



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 23.3.2012  
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o recyklaci lodí**

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### 1.1. Obecné souvislosti a odůvodnění návrhu

Environmentálně závadné a nebezpečné postupy při demontáži lodí představují i nadále vážný problém. Na konci své provozní životnosti je nyní většina velkých obchodních námořních plavidel demontována v zařízeních využívajících postupy, které mají významné dopady na životní prostředí a zdraví. Tyto negativní jevy brání tomu, aby se z recyklace lodí stalo řádně udržitelné odvětví.

Situace se pravděpodobně ještě zhorší, protože lze očekávat, že v nadcházejících letech bude v důsledku současné nadbytečné kapacity světového loďstva, která bude podle odhadu přetrvávat ještě 5 až 6 let, odesláno na demontáž velké množství lodí. Kromě toho se očekává, že vrcholné období recyklace lodí, jež nastane kolem roku 2015 v souvislosti s postupným vyřazováním tankerů s jednoduchým trupem, přinese prospěch zejména těm zařízením, která nespĺňují normy.

Nařízení o přepravě odpadů<sup>1</sup> provádí v Evropské unii požadavky Basilejské úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování. Rovněž provádí ustanovení změny úmluvy (tzv. „změny o zákazu“), jímž se zakazuje vývoz nebezpečných odpadů mimo OECD. Na mezinárodní úrovni tato změna zatím nevstoupila v platnost, protože ji dosud neratifikoval dostatečný počet států.

Podle nařízení o přepravě odpadů jsou lodě plující pod vlajkami členských států EU určené k demontáži klasifikovány jako nebezpečné odpady, protože obsahují nebezpečné látky. Mohou tedy být demontovány pouze v zemích OECD. Lodě plující pod vlajkami členských států EU<sup>2</sup> však tyto právní předpisy téměř soustavně obcházejí, a mezinárodní pravidla i právní předpisy Unie se tak stávají neúčinnými.

Toto rozšířené nedodržování předpisů především souvisí s nedostatkem kapacit na recyklaci v OECD, a to zejména pro největší lodě. Stávající kapacity v Evropě se využívají k demontáži malých lodí a lodí ve státní správě, ale nikoli pro velká obchodní námořní plavidla. Obdobně jako stavba lodí i demontáže lodí se z ekonomických důvodů (poptávka po oceli, nízké náklady na pracovní sílu, chybějící internalizace environmentálních nákladů) v posledních několika desetiletích přesunuly z evropských zemí do zemí, které nejsou členy OECD. V důsledku toho nebyla možnost vybudovat dodatečnou demontážní kapacitu v Evropě ekonomicky proveditelná.

Významná recyklační kapacita mimo OECD existuje v Číně, Indii, Pákistánu a v Bangladéši. Očekává se, že zařízení nacházející se v OECD, v Číně a v některých zařízeních v Indii budou schopna splnit požadavky Hongkongské úmluvy do roku 2015.

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů.

<sup>2</sup> V roce 2009 bylo více než 90 % lodí plujících pod vlajkou EU demontováno mimo území OECD, většinou v jižní Asii.

Stávající kapacita v Číně (o výtlačku 2,83 milionu tun<sup>3</sup> v roce 2009) je ve skutečnosti již z velké části dostačující k demontáži lodí plujících pod vlajkami členských států EU do roku 2030 (maximální roční objem výtlačku v období 2012–2030 bude 1,88 milionu tun) a brzy bude zahájen provoz nového zařízení s kapacitou výtlačku 1 milionu tun. To je výsledek konkrétních opatření přijatých orgány veřejné správy s cílem podpořit trh v oblasti environmentálně šetrné recyklace lodí a uzavřít zařízení, která nesplňují normy, jakož i investice odpovědných evropských majitelů lodí do bezpečných a environmentálně šetrných recyklačních zařízení.

Zadruhé, současná situace na trhu v oblasti recyklace lodí zvýhodňuje zařízení v Bangladéši, Indii a (v menší míře) v Pákistánu, zatímco konkurenti v EU, Turecku a Číně s přísnějšími technickými normami jsou schopni poskytovat služby pouze na doplňkových trzích, jako jsou trhy pro malé lodě, plavidla ve správě státu, včetně válečných lodí nebo lodí vlastníků, kteří dbají o životní prostředí.

A konečně – současné právní předpisy nejsou přizpůsobeny zvláštnostem lodí. Určit, kdy se loď stává odpadem, je obtížné. Rozhodnutí majitelů lodí odeslat své lodě k recyklaci jsou založena na ekonomickém srovnání nákladů a zisků plynoucích z udržování lodě v provozu a jejího odeslání k demontáži.

Pokud je toto rozhodnutí přijato, když je loď v mezinárodních vodách nebo ve vodách v jurisdikci státu recyklace, je velmi obtížné nebo nemožné uplatnit postupy stanovené v nařízení o přepravě odpadů. Navíc obchodní lodě, které opouštějí evropské přístavy a vody, jsou na své poslední plavbě ještě před svou demontáží obvykle využívány k dopravě zboží do Asie. Pokud majitel lodě v okamžiku, kdy loď opouští přístav EU, neuvede, že je určena k demontáži, příslušné orgány obecně nemohou zasáhnout. Nařízení o přepravě odpadů stanoví práva a povinnosti pro vyvážející stát, dovážející stát a případně pro státy tranzitu. Přístavní státy však nemusí být o úmyslu majitele lodě recyklovat loď nutně informovány. Rovněž není nikterak neobvyklé, že loď je prodána jinému subjektu pod záminkou, že loď bude nadále provozována k obchodním účelům, jen proto, aby mohla být přepravena do demontážního zařízení.

Aby bylo možné uplatňovat stávající právní předpisy, a zejména zákaz vývozu lodí, jimž končí životnost, mimo OECD, musely by členské státy vzhledem k nedostatku kapacit na recyklaci v OECD a vzhledem k zákonné možnosti změnit stát registrace lodě („stát vlajky“) vyvíjet k prosazování těchto předpisů nepřiměřené úsilí.

Ve snaze zlepšit tuto situaci vyzvaly v roce 2004 smluvní strany Basilejské úmluvy Mezinárodní námořní organizaci (IMO), aby vypracovala povinné požadavky na recyklaci lodí<sup>4</sup>. V roce 2006 smluvní strany Basilejské úmluvy uvítaly opatření přijatá IMO při přípravě návrhu úmluvy o recyklaci lodí a uznaly, že by nemělo docházet ke zdvojování nástrojů, které mají stejné cíle. Smluvní strany byly vyzvány, aby vyhodnotily úroveň kontroly a vymáhání dodržování předpisů podle Basilejské úmluvy v plném rozsahu a předpokládanou úroveň

---

<sup>3</sup> Hmotnost vraku lodě se nejčastěji uvádí jako výtlačk prázdné lodě v tunách (LDT), což je hodnota vypočtená bez nákladu, pohonných hmot, zátěžové vody atd. a zhruba se rovná hmotnosti ocelových součástí plavidla.

<sup>4</sup> Rozhodnutí č. VII/26 o environmentálně šetrném řízení demontáže lodí, přijaté na 7. konferenci smluvních stran Basilejské úmluvy.

kontroly a vymáhání, které mají být prováděny podle návrhu úmluvy o recyklaci lodí v plném rozsahu, a obě úmluvy porovnat<sup>5</sup>.

Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí (dále jen „Hongkongská úmluva“) byla přijata Mezinárodní námořní organizací v květnu roku 2009. Až tato úmluva vstoupí v platnost, budou smluvní strany (včetně členských států EU) muset provádět demontáž svých velkých obchodních lodí pouze v zemích, které jsou smluvními stranami úmluvy. To může zahrnovat asijské země, jejichž zařízení pro demontáž lodí bude muset splňovat mezinárodně uznávané normy (přísnější než stávající). Tato zařízení budou muset nakládat s loděmi ze zemí, jež nejsou smluvními stranami, podobným způsobem jako s loděmi plujícími pod vlajkami smluvních stran úmluvy (zákaz poskytování výhodnějších podmínek).

