високи цени за метала. Докогато няма равностойно поле на действие под формата на ефективни и солидни задължителни стандарти за корабно разглобяване за скрап в световен мащаб, европейските съоръжения ще срещнат трудности при конкурирането на пазара и корабособствениците ще са склонни да изпращат техните плавателни средства към азиатските площадки, които не отговарят на стандартите.

В реакция на тази ситуация, Съветът на ЕС публикува изявление на 17 май 2006 г., според което държавите-членки трябва да положат усилия за увеличаване капацитета за корабно разглобяване за скрап в ЕС. Освен това, държавите-членки трябва да направят всичко възможно, за да осигурят осъществяването на добро развитие на международните преговори за създаване на задължителни изисквания за корабно разглобяване за скрап на глобално ниво. В заключенията на Съвета, приети на 20 ноември 2006 г., преди Осмата конференция на страните участнички в Базелската конвенция, Комисията беше поканена да определи необходимостта от създаването на значителен капацитет за корабно разглобяване за скрап в ЕС.

При преглеждане на възможностите за засилване на позицията на съоръжения за чисто корабно разглобяване като цяло и в частност съоръжения от ЕС в преходния период, преди нов международен режим да създаде равностойно поле на действие в световен мащаб, действията трябва да се фокусират върху държавните плавателни средства. Правителствата на държавите-членки на ЕС са задължени да спазват Общностното законодателство и да действат по образец начин по отношение на разглобяването на военни кораби и други плавателни съдове, които са държавна собственост. По отношение на военните кораби, допълнителната отговорност произтича от относително високата пропорция на вредни материали (най-вече азбест) на борда на по-старите плавателни съдове.

Правителствата на държавите-членки могат да ускорят предлагането на опазващо околната среда разглобяване на кораби за скрап и дейностите за предварително почистване на техните бракувани кораби чрез възлагане на обществени поръчки, в които да следват стриктни правила за обществени доставки, които позволяват разрушаване единствено съгласно настоящия закон за превоз на отпадъци и високи стандарти за мениджмънт, съобразен с околната среда. Жизнеспособността на съоръженията за рециклиране вече би могла да бъде повишена чрез по-голяма прозрачност при излизането от действие на държавните кораби, координиран времеви график, и широко хармонизиране на стандартите за качество в ЕС, прилагани от правителствата на държавите, където се осъществява разрушаване.

Когато държавите-членки продават техни плавателни средства за по-нататъшна употреба на други държави или търговски купувачи, те могат все пак да запазят някакво влияние чрез включване на условия за разглобяване за скрап, като например включването на клауза за получаване на предварително държавно съгласие за унищожаване в договора за продажба. Подобни разпоредби са включени в предложената Стратегията за корабно рециклиране на Обединеното кралство, публикувана през март 2006 г.<sup>21</sup>.

По отношение на много по-големия търговски флот, икономическите съображения, описани по-горе, са от първостепенна важност. Докато не е създаден напълно задължителен международен режим, а и вероятно след това, са необходими значителни инициативи, за да се предизвикат промени в сегашната практика на индустрията за превози. В по-дългосрочен план, целта трябва да бъде създаване на устойчива система за финансиране, при която корабособствениците и други бенефициери от превоза на стоки да допринасят за безопасно и съобразено с околната среда разглобяване на кораби за скрап в световен мащаб. Възможните елементи на подобна система са разгледани по-долу (3.6).

През преходния период, доброволно обвързване в духа на Корпоративна социална отговорност може да изиграе определена роля и трябва да бъде окуражавано (виж 3.5 по-долу). Наградни и сертификационни системи, по специално, могат да помогнат за разработване на пътя по-нататък.

Освен това, за да се подобри по-бързо сегашната ситуация, въпросът се свежда до това дали трябва да се даде директна финансова помощ на съоръженията за чисто корабно разглобяване в ЕС или на корабособствениците, които изпращат техните плавателни средства до опазващи околната среда депа, независимо дали за пълно корабно разрушаване или за обеззаразяване. Подобно подпомагане за иновационни съоръжения би могло индиректно да намали броя на корабите, разрушени при неприемливи условия. Лесно е да се установи риска от това, че огромни суми ще са необходими за голям период от време, без да се създава устойчива индустриална дейност и рискувайки кръстосано субсидиране към други дейности, най-вече в областта на корабостроенето, където конкуренцията е много силна. Освен това субсидирането на съоръжения за разглобяване, и в по-голяма степен директно на корабособствениците, би било в противоречие на принципа „замърсителят плаща“ от европейското право. Поради тази причина, не е изненадващо, че правилата за държавно подпомагане от този род са рядкост.