Hongkongská úmluva byla přijata v roce 2009, aby však mohla vstoupit v platnost a nabýt účinnosti, musí ji ratifikovat dostatečný počet velkých států vlajky a států provádějících recyklaci. Což nelze očekávat dříve, než v roce 2020. Tato úmluva vstoupí v platnost dvacet čtyři měsíce po dni, k němuž budou splněny tyto podmínky:

- nejméně 15 států ji buď podepsalo bez výhrady ratifikace, přijetí nebo schválení, nebo uložilo potřebné listiny o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přistoupení;
- obchodní loďstva tvoří dohromady alespoň 40 procent hrubé prostornosti světové obchodní lodní dopravy a
- jejich maximální roční objem recyklace lodí v průběhu předchozích 10 let činí v souhrnu alespoň 3 % hrubé prostornosti celkové obchodní lodní dopravy týchž států.

V roce 2010 smluvní strany Basilejské úmluvy uvítaly přijetí Hongkongské úmluvy<sup>6</sup> a zahájily předběžné posouzení, zda Hongkongská úmluva vytváří úroveň kontroly a vymáhání rovnocennou té, která je stanovena v Basilejské úmluvě<sup>7</sup>.

Evropská unie a její členské státy dokončily své hodnocení v dubnu 2010 a dospěly k závěru, že Hongkongská úmluva zjevně poskytuje úroveň kontroly a vymáhání, která odpovídá přinejmenším úrovni stanovené v Basilejské úmluvě pro lodě, které jsou podle Basilejské úmluvy klasifikovány jako odpad<sup>8</sup>.

V říjnu roku 2011 smluvní strany Basilejské úmluvy vyzvaly k ratifikaci úmluvy Hongkongské úmluvy, aby mohla vstoupit v platnost<sup>9</sup>.

V roce 2007 Komise přijala zelenou knihu o zlepšení postupů demontáže lodí a v roce 2008 sdělení o návrhu strategie EU pro demontáže lodí<sup>10</sup>. Tato strategie se zaměřila na opatření

---

<sup>5</sup> Viz rozhodnutí č. VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

<sup>6</sup> Rozhodnutí otevřené pracovní skupiny OEWG-VII/12 o environmentálně šetrném řízení demontáže lodí.

<sup>7</sup> Viz rozhodnutí otevřené pracovní skupiny OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

<sup>8</sup> Prohlášení Evropské unie a jejích členských států na adrese <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

<sup>9</sup> Rozhodnutí č. X/ AA o environmentálně šetrném řízení demontáží lodí, přijaté na 7. konferenci smluvních stran Basilejské úmluvy.

k co nejrychlejšímu zlepšení podmínek demontáže lodí, včetně přechodného období před vstupem Hongkongské úmluvy v platnost: tj. takových, které se týkají klíčových prvků úmluvy, podporují dobrovolné akce odvětví, poskytují technickou pomoc a podporu rozvojovým zemím a usilují o důslednější prosazování stávajících právních předpisů. Strategie přinesla tyto výsledky:

- přijetí úmluvy, která zlepší recyklaci lodí díky postupům přizpůsobeným zvláštnostem lodí a podrobným požadavkům, které musí dodržovat modernizovaná recyklační zařízení,
- podporu pro dobrovolné akce odvětví před vstupem úmluvy v platnost:
  - dobrovolné uplatňování požadavků a pokynů úmluvy (například vyhotovení soupisů nebezpečných materiálů),
  - přijetí zelených kupních smluv,
  - investice do bezpečných a environmentálně šetrných recyklačních zařízení;
- byly provedeny studie, výzkumné a pilotní projekty s cílem posoudit vývoj a podpořit lepší technologie pro recyklaci lodí spadajících do působnosti Hongkongské úmluvy a ostatních lodí,
- Komise přijala opatření k lepšímu provádění nařízení o přepravě odpadů poté, kdy byla upozorněna, že k demontáži jsou připraveny některé konkrétní lodě,
- zemím provádějícím recyklaci lodí byla poskytnuta podpora formou grantu v rámci tematického programu pro životní prostředí a udržitelné řízení přírodních zdrojů včetně energie (ENRTP) na „Globální program udržitelné recyklace lodí“, jež společně řídí sekretariáty Basilejské úmluvy, Mezinárodní námořní organizace a Mezinárodní organizace práce.

## 1.2. Cíl návrhu

Cílem nařízení o recyklaci lodí je výrazně zmírnit negativní dopady související s recyklací lodí plujících pod vlajkami členských států EU, zejména v jižní Asii, aniž by se vytvářela zbytečná ekonomická zátěž. Navrhované nařízení uvádí neprodleně v platnost provádění požadavků Hongkongské úmluvy, aby se tak urychlil její vstup v platnost na celém světě.

## 1.3. Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Návrh se týká přijetí nařízení o recyklaci lodí. Nové nařízení má nahradit stávající nařízení (ES) č. 1013/2006<sup>11</sup>, pokud jde o lodě, na které se vztahuje Hongkongská úmluva.

---

<sup>10</sup> Sdělení KOM(2008) 767 v konečném znění ze dne 19. listopadu 2008 o strategii EU pro zlepšení postupů demontáže lodí a posouzení jejich dopadů v pracovním dokumentu útvarů Komise SEK(2008) 2846.

<sup>11</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů.

## 2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

### 2.1. Konzultace se zúčastněnými stranami

Při práci na posouzení dopadů na podporu tohoto legislativního návrhu Komise konzultovala zúčastněné strany a prostřednictvím veřejné konzultace od dubna do června 2009 a čtyř odborných seminářů si vyžádala posudky od externích odborníků.

Většina zúčastněných stran jasně podpořila rychlou ratifikaci Hongkongské úmluvy členskými státy EU s cílem povzbudit k ratifikaci další státy, a uspišit tak její vstup v platnost. Mnohé ze zúčastněných stran zastávají názor, že EU by měla začít s prováděním úmluvy co nejdříve, protože se domnívají, že je nepřijatelné čekat na její vstup v platnost, zatímco při demontáži lodí stále umírají nebo se zraňují lidé a dochází ke značným škodám na životním prostředí. Některé strany se domnívají, že EU by neměla klást další požadavky, které jdou nad rámec úmluvy. Příspěvky, shrnutí odpovědí na veřejné konzultace a zprávy o seminářích zúčastněných stran jsou k dispozici na internetu<sup>12</sup>.

Evropský parlament, Evropský hospodářský a sociální výbor a Rada sdělení projednaly a dne 26. března 2009 přijaly usnesení<sup>13</sup>, dne 13. května 2009 stanovisko<sup>14</sup> a dne 21. října 2010 závěry<sup>15</sup> týkající se strategie EU pro zlepšení postupů demontáže lodí.

### 2.2. Posouzení dopadů

Komise provedla posouzení dopadů s cílem zvážit možnosti režimu recyklace lodí, které mohou být účinně prosazovány. V rámci analýzy byly zohledněny hospodářské, sociální a environmentální dopady různých možností.

Byla vzata v úvahu doporučení výboru pro posouzení dopadů (IAB), přičemž hlavní změny se týkaly potřeby jasnějšího vymezení problému, jasnější prezentace opatření již přijatých v zemích provádějících recyklaci lodí v základním scénáři, posílení intervenční logiky, lepšího spojení mezi specifickými a provozními cíly a problémy a motivačními faktory, a důkladnějšího posouzení možností politik, zejména pokud jde o případné budoucí obtíže při vymáhání a dodržování předpisů.

Jak je doloženo v posouzení dopadů, vymezeným cílům odpovídá pouze soubor strategických opatření uvedený pod písmenem D.

Tato možnost spočívá v zavedení nařízení *ad hoc* týkajícího se lodí v rámci Hongkongské úmluvy (velkých obchodních námořních plavidel). Toto nařízení by se vztahovalo na celý životní cyklus lodí plujících pod vlajkami členských států EU, bez prodloužení provádělo požadavky Hongkongské úmluvy, a pokud to umožňuje úmluva, obsahovalo přísnější požadavky na ochranu životního prostředí pro zařízení na recyklaci lodí. Lodě plující pod

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

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

<sup>14</sup> [http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces%5Cnat%5Cnat425%5Cces877-2009\\_ac.doc&language=CS](http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces%5Cnat%5Cnat425%5Cces877-2009_ac.doc&language=CS).

<sup>15</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf).

vlajkami členských států EU by směly být recyklovány pouze v zařízeních, která splňují požadavky.

Členské státy EU budou o úmyslu majitele lodě poslat loď k recyklaci informovány písemně a včas. Tento požadavek, jakož i zavedení sankcí, které by byly alespoň rovnocenné těm, jež se uplatňují podle současných právních předpisů, zajistí dodržení souladu. I když je obtížné očekávat, že stávající zařízení provádějící demontáž lodí „na pláži“ budou schopna tyto požadavky splnit, je možné, že modernizovaná zařízení by v budoucnu mohla být schopna tato kritéria splnit. Aby nedocházelo k nejasnostem, překrývání a správní zátěži, lodě, na které se vztahuje tento nový předpis, by již nespádaly do působnosti nařízení o přepravě odpadů.

Tento soubor politických opatření tvoří základ tohoto návrhu.

### **3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU**

#### **3.1. Shrnutí návrhu**

Tento legislativní návrh se formou nového nařízení *ad hoc* zabývá loděmi, které spadají do působnosti Hongkongské úmluvy (velká obchodní námořní plavidla). Zahrnuje celý životní cyklus lodí plujících pod vlajkami členských států EU, provádí některé požadavky Hongkongské úmluvy (vyhotovení soupisu nebezpečných materiálů, povinnost recyklovat loď v bezpečném a environmentálně šetrném zařízení, obecné požadavky na loď před recyklací), a pokud to umožňuje úmluva, obsahuje přísnější ustanovení týkající se životního prostředí, která jsou nutná před vstupem úmluvy v platnost (požadavky na zařízení určená na recyklaci lodí, vytvoření evropského seznamu těchto zařízení, uzavření smlouvy mezi majitelem lodě a zařízením).

*Povinnost vyhotovit a udržovat soupis nebezpečných materiálů nacházejících se na palubě lodí*

Lodě plující pod vlajkou některého z členských států EU budou muset vyhotovit a udržovat po celou dobu svého provozu soupis nebezpečných materiálů nacházejících se na lodi. Zatímco nové lodě plující pod vlajkou členského státu mají povinnost vyhotovit soupis okamžitě, stávající lodě na to budou mít pět let, pokud nejsou odeslány na demontáž dříve.

Soupis musí být aktualizován a uzavřen před odesláním lodě k recyklaci tak, aby se zajistilo, že vybrané recyklační zařízení je schopno a oprávněno nakládat se všemi nebezpečnými materiály a odpady nacházejícími se na palubě.

*Lodě plující pod vlajkami členských států budou muset být demontovány v bezpečném a environmentálně šetrném zařízení na recyklaci lodí*

Seznam požadavků, které zařízení na recyklaci lodí musí splňovat, byl vypracován na základě technických požadavků Hongkongské úmluvy. Byly vypracovány dodatečné požadavky s cílem lépe chránit lidské zdraví a životní prostředí, a zejména zajistit, že se všemi nebezpečnými odpady bude nakládáno environmentálně šetrným způsobem jak v zařízeních na recyklaci lodí, tak po dobu transportu do zařízení pro nakládání s odpadem.

Jednotlivá recyklační zařízení splňující tyto požadavky požádají o zařazení na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí. Lodě plující pod vlajkou některého z členských států EU budou smět být recyklovány pouze v zařízeních uvedených na evropském seznamu.

Jakmile Hongkongská úmluva vstoupí v platnost, budou smluvní strany muset vytvořit a předat seznamy zařízení na recyklaci lodí, jimž bylo uděleno oprávnění podle úmluvy. Tyto seznamy budou zaslány Mezinárodní námořní organizaci pro případné šíření. Až budou tyto seznamy zařízení k dispozici na mezinárodní úrovni, bude nutné nařízení o recyklaci lodí přezkoumat, aby se zabránilo správní zátěži a zdvojení činností v souvislosti s evropským seznamem zařízení na recyklaci lodí. Mohl by být například zaveden mechanismus vzájemného uznávání.

#### *Zvláštní požadavky před recyklací*

Lodě plující pod vlajkami členských států budou muset před dodáním do recyklačního zařízení minimalizovat množství nebezpečných odpadů nacházejících se na palubě (které mohou být také přítomny ve zbytcích nákladu, topném oleji atd.).

Ve specifickém případě tankerů budou muset majitelé lodí zajistit, aby lodě byly do zařízení na recyklaci lodí dodány ve stavu, který umožňuje potvrdit jejich bezpečnost pro vstup a práci při vysokých teplotách, aby se zamezilo výbuchům a (smrteľným) nehodám pracovníků v zařízeních na recyklaci lodí.

#### *Zlepšení souladu s právními předpisy Unie*

Na rozdíl od stávajících právních předpisů je navrhované nařízení založeno na systému kontroly a vymáhání stanoveném v Hongkongské úmluvě, který je konkrétně určen pro lodě a mezinárodní lodní dopravu (jež zahrnuje např. osvědčení, průzkumy, zvláštní povinnosti státu vlajky atd.).

Tím, že toto nařízení umožňuje, aby lodě byly recyklovány v zařízeních mimo skupinu zemí OECD, pokud splňují požadavky a jsou uvedeny na evropském seznamu, bude také řešit současný problém nedostatečné recyklační kapacity zákonně přístupné majitelům lodí.

Kromě toho budou členské státy EU o úmyslu majitele poslat loď k recyklaci informovány písemně a včas, čímž se odstraní potíže s určením, kdy se z lodě stává odpad. Členské státy budou dostávat informace o plánovaném zahájení a dokončení recyklace. Porovnáním seznamu lodí, pro něž bylo vydáno osvědčení soupisu, se seznamem lodí, které byly recyklovány ve schválených zařízeních, budou snáze schopny odhalit nezákonnou recyklaci. Kromě toho budou zavedeny sankce, jež jsou konkrétnější a přesnější než ty, které se uplatňují podle stávajících právních předpisů. Tyto požadavky spolu s dostupností postačující zákonné bezpečné a environmentálně šetrné recyklace a systému kontroly dobře přizpůsobeného zvláštnostem lodí zajistí lepší soulad s právními předpisy.

Aby nedocházelo k nejasnostem, překrývání a správní zátěži, lodě, na něž se vztahuje tento nový předpis, by již nespádaly do působnosti nařízení o přepravě odpadů.

### **3.2. Právní základ**

Návrh vychází z čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

### **3.3. Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se uplatní, nespadá-li návrh do výlučné pravomoci EU.

Na recyklaci lodí se již vztahují evropské právní předpisy, konkrétně nařízení o přepravě odpadů.

Evropská unie se nemůže stát smluvní stranou Hongkongské úmluvy, neboť to je vyhrazeno státům, které jsou členy Mezinárodní námořní organizace. Členské státy EU budou mít tedy klíčovou roli, zejména jako státy vlajky, v ratifikaci a úspěšném vstupu ustanovení této úmluvy v platnost.

Jednotlivá opatření členských států nebudou dostatečná, protože ne všechny členské státy považují ratifikaci Hongkongské úmluvy za prioritou. Existuje zřejmé riziko, že na velké obchodní lodě plující pod vlajkami členských států EU by mohly být uplatňovány různé právní požadavky podle jednotlivých členských států. Tato situace by mohla mít za následek změnu vlajky a nekalou hospodářskou soutěž mezi členskými státy, které jednají jako státy vlajky.