Сегашните указания на ЕС за държавно подпомагане за околната среда<sup>22</sup>, които са инструментът за определяне на областта на такова подпомагане, включват определени услуги за мениджмънт на отпадъци, но не и корабното разглобяване за скрап като възможен обект. Дали субсидиите за определени дейности, такива като инвестиции за иновации, унищожаване на азбест или участие на дадена компания в сертификационни и мониторингови програми, са държавно подпомагане в този смисъл и дали са позволени от указанията, трябва да се установи понастоящем за всеки конкретен случай. Европейската политика за сближаване също би могла да подпомогне корабостроителници, а така също и рециклиращи съоръжения, при условие, че това се извършва в съответствие с целите, правилата и процедурите на тази политика.

#### **3.4. Технологична помощ, трансфер на технологии и обмен на най-добри практики в полза на рециклиращите държави**

Въпреки лошите и опасни условия на работа и влошаване на местната околна среда, депата за корабно разрушаване са икономически важни за държавите от Южна Азия. Бангладеш например по всяка вероятност доставя около 90% от своето потребление на стомана от корабно разрушаване, като тази дейност осигурява работа на десетки хиляди работници.



За да се насърчи подобряването на съоръженията в тези държави, ще бъде необходимо да се осигури технологично подпомагане и да се поощри усъвършенстването на нормативната уредба. В малки размери това вече е направено от международните организации, някои държави от ОИСР, а така също и от Комисията. Това технологично и финансово подпомагане трябва да преразгледа в близко сътрудничество със засегнатите държави и други международни донори, с цел насърчаване на безопасно и съобразено с околната среда корабно разглобяване за скрап. ЕС в близко бъдеще ще договори нови или ще актуализира съществуващите политически или икономически споразумения с редица рециклиращи държави и, при нужда, ще проучи възможностите за подобряване на работните методи и екологичните стандарти.

В рамките на ЕС съществува огромно количество натрупан опит и технологии за щадящо околната среда разглобяване на кораби. ЕС трябва да се опита да сподели този опит с рециклиращите държави и да поощри съответния трансфер на технологии и обмена на най-добри практики. Освен това, ЕС може да обмени опит и практики с оглед справяне с рисковете, които поражда азбестът, като по този начин ще спомогне за издигане на по-високо ниво на стандартите за защита и безопасност в засегнатите страни.

Отвъд технологичното ниво обаче, е необходимо да се осъзнае, че отсъствието или неприлагането на елементарни правила на безопасност при работа и защита на околната среда е свързано със структурна липса и други социални и правни проблеми в някои области на Южна Азия, от рода на отсъствието на закони за собствеността и честотата на изключително кратки наемания от операторите на крайбрежна земя, слабостите на изпълнителните власти и съществуването на лоша управленска практика. За да се осигурят устойчиви промени, подпомагането трябва да бъде поставено в по-широка рамка.

### **3.5. Насърчаване на доброволните действия**

Търговските кораби създават големи печалби за техните собственици през сравнително дълъг оперативен живот. Когато корабът се превърне в отпадък в края на своя живот, собственикът, който като правило е този, който взема решение да изпрати кораба за скрап и по този начин е „производител“ на отпадъци, е в най-добра позиция да гарантира че тяхното унищожаване или почистване се извършва по начин, съобразен с безопасността и щадящ околната среда. Собствениците, които вземат насериозно своята професия, не бива да толерират сегашната практика на разглобяване, която застрашава живота и здравето на работниците и замърсява околната среда.

Доброволното поемане на задължения от страна на корабособствениците, техните асоциации и клиентите им са потенциално най-лесният и бърз начин за промяна на практиките по места. Корабната компания P&O Nedlloyd, например, (сега част от Maersk Group) е сформирала партньорство с китайски съоръжения, чиито стандарти за безопасност и околна среда бяха подобрени чрез техническа помощ и обучение. Intertanko, организацията на независимите собственици на танкери, обяви през септември 2006 г. приемането на „Interim Strategy“, според която корабособствениците трябва да използват само съоръжения за рециклиране, които са постигнали очевиден напредък по отношение на мениджмънта на безопасността и околната среда с оглед на секция С на предложението за международна конвенция.

Конференцията на участниците в Базелската конвенция с решение от 1 декември 2006 г., приканва корабособственици и други заинтересовани страни да предприемат всички практически стъпки, за да гарантират, че всички бракувани кораби са разглобени по начин, съобразен с опазването на околната среда.

Доброволните споразумения могат да се окажат ефикасни, когато са правилно формулирани по същество и предвиждат ясни механизми за осигуряване изпълнението на поетите ангажименти от страна на частните предприемачи, както и системи за мониторинг и контрол. Обвързване от такъв характер е полезна първа стъпка за създаване на промени. Следователно подобни споразумения трябва да бъдат публично насърчавани и когато е възможно, подкрепени чрез стимули от Европейската комисия и държавите-членки, след което прилагането им трябва да бъде наблюдавано. Ако се окаже, че поетите ангажименти не се спазват в действителност, може да се наложи въвеждането на законови мерки.

### **3.6. Фондове за корабно разглобяване за скрап**

В дългосрочен план няма да бъде приемливо субсидирането от публични фондове на инвестиции в съоръжения за чисто корабно разглобяване в Европа или Азия. Принципът „замърсителят плаща“ и отговорността на производителя изискват собствениците да поемат пълна отговорност за правилното отстраняване. Такава устойчива система за финансиране може да бъде организирана на доброволен принцип чрез обвързване най-вече от страна на превозваческата индустрия, но поради силната конкуренция на пазара, изглежда по-ефективно установяването ѝ като задължителен елемент от новия международен режим за корабно разглобяване. ММО би била най-подходяща да управлява този фонд, подобно на съществуващите фондове за нефтено замърсяване съгласно конвенцията MARPOL. За да се предотврати промяна на флага с флаг на държава, която не се присъединила към фондовата система, приносът на дадена компания може да бъде обвързан с регистрация в ММО или с изискване за опериране на корабите по време на техния живот, например чрез пристанищни такси или програми за задължително застраховане.

Това обвързване с фазата на опериране на кораба е за предпочитане пред депозит към момента на построяване на кораба, тъй като много често корабостроителницата, която е построила кораба, вече не съществува, когато плавателния съд е разглобен за скрап. Ако не е осъществим фонд към ММО, може да се помисли за регионална система.

### **3.7. Други възможности**

Следните мерки могат да бъдат полезни за подпомагане процеса на подобряване на индустрията за корабно разглобяване в краткосрочен и средносрочен план:

- (a) *Законодателството на ЕС, в частност за еднокорпусните танкери.* Тъй като тези танкери ще са основна част от бракуваните кораби за скрап през следващите няколко години, ще е от полза да бъде предприето действие, което да допълни съответното законодателство за морска безопасност с правила за чисто и безопасно разглобяване на плавателните средства.

Някои държави-членки отбелязаха, че биха подкрепили такова предложение, ако Комисията вземе инициативата. Недостатъкът на такова законодателство е, че, след като еднокорпусните танкери, така или иначе, не се допускат до пристанищата на ЕС, то ще бъде адресирано главно до държави под флаг на ЕС. По този начин може да предизвика вълна на променяне на флага, без да допринесе за безопасността и опазването на околната среда.

Освен конкретния случай с петролните танкери, могат да се разработят и по-общии мерки, които да предотвратят използването на опасни материали при строенето на нови кораби. Приетото неотдавна ново законодателство REACH за химичните продукти (Регламент (ЕО) № 1907/2006) представлява нормативната рамка за използването на опасните химични продукти. Преценката за целесъобразността на евентуални допълнителни мерки, специфични за използването на други вещества при построяването на плавателни съдове, изисква щателен анализ и оценка на въздействието.

- (б) *Оптимизиране на помощите за превоз, обвързани с щадящо околната среда корабно разглобяване за скрап.* Общностното финансиране на превозната индустрия и държавните помощи за морски транспорт би могло да се обвърже с употребата от страна на бенефициера на чисто и безопасно разглобяване на всички кораби под негов контрол.
- (в) *Създаване на европейска система за сертифициране за чисто корабно разглобяване за скрап и награди за образцово опазващо околната среда рециклиране.* Съществуващи или подобрени в бъдеще сертификационни системи, такива като EMAS, могат да бъдат използвани за подпомагане на подобрението на мениджмънта на съоръженията за корабно разглобяване и за да се направи това подобрение прозрачно за клиентите и обществеността. Планираното преразглеждане на Регламента на SOYOCO би могло да отвори системата и за държавите, които не са членки на ЕС, и по този начин да дадат възможност на заинтересувани оператори, напр. в Турция, да придобият сертификат за добър стандарт за управление на околната среда. Освен това, първоначални действия от страна на корабособственици, съоръжения за рециклиране и други заинтересовани страни чрез безопасни и чисти практики в корабното разглобяване за скрап могат да бъдат стимулирани чрез зелен етикет или програма за награди за опазване на човешко здраве и за безопасност. Вече съществуващите „Clean Marine“ или „Green Awards“ за транспортни линии и пристанища могат да послужат като пример. В допълнение, публичният регистър за чисти съоръжения може да послужи като ориентир за корабособствениците.
- (г) *Засилване на международните изследвания в областта на корабното разглобяване за скрап .* Понастоящем, Шестата рамкова програма на Европейската комисия за научни изследвания и технологично развитие финансира един изследователски проект в тази връзка („SHIPDISMANTL“), който разглежда технологични възможности с оглед на международното коопериране. В тази рамкова програма научни институти и режиси от ЕС, Турция и Индия развиват системи за подкрепа при вземането на решения (Decision Support Systems (DSS)), които ще бъдат безплатно на разположение на индустрията за корабно разрушаване по цял свят. Наскоро публикуваната