Vytvoření evropského seznamu zařízení na recyklaci lodí splňujících požadavky zabrání zdvojení činností prováděných členskými státy EU a usnadní jejich kontrolní postupy jako států vlajky.

Začlenění Hongkongské úmluvy do evropských právních předpisů by podpořilo jednotné rozhodování a urychlilo ratifikační proces v členských státech. Včasná opatření EU by zapůsobila na třetí země mnohem více než akce jednotlivých členských států, a je tak pravděpodobnější, že Hongkongská úmluva vstoupí rychle v platnost. Společně s tímto návrhem nařízení se proto předkládá návrh rozhodnutí Rady, kterým se členské státy zmocňují, aby v zájmu Evropské unie ratifikovaly Hongkongskou mezinárodní úmluvu pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí z roku 2009 nebo k ní přistoupily.

### **3.4. Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Dodatečná zatížení hospodářských subjektů a vnitrostátních orgánů se omezují na opatření nezbytná k zajištění toho, aby recyklace lodí byla prováděna bezpečným a environmentálně šetrným způsobem. Jakkoli návrh obnáší dodatečné náklady pro majitele lodí (vyhotovení soupisů nebezpečných materiálů a průzkumy), očekává se, že tyto náklady budou vyrovnány značnými sociálními a environmentálními přínosy.

### **3.5. Volba nástrojů**

Navrhovaným nástrojem je nařízení.

Nařízení je vhodným právním nástrojem, protože přímo a v krátkém časovém rámci ukládá majitelům lodí a členským státům přesné požadavky, které mají být v Unii provedeny ve stejnou dobu a stejným způsobem. Vypracování požadavků na bezpečná a environmentálně šetrná zařízení na recyklaci lodí a evropského seznamu zařízení na recyklaci lodí by zejména zajistilo jednotné provádění Hongkongské úmluvy.

## **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY****o recyklaci lodí**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Lodě, které představují odpad a na které se vztahují předpisy o pohybu přes hranice států za účelem recyklace, podléhají ustanovením Basilejské úmluvy o kontrole pohybu nebezpečných odpadů přes hranice států a jejich zneškodňování (dále jen „Basilejská úmluva“) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 ze dne 14. června 2006 o přepravě odpadů<sup>16</sup>. Nařízení (ES) č. 1013/2006 provádí Basilejskou úmluvu, jakož i změnu<sup>17</sup> úmluvy přijatou v roce 1995, která dosud nevstoupila v platnost na mezinárodní úrovni a která stanoví zákaz vývozu nebezpečných odpadů do zemí, které nejsou členy Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD). Protože lodě obsahují nebezpečné materiály, jsou obecně klasifikovány jako nebezpečné odpady, a je proto zakázáno vyvázet je za účelem recyklace v zařízeních v zemích, které nejsou členy OECD.
- (2) Mechanismy pro kontrolu a prosazování stávajících právních předpisů na mezinárodní a evropské úrovni nejsou přizpůsobeny zvláštností lodí a mezinárodní lodní dopravy, a jak se ukázalo, jsou neúčinné při předcházení postupům při recyklaci lodí, které jsou nebezpečné a ohrožují životní prostředí.
- (3) Současná kapacita na recyklování lodí v zemích OECD, která je zákonně dostupná pro lodě plující pod vlajkou členského státu, není dostatečná. Bezpečná a environmentálně šetrná kapacita na recyklaci, která již existuje v zemích, jež nejsou členy OECD, je dostačující pro všechny lodě plující pod vlajkami členských států EU a očekává se, že

---

<sup>16</sup> Úř. věst. L 190, 12.7.2006, s. 1.

<sup>17</sup> Změna Basilejské úmluvy (dále jen „změna o zákazu“) přijatá rozhodnutím smluvních stran Basilejské úmluvy č. III/1.

do roku 2015 se dále rozšíří v důsledku opatření přijatých zeměmi provádějícími recyklaci s cílem splnit požadavky Hongkongské úmluvy.

- (4) Hongkongská mezinárodní úmluva pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí (dále jen „Hongkongská úmluva“) byla přijata dne 15. května 2009 pod záštitou Mezinárodní námořní organizace na žádost smluvních stran Basilejské úmluvy. Hongkongská úmluva vstoupí v platnost 24 měsíců po dni ratifikace pouze tehdy, pokud ji ratifikuje nejméně 15 států, jejichž obchodní loďstvo představuje dohromady 40 % hrubé prostornosti světové obchodní lodní dopravy a jejichž maximální roční objem recyklace lodí v průběhu předchozích 10 let činí v souhrnu alespoň tři procenta hrubé prostornosti celkové obchodní lodní dopravy těchto států. Členské státy by měly úmluvu ratifikovat co nejdříve s cílem uspišit její vstup v platnost. Úmluva se vztahuje na projekt, stavbu, provoz a přípravu lodí za účelem usnadnění bezpečné a environmentálně šetrné recyklace, aniž by byla ohrožena bezpečnost a provozní účinnost; týká se rovněž provozu zařízení na recyklaci lodí bezpečným a environmentálně šetrným způsobem a vytvoření vhodného mechanismu vymáhání pro oblast recyklace lodí.
- (5) Hongkongská úmluva výslovně stanoví, že pokud jde o bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí, mají její smluvní strany přijmout přísnější opatření v souladu s mezinárodním právem s cílem zamezit, zmírnit nebo minimalizovat veškeré nepříznivé účinky na lidské zdraví a životní prostředí. K dosažení tohoto cíle, jakož i k lepšímu vymáhání dodržování předpisů by přispělo vypracování evropského seznamu zařízení na recyklaci lodí, která splňují požadavky stanovené v tomto nařízení, neboť státům vlajky usnadní kontrolu lodí určených k recyklaci. Tyto požadavky na zařízení na recyklaci lodí by měly vycházet z požadavků Hongkongské úmluvy.
- (6) Státy vlajky, které posílají své lodě do modernizovaných recyklačních zařízení splňujících požadavky Hongkongské úmluvy, mají hospodářský zájem na tom, aby bylo zajištěno, že Hongkongská úmluva vstoupí v platnost co nejdříve, a zajistí tak rovné podmínky platné po celém světě.
- (7) Lodě, které nespádají do oblasti působnosti Hongkongské úmluvy a tohoto nařízení by měly být nadále recyklovány v souladu s požadavky nařízení (ES) č. 1013/2006, případně s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic<sup>18</sup>.
- (8) Je nutné stanovit příslušné oblasti působnosti tohoto nařízení, nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2008/98/ES, aby se předešlo zdvojení regulačních nástrojů, které mají stejný cíl.
- (9) Při výkladu požadavků tohoto nařízení je třeba brát v potaz pokyny vypracované na podporu Hongkongské úmluvy Mezinárodní námořní organizací.
- (10) Členské státy by měly přijmout opatření, která zabrání obcházení pravidel pro recyklaci lodí a ke zvýšení transparentnosti recyklace lodí. Podle Hongkongské úmluvy by členské státy měly podávat informace o lodích, pro něž bylo vydáno

---

<sup>18</sup> Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3.

osvědčení soupisu, a lodích, pro něž obdržely prohlášení o dokončení recyklace, a informace týkající se nezákonné recyklace a informace o následných opatřeních, která přijaly.

- (11) Členské státy by měly stanovit pravidla pro sankce použitelné v případě porušení tohoto nařízení a zajistit, že tyto sankce jsou uplatňovány tak, aby se zabránilo obcházení pravidel pro recyklaci lodí. Stanovené sankce, které by mohly být občanskoprávní nebo správní povahy, by měly být účinné, přiměřené a odrazující.
- (12) S cílem zohlednit vývoj v souvislosti s příslušnými mezinárodními úmluvami by Komise měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o aktualizaci příloh tohoto nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise v průběhu přípravné práce prováděla náležitě konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Komise by při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci měla zajistit souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (13) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí<sup>19</sup>.
- (14) Vzhledem k tomu, že cíle zamezit, zmírnit nebo vyloučit nepříznivé účinky na lidské zdraví a životní prostředí způsobené recyklací, provozem a údržbou lodí plujících pod vlajkou členského státu, nemůže být vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy a recyklace lodí uspokojivě dosaženo členskými státy, a může jich proto být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijímat opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení daného cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

## HLAVA I – OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

### *Článek 1*

#### *Cíl*

Účelem tohoto nařízení je zamezit, zmírnit nebo vyloučit nepříznivé účinky na lidské zdraví a životní prostředí způsobené recyklací, provozem a údržbou lodí plujících pod vlajkou některého členského státu.

---

<sup>19</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

## Článek 2

### Definice

1. Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:
  - 1) „lodí“ se rozumí plavidlo jakéhokoli druhu, které je nebo bylo provozováno v námořním prostředí, včetně ponorných plavidel, plovoucích zařízení, plovoucích plošin, samozdvížných plošin, plovoucích zásobovacích plošin (FSU) a výrobních, skladovacích a vykládacích plavidel (FPSO), a rovněž plavidlo odstrojené nebo tažené;
  - 2) „novou lodí“ se rozumí:
    - (a) loď, pro kterou je uzavřena stavební smlouva v den vstupu tohoto nařízení v platnost nebo později;
    - (b) loď, pokud neexistuje stavební smlouva, jejíž kýl je položen nebo jejíž stavba se nachází v podobné konstrukční fázi v den vstupu tohoto nařízení v platnost nebo šest měsíců poté;
    - (c) loď, jejíž dodání se uskuteční v den vstupu tohoto nařízení v platnost nebo třicet měsíců poté;
  - 3) „tankerem“ se rozumí ropný tanker, jak je definován v příloze I úmluvy o zabránění znečišťování z lodí (MARPOL), nebo tanker přepravující jedovaté kapalné látky (NLS) definovaný v příloze II uvedené úmluvy;
  - 4) „nebezpečným materiálem“ se rozumí veškerý materiál nebo látky, které by mohly znamenat nebezpečí pro lidské zdraví nebo životní prostředí, včetně jakékoli látky, která je považována za nebezpečnou ve smyslu směrnice Rady 67/548/EHS<sup>20</sup> a nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1272/2008<sup>21</sup>;
  - 5) „recyklací lodí“ se rozumí úplná nebo částečná demontáž lodě v zařízení na recyklaci lodí s cílem získat části a materiály k novému zpracování a opětovnému použití a zároveň se postarat o nebezpečné a ostatní materiály, včetně souvisejících činností, jako je skladování a zpracování dílů a materiálů na místě, nikoliv však jejich další zpracování nebo odstraňování v samostatných zařízeních;
  - 6) „zařízením na recyklaci lodí“ se rozumí vymezená plocha, která je využívána jako lokalita, loděnice nebo zařízení, jež se nachází v členském státě nebo ve třetí zemi a používá se na recyklaci lodí;
  - 7) „společností provádějící recyklaci“ se rozumí vlastník zařízení na recyklaci lodí nebo jakákoliv jiná organizace nebo osoba, která převzala odpovědnost za provoz recyklace lodí od vlastníka zařízení na recyklaci lodí;

---

<sup>20</sup> Úř. věst. C 196, 16.8.1967, s. 1.

<sup>21</sup> Úř. věst. L 353, 31.12.2008, s. 1.

- 8) „správním orgánem“ se rozumí orgán státní správy určený státem jako odpovědný v určité zeměpisné oblasti nebo v oblasti odborných znalostí za povinnosti související s loděmi oprávněnými plout pod jeho vlajkou nebo s loděmi provozovanými v jeho pravomoci;
- 9) „příslušným orgánem“ se rozumí orgán státní správy určený státem jako odpovědný v určité zeměpisné oblasti nebo v oblasti odborných znalostí za povinnosti související se zařízeními na recyklaci lodí provozovanými v jurisdikci daného státu;
- 10) „hrubou prostorností“ se rozumí hrubá prostornost vypočtená v souladu s vyměřovacími předpisy obsaženými v příloze I Mezinárodní úmluvy o vyměrování lodí nebo v jakékoli následné úmluvě;
- 11) „příslušnou osobou“ se rozumí osoba s odpovídající kvalifikací, školením a dostatečnými znalostmi, zkušenostmi a dovednostmi pro výkon konkrétní činnosti;
- 12) „zaměstnavatelem“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která zaměstnává jednoho nebo více pracovníků provádějících recyklaci lodí;
- 13) „majitelem lodě“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která je registrovaná jako vlastník lodě, a to i fyzická nebo právnická osoba vlastnící loď po omezenou dobu až do jejího prodeje nebo předání lodě do recyklačního zařízení, nebo není-li registrovaná, fyzická nebo právnická osoba, která je vlastníkem lodě, nebo jakákoliv jiná organizace nebo osoba, která převzala odpovědnost za provoz lodě od vlastníka lodě, jakož i právnická osoba provozující loď ve vlastnictví státu;
- 14) „novou instalací“ se rozumí instalace systémů, zařízení, izolace nebo jiného materiálu na lodi po dni vstupu tohoto nařízení v platnost;
- 15) „bezpečným pro vstup“ se rozumí prostor na lodi, který splňuje tato kritéria:
  - (a) obsah kyslíku v ovzduší a koncentrace hořlavých par nepřekračují hranice bezpečnosti;
  - (b) žádné toxické materiály v ovzduší nepřekračují přípustné koncentrace;
  - (c) žádné zbytky nebo materiály související s prací schválenou příslušnou osobou nezpůsobí nekontrolované uvolnění toxických materiálů nebo nebezpečnou koncentraci hořlavých par ve stávajících atmosférických podmínkách a bude s nimi nakládáno podle pokynů;
- 16) „bezpečným pro práci při vysokých teplotách“ se rozumí prostor na lodi, který splňuje tato kritéria:
  - (a) jsou zavedeny bezpečné podmínky, které znemožňují explozi a vylučují rovněž výskyt plynu, pro používání zařízení na obloukové nebo plamenové svařování, zařízení na stříhání, řezání či pálení nebo jiných forem otevřeného plamene, jakož i pro tepelné zpracování, mletí nebo provádění činností, při nichž dochází ke vzniku jisker;
  - (b) jsou splněna kritéria pro bezpečný vstup stanovená v bodu 15;

- (c) v důsledku práce při vysokých teplotách se nezmění stávající atmosférické podmínky;
  - (d) všechny přilehlé prostory byly vyčištěny nebo dostatečně ošetřeny, aby nedošlo ke vzniku nebo šíření požáru;
- 17) „inspekci na místě“ se rozumí prohlídka zařízení na recyklaci lodí, která potvrdí stav popsany v ověřené dokumentaci;
- 18) „prohlášením o dokončení“ se rozumí potvrzení vydané zařízením na recyklaci lodí, že recyklace lodě byla dokončena v souladu s tímto nařízením;
- 19) „pracovníkem“ se rozumí každá osoba, která vykonává práci, a to buď pravidelně nebo dočasně, v rámci pracovního vztahu, včetně pracovníků pracujících pro subdodavatele;
- 20) „uznaným subjektem“ se rozumí subjekt uznaný na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009<sup>22</sup>.
2. Pro účely odst. 1 bodu 11 může být příslušnou osobou školený pracovník nebo řídicí pracovník schopný rozeznat a vyhodnotit rizika povolání, hrozící nebezpečí a vystavení zaměstnance potenciálně nebezpečným materiálům nebo nebezpečným podmínkám v zařízení na recyklaci lodí a schopný určit nezbytná ochranná a preventivní opatření, která je třeba přijmout k odstranění nebo snížení těchto nebezpečí, rizik nebo expozičních.

Aniž je dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/36/ES<sup>23</sup>, může příslušný orgán stanovit vhodná kritéria pro určení těchto osob a může určit povinnosti, které jim mají být přiděleny.

### Článek 3

#### *Oblast působnosti*

3. Toto nařízení se vztahuje na lodě s právem plout pod vlajkou členského státu nebo provozované v jeho pravomoci.
4. Toto nařízení se nevztahuje na:
- (a) válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla nebo ostatní lodě vlastněné nebo provozované členským státem a v současnosti používané pouze pro státní neobchodní službu;
  - (b) lodě o hrubé prostornosti menší než 500 t;
  - (c) lodě provozované v průběhu svého životního cyklu pouze ve vodách náležejících do svrchovanosti nebo jurisdikce státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout.

---

<sup>22</sup> Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 11.

<sup>23</sup> Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 22.

## HLAVA II – LODĚ

### Článek 4

#### *Kontrola nebezpečných materiálů*

1. Na všech lodích je podle směrnice Rady 96/59/ES<sup>24</sup> zakázána nová instalace materiálů obsahujících azbest nebo polychlorované bifenyly.
2. Na všech lodích jsou zakázány nové instalace materiálů obsahujících regulované látky uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009<sup>25</sup>.
3. Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 757/2010<sup>26</sup> je zakázána nová instalace materiálů obsahujících perfluoroktansulfonovou kyselinu a její deriváty (PFOS).
4. Členské státy přijmou všechna tato opatření:
  - (a) zakáží nebo omezí instalaci nebo používání nebezpečných materiálů uvedených v odstavcích 1 až 3 na lodích oprávněných plout pod jejich vlajkou nebo provozovaných v jejich pravomoci;
  - (b) zakáží nebo omezí instalaci nebo použití těchto materiálů na lodích po dobu, kdy se nacházejí v jejich přístavech, loděnicích, loděnicích určených na opravu lodí nebo terminálech na volném moři;
  - (c) účinně zajistí, aby lodě splňovaly požadavky stanovené v písmenech a) a b).

### Článek 5

#### *Soupis nebezpečných materiálů*

1. Soupis nebezpečných materiálů musí být uchováván na palubě každé nové lodě.
2. Soupis nebezpečných materiálů musí být vyhotoven před předáním lodě k recyklaci a musí být uchováván na lodi.
3. Stávající lodě registrované pod vlajkou třetí země a žádající o registraci pod vlajkou členského státu zajistí, aby byl soupis nebezpečných materiálů uchováván na lodi.
4. Soupis nebezpečných materiálů:
  - (a) se vyhotoví zvlášť pro každou loď;

---

<sup>24</sup> Úř. věst. L 243, 24.9.1996, s. 31.

<sup>25</sup> Úř. věst. L 286, 31.10.2009, s. 1.

<sup>26</sup> Úř. věst. L 223, 25.8.2010, s. 29.

- (b) poskytuje důkazy o tom, že loď splňuje zákaz nebo omezení pro instalaci nebo používání nebezpečných materiálů v souladu s článkem 4;
  - (c) uvádí alespoň ty nebezpečné materiály, které jsou zahrnuty v příloze I a obsaženy v konstrukci nebo zařízení lodě, místo jejich výskytu a jejich přibližné množství;
5. Kromě požadavků odstavce 4 se u stávajících lodí vypracuje plán popisující vizuální kontrolu / kontrolu odběrem vzorků, podle níž byl vyhotoven soupis nebezpečných materiálů.
6. Soupis nebezpečných materiálů se skládá ze tří částí:
- (a) seznamu nebezpečných materiálů uvedených v příloze I a obsažených v konstrukci nebo zařízení lodě, s uvedením místa jejich výskytu a jejich přibližného množství (část I);
  - (b) seznamu odpadu nacházejícího se na lodi, včetně odpadu vzniklého při provozu lodě (část II);
  - (c) seznamu zásob nacházejících se na lodi v okamžiku, kdy bylo rozhodnuto o její recyklaci (část III).
7. Část I soupisu nebezpečných materiálů je náležitě udržována a aktualizována během provozování lodě a uvádí nové instalace obsahující jakýkoli nebezpečný materiál zařazený v příloze I a příslušné změny v konstrukci a zařízení lodě;
8. Před recyklací soupis kromě náležitě udržované a aktualizované části I obsahuje část II týkající se odpadů pocházejících z provozu a část III vztahující se na zásoby a je ověřen členským státem, pod jehož vlajkou loď pluje.
9. Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci týkající se aktualizace seznamu položek pro soupis nebezpečných látek v příloze I.

## Článek 6

### *Příprava na recyklaci: obecné požadavky*

1. Majitelé lodí zajistí, aby lodě:
- (a) před zveřejněním evropského seznamu byly recyklovány v zařízeních na recyklaci lodí, která se nacházejí v Unii nebo v členské zemi OECD;
  - (b) po zveřejnění evropského seznamu byly recyklovány pouze v zařízeních, která jsou uvedena na evropském seznamu;
  - (c) před předáním do zařízení na recyklaci lodí byly provozovány tak, aby bylo možné minimalizovat množství zbytků nákladu, zbývajících ropné palivo, a zbývajících odpady, které vznikají při provozu lodě;

- (d) aktualizovaly a doplnily soupis nebezpečných materiálů v souladu s článkem 5;
  - (e) před zahájením recyklace měly osvědčení o určení k recyklaci vydané členským státem, pod jehož vlajkou plují .
2. Majitelé lodí rovněž zajistí, aby se tankery dostaly do zařízení na recyklaci lodí s nákladovými nádržemi a čerpacím zařízením ve stavu, který umožňuje osvědčení o bezpečném vstupu a bezpečné práci při vysokých teplotách.

## *Článek 7*

### *Plán recyklace lodě*

1. Před jakoukoli recyklací lodě musí být pro každou loď zvlášť vypracován plán recyklace.
2. Plán recyklace lodě musí:
  - (a) být vypracován zařízením na recyklaci lodí s ohledem na informace poskytnuté majitelem lodě podle čl. 9 odst. 3 písm. b);
  - (b) být vyhotoven v úředním jazyce země, která schválila zařízení na recyklaci lodí, a pokud tímto jazykem není angličtina, francouzština nebo španělština, musí být plán recyklace lodě přeložen do jednoho z uvedených jazyků;
  - (c) obsahuje informace týkající se vytvoření, udržování a sledování kritérií pro bezpečný vstup a bezpečnou práci při vysokých teplotách a další nezbytné informace;
  - (d) obsahovat informace o druhu a množství nebezpečných materiálů a odpadu vznikajícím v průběhu recyklace konkrétní lodě, včetně materiálů uvedených v soupisu nebezpečných materiálů, a o tom, jak bude s těmito nebezpečnými materiály a odpady naloženo v zařízení, jakož i v zařízeních pro další nakládání s odpady;
  - (e) pokud se k recyklaci lodě použije více než jedno zařízení, určit zařízení na recyklaci lodí, která mají být použita, a přesně stanovit recyklační činnosti a pořadí, v jakém budou provedeny v každém schváleném zařízení na recyklaci lodí.

## *Článek 8*

### *Prohlídky*

1. Kontroly provádějí úředníci státní správy nebo uznaný subjekt jednající jejím jménem.
2. Lodě podléhají těmto prohlídkám:

- (a) počáteční prohlídce;
  - (b) opakované prohlídce;
  - (c) dodatečné prohlídce;
  - (d) závěrečné prohlídce.
3. Počáteční prohlídka se provádí před uvedením lodě do provozu nebo předtím, než je vystaveno osvědčení soupisu. Úředníci, kteří dotyčnou prohlídku provádějí, ověří, že část I soupisu nebezpečných materiálů je v souladu s požadavky tohoto nařízení.
4. Opakovaná prohlídka se provádí v intervalech stanovených správním orgánem, které však nesmí přesáhnout pět let. Úředníci, kteří dotyčnou prohlídku provádějí, ověří, že část I soupisu nebezpečných materiálů je v souladu s požadavky tohoto nařízení.
5. Dodatečná prohlídka, obecná nebo částečná, může být provedena na žádost majitele lodě po změně, výměně nebo významné opravě konstrukce, zařízení, systémů, instalací, plánů a materiálu. Úředníci, kteří tuto prohlídku vykonávají, zajistí, aby každá změna, výměna nebo významná oprava byla provedena způsobem, díky němuž loď splňuje požadavky tohoto nařízení, a ověří, že část I soupisu nebezpečných materiálů byla náležitě změněna.
6. Závěrečná prohlídka se provádí před vyřazením lodě z provozu a před zahájením recyklace lodí.

Úředníci, kteří dotyčnou prohlídku provádějí, ověří, že:

- (a) soupis nebezpečných materiálů splňuje požadavky tohoto nařízení;
  - (b) plán recyklace lodě náležitě zohledňuje informace obsažené v soupisu nebezpečných látek;
  - (c) plán recyklace lodě obsahuje informace týkající se:
    - (1) vytvoření, udržování a sledování kritérií pro bezpečný vstup a bezpečnou práci při vysokých teplotách;
    - (2) nakládání s nebezpečnými materiály a odpady, které vznikly při recyklaci konkrétní lodě v zařízení na recyklaci lodí a v jakémkoli schváleném zařízení pro nakládání s odpady;
  - (d) mezi majitelem lodě a zařízením na recyklaci lodí byla uzavřena smlouva podle článku 9;
  - (e) zařízení na recyklaci lodí, v němž má být loď recyklována, je uvedeno na evropském seznamu.
7. U stávajících lodí určených k demontáži se počáteční prohlídka a závěrečná prohlídka provádějí současně.

## Článek 9

### *Smlouvy mezi majitelem lodě a zařízením na recyklaci lodí*

1. Majitel lodě a zařízení na recyklaci lodí, které splňuje požadavky stanovené v článku 12, uzavřou smlouvu pro každou loď, která má být recyklována.
2. Smlouva nabývá účinnosti nejpozději v okamžiku podání žádosti o závěrečnou prohlídku podle čl. 8 odst. 1 písm. d) a zůstává v platnosti až do okamžiku, kdy je dokončena recyklace.
3. Pro majitele lodě obsahuje smlouva tyto povinnosti:
  - (a) uplatňovat obecné požadavky pro přípravu na recyklaci uvedené v článku 6;
  - (b) poskytnout zařízení na recyklaci lodí všechny informace o lodi potřebné pro vypracování plánu recyklace lodě podle článku 7;
  - (c) přijmout zpět loď před zahájením recyklace nebo po jejím zahájení, pokud je to technicky proveditelné, pokud obsah nebezpečných materiálů na palubě zásadně neodpovídá soupisu nebezpečných materiálů a neumožňuje řádnou recyklaci lodě.
4. Pro zařízení na recyklaci lodí obsahuje smlouva tyto povinnosti:
  - (a) vypracovat ve spolupráci s majitelem plavidla zvlášť pro každou loď plán recyklace podle článku 7;
  - (b) oznámit majiteli lodě plánované zahájení recyklace lodě ve formátu stanoveném v příloze II;
  - (c) zakázat zahájení jakékoli recyklace lodě před předložením zprávy uvedené v písmenu b);
  - (d) v průběhu příprav na přijetí lodě k recyklaci alespoň 14 dní před plánovaným zahájením recyklace písemně oznámit příslušným odpovědným orgánům úmysl recyklovat dotyčnou loď a uvést:
    - i) název státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout;
    - ii) datum, kdy byla loď v uvedeném státě registrována;
    - iii) identifikační číslo lodě (číslo IMO);
    - iv) registrační číslo vyznačené na trupu lodě při dodání nově postavené lodě;
    - v) jméno a druh lodě;
    - vi) přístav, v němž je loď registrována;
    - vii) jméno a adresu majitele lodě a identifikační číslo registrovaného vlastníka podle IMO;

- viii) jméno a adresu společnosti a identifikační číslo dotyčné společnosti podle IMO ;
  - ix) jméno klasifikační společnosti (jména všech klasifikačních společností), kterou (kterými) byla loď klasifikována;
  - x) hlavní údaje o lodi (celková délka (LOA), šířka (na žebrech), hloubka (boční), hmotnost prázdné lodě, hrubá prostornost a čistá prostornost a druh a výkon motoru);
  - xi) soupis nebezpečných materiálů a
  - xii) návrh plánu recyklace lodě;
- (e) předat veškerý odpad vzniklý v zařízení na recyklaci lodí pouze do zařízení pro nakládání s odpady, která jsou oprávněna příslušnými orgány k nakládání s odpady a jejich odstraňování bezpečným a environmentálně šetrným způsobem;
  - (f) po dokončení částečné nebo úplné recyklace lodě podle tohoto nařízení podat zprávu o dokončení recyklace lodě majiteli lodě ve formátu stanoveném v příloze III.
5. Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci formátu zpráv o plánovaném zahájení recyklace lodě stanovený v příloze II.
  6. Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci formátu prohlášení o dokončení recyklace lodě stanovený v příloze III.

## *Článek 10*

### *Vydání a potvrzení osvědčení*

1. Po dokončení počáteční nebo opakované prohlídky nebo dodatečné prohlídky provedené na žádost majitele plavidla členský stát vydá osvědčení soupisu ve formátu stanoveném v příloze. Toto osvědčení musí být doplněno částí I soupisu nebezpečných materiálů.  

Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci formátu osvědčení soupisu stanovený v příloze IV.
2. Po úspěšném dokončení závěrečné prohlídky podle čl. 8 odst. 6 vydá správní orgán osvědčení o připravenosti k recyklaci ve formátu stanoveném v příloze V. Toto osvědčení je doplněno soupisem nebezpečných materiálů a plánem recyklace lodě.
3. Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci formátu osvědčení o připravenosti k recyklaci stanovený v příloze V. Osvědčení o připravenosti k recyklaci vydané po prohlídce provedené

podle odstavce 2 musí být přijata ostatními členskými státy a pro účely tohoto nařízení považována za osvědčení mající stejnou platnost jako osvědčení, která vydávají.

4. Osvědčení o připravenosti k recyklaci vydává nebo potvrzuje buď správní orgán nebo uznaný subjekt, který jedná jménem správního orgánu.

### *Článek 11*

#### *Doba platnosti osvědčení*

1. Osvědčení soupisu se vydává na dobu stanovenou správním orgánem, která nesmí přesáhnout pět let.
2. Osvědčení soupisu vydané podle článku 10 tohoto nařízení pozbývá platnosti v každém z těchto případů:
  - (a) pokud stav loď podstatným způsobem neodpovídá údajům uvedeným v osvědčení, a to i tehdy, když část I soupisu nebezpečných materiálů není náležitě udržována a aktualizována tak, aby odrážela změny v konstrukci a zařízení lodě;
  - (b) pokud opakovaná prohlídka není dokončena v intervalech určených správním orgánem, které však nesmí přesáhnout pět let;
  - (c) pokud osvědčení není vydáno ani potvrzeno v souladu s článkem 10 tohoto nařízení.
3. Osvědčení soupisu vydané podle článku 10 tohoto nařízení pozbývá platnosti, pokud stav loď zásadně neodpovídá údajům uvedeným v osvědčení.
4. Osvědčení o připravenosti k recyklaci vydává správní orgán na dobu nepřesahující tři měsíce. Doba platnosti osvědčení o připravenosti k recyklaci může být prodloužena správním orgánem nebo uznaným subjektem jednajícím jeho jménem na jednu plavbu z jednoho předem určeného místa do zařízení na recyklaci lodí.

## **HLAVA III – ZAŘÍZENÍ NA RECYKLACI LODÍ**

### *Článek 12*

#### *Požadavky na zařízení pro recyklaci lodí*

Lodě se recyklují pouze v zařízeních na recyklaci lodí, které byly zařazeny na evropský seznam.

Aby mohlo být zařízení na recyklaci lodí zařazeno na evropský seznam, musí splňovat tyto požadavky:

- (a) být projektováno, postaveno a provozováno bezpečným a environmentálně šetrným způsobem;
- (b) zavést systémy, postupy a techniky řízení a sledování, které nepředstavují riziko pro zdraví dotyčných zaměstnanců nebo pro obyvatele žijící v blízkosti zařízení na recyklaci lodí a které zamezí, sníží, minimalizují a v nejvyšší možné míře vyloučí nepříznivé účinky na životní prostředí způsobené recyklací lodí;
- (c) zabránit nepříznivým účinkům na lidské zdraví a životní prostředí;
- (d) vypracovat a schválit plán zařízení na recyklaci lodí;
- (e) vypracovat a udržovat plán připravenosti a reakce na mimořádné události;
- (f) zajistit pracovníkům bezpečnost a odbornou přípravu a rovněž zajistit používání osobních ochranných prostředků pro činnosti, které to vyžadují;
- (g) zavést záznamy o mimořádných událostech, nehodách, nemocech z povolání a chronických účincích, a pokud to požadují příslušné orgány, ohlásit všechny mimořádné události, nehody, nemoci z povolání a chronické účinky, které představují nebo mohou představovat rizika pro bezpečnost pracovníka, lidské zdraví a životní prostředí;
- (h) zajistit bezpečné a environmentálně šetrné nakládání s nebezpečnými materiály;
- (i) být oprávněno k provádění své činnosti příslušnými orgány;
- (j) zajistit dostupnost zařízení pro reakci na mimořádnou událost, jako jsou protipožární zařízení a vozidla, vozidla lékařské záchranné služby a jeřáby ve všech prostorách zařízení na recyklaci lodí;
- (k) zajistit kontrolu nad všemi nebezpečnými materiály nacházejícími se na lodi v průběhu recyklačního procesu, aby se zabránilo jakémukoli úniku těchto nebezpečných materiálů do životního prostředí, zejména v přílivové zóně;
- (l) prokázat schopnost zabránit úniku, zejména v přílivové zóně;
- (m) manipulovat s nebezpečnými materiály a odpady pouze na nepropustných podlahách s účinnými drenážními systémy;
- (n) zajistit, aby veškerý odpad vzniklý při recyklaci byl předán do zařízení pro nakládání s odpady oprávněného k nakládání s nimi a k jejich odstraňování, aniž by docházelo k ohrožení lidského zdraví, a to environmentálně šetrným způsobem.

Pro účely písmene n), pokud jde o konkrétní využití a odstranění odpadu, lze environmentálně šetrné nakládání předpokládat tehdy, když zařízení na recyklaci lodí může prokázat, že zařízení pro nakládání s odpady, jemuž je odpad předán, bude provozováno v souladu s normami pro ochranu lidského zdraví a životního prostředí, jež jsou rovnocenné normám stanoveným v právních předpisech Unie.

## Článek 13

### *Důkaz, který musí poskytnout zařízení na recyklaci lodí*

Zařízení na recyklaci lodí poskytne důkaz, že splňuje požadavky stanovené v článku 12, aby mohlo provádět recyklaci lodí a být zařazeno na evropský seznam.

Zařízení na recyklaci lodí zejména:

- 1) uvede, jaké povolení, licence nebo oprávnění mu bylo uděleno příslušnými orgány k provádění recyklace lodí, a upřesní omezení velikosti (maximální délku, šířku a hmotnost prázdné lodě ) lodí, jež je oprávněno recyklovat, jakož i všechna platná omezení;
- 2) potvrdí, že v souladu s ustanoveními tohoto nařízení přijme k recyklaci pouze loď plující pod vlajkou evropského členského státu;
- 3) poskytne důkaz, že zařízení na recyklaci lodí je schopno v průběhu celého procesu recyklace lodě stanovit, udržovat a sledovat kritéria pro bezpečnou práci při vysokých teplotách a bezpečný vstup;
- 4) připojí mapu s vyznačením hranic zařízení na recyklaci lodí a míst, na nichž v zařízení probíhají recyklační činnosti;
- 5) u každého materiálu obsaženého v příloze I a dalších nebezpečných materiálů, které by mohly být součástí konstrukce lodě, uvede:
  - (a) zda je zařízení oprávněno provádět odstraňování nebezpečného materiálu. V tom případě jsou určeni odpovědní pracovníci oprávnění provádět odstraňování a o tomto pověření je poskytnut důkaz;
  - (b) jaký postup pro nakládání s odpadem bude v zařízení použit (spálení, uložení na skládku nebo jiná metoda nakládání s odpadem) a poskytne důkaz, že použitý postup bude proveden, aniž by došlo k ohrožení lidského zdraví, poškození životního prostředí, a zejména že:
    - i) neohrožuje vodu, ovzduší, půdu, rostliny nebo živočichy;
    - ii) neobtěžuje hlukem nebo zápachem,
    - iii) nemá nepříznivý vliv na krajinu nebo místa zvláštního zájmu;
  - (c) jaký postup pro nakládání s odpady bude použit, jestliže je nebezpečný materiál určen pro následné zpracování v zařízení pro nakládání s odpadem mimo zařízení na recyklaci lodí. Při každém následném zpracování v zařízení pro nakládání s odpady se poskytnou tyto informace:
    - i) jméno a adresa zařízení pro nakládání s odpady;
    - ii) důkaz, že zařízení pro nakládání s odpady je oprávněno nakládat s nebezpečným materiálem;
    - iii) popis postupu při nakládání s odpady;

iv) důkaz, že postup pro nakládání s odpadem bude použit způsobem, který zajistí, že nedojde k ohrožení lidského zdraví a poškození životního prostředí, a zejména že:

- neohrožuje vodu, ovzduší, půdu, rostliny nebo živočichy,
- neobtěžuje hlukem nebo zápachem,
- nemá nepříznivý vliv na krajinu nebo místa zvláštního zájmu.

#### Článek 14

##### *Oprávnění zařízení na recyklaci lodí nacházejícího se v členském státě*

1. Příslušné orgány vystaví oprávnění zařízením na recyklaci nacházejícím se na jejich území, která splňují požadavky na provádění recyklace lodí stanovené v článku 12. Toto oprávnění může být dotyčným zařízením na recyklaci lodí uděleno na období maximálně pěti let.
2. Členské státy vytvoří a aktualizují seznam zařízení na recyklaci lodí, kterým udělily oprávnění v souladu s odstavcem 1.
3. Seznam uvedený v odstavci 2 bez prodlení oznámí Komisi, a to nejpozději do jednoho roku ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
4. Jestliže zařízení na recyklaci lodí přestane požadavky stanovené v článku 12 splňovat, členský stát oprávnění, které zařízení na recyklaci lodí vydal, dotyčnému zařízení odebere a neprodleně o tom uvědomí Komisi.
5. Pokud bylo v souladu s odstavcem 1 oprávnění vydáno novému zařízení na recyklaci lodí, členský stát o tom neprodleně uvědomí Komisi.

#### Článek 15

##### *Zařízení na recyklaci lodí nacházející se mimo Unii*

1. Společnost provádějící recyklaci, která se nachází mimo Unii a která chce recyklovat lodě plující pod vlajkou členského státu, předloží Komisi žádost o zařazení svého zařízení na recyklaci lodí na evropský seznam.
2. K této žádosti přiloží informace a důkazy požadované v článku 13 a v příloze VI, že zařízení na recyklaci lodí splňuje požadavky stanovené v článku 12.

Komise je v souladu s článkem 26 oprávněna přijmout akty v přenesené pravomoci, pokud jde o aktualizaci formátu pro identifikaci zařízení na recyklaci lodí stanovený v příloze VI.

3. Podáním žádosti o zařazení na evropský seznam souhlasí zařízení na recyklaci lodí s možností, že před jejich zařazením na evropský seznam nebo