първа обява за предложения по Седмата рамкова програма определя точно областта на научните изследвания относно стратегиите за унищожаване на плавателни средства като приоритет.

Освен това и други проучвания, които се предприемат от самата Комисия<sup>23</sup>, по-голямото научно коопериране в дух на партньорство, включващо работни групи от Азия и Европа, би било полезно за анализиране на възможностите и тяхното приложение по цялостен начин, като се включват околната среда, социални, икономически и институционални аспекти. Тогава би било възможно да се предложи курс на действие на научна основа, които би могъл да бъде полезен на различни местни участници и при международни преговори. Може би, обаче ще минат няколко години преди резултатите от това проучване да са налице.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тази Зелена книга отбелязва основните факти във връзка с корабното разглобяване за скрап и обяснява проблемите. Повече подробности и данни има в Приложението. За да получим ясна представа за необходимите действия от страна на ЕС, ние каним държавите-членки, заинтересованите страни и обществеността да разгледат следните въпроси.

1. Как може прилагането на сегашното Общностно право (Регламент за превоз на отпадъци), засягащо бракуваните кораби, да бъде подобрено? Каква е най-добрата комбинация от мерки за отклоняване на плавателните съдове под флагове на ЕС и плавателни съдове, собственост в ЕС, към площадките за разглобяване за скрап с високи стандарти за опазване на околната среда и за безопасност?
2. Биха ли помогнали указания за транспортиране на отпадъци и определения за бракуване на кораби за подобряване приложението на правила и бизнес практики и каква форма трябва да имат тези указания?
3. Каква е най-добрата форма за насочване на сегашните преговори по Конвенцията за корабно рециклиране на ММО във връзка с подобряване на практиките за корабно разглобяване за скрап в глобален мащаб?
4. Трябва ли ЕС да се стреми към глобални стандарти за безопасност и околна среда съгласно конвенцията на ММО, които да бъдат сравними със стандартите на ЕС?
5. Как ЕС може най-добре да гарантира, че европейските кораби се разглобяват за скрап по безопасен и съгласуван с мерките за опазване на околната среда начин през преходния период, преди Конвенцията на ММО да влезе в действие? А какво ще стане с корабите притежание на публичния сектор? Ще бъдат ли национални стратегии и доброволни ангажименти от страна на корабособствениците достатъчни? Какви допълнителни мерки биха били необходими на ниво ЕС?

6. Трябва ли ЕС и държавите-членки да играят активна роля за увеличаване на собствения капацитет на ЕС за корабно рециклиране и по какъв начин?
7. Какви мерки и действия трябва да вземе ЕС, за да окуражи държавите от Южна Азия да въведат и използват стандарти за безопасност и околна среда при корабното разглобяване за скрап?
8. Какви мерки и действия трябва да вземе ЕС, за да окуражи корабособствениците да отправят бракуваните кораби към режища с високи стандарти за опазване на околната среда и за безопасност?
9. Как може ЕС да осигури постоянно финансиране в съгласие с принципа „замърсителят плаща“, и какви мерки и действия трябва да се предприемат?

Предложенията в контекста на този процес на консултации трябва да бъдат изпратени до Комисията до **30 септември 2007 г.** на интернет-адрес „[ship-dismantling@ec.europa.eu](mailto:ship-dismantling@ec.europa.eu)“ или по пощата на следния адрес:

European Commission

Directorate-General Environment

Unit G.4 “Sustainable production and consumption”

B-1049 Brussels

Тази Зелена книга и получените предложения ще бъдат публикувани на интернет-страницата на Комисията, освен в случаите, когато има изрична молба това да не се прави. В края на 2007 г. Комисията възнамерява да представи своите анализи на получените отзиви и, ако това е подходящо, нейното предложение и/или инициативи за стратегия на ЕС за корабно разглобяване за скрап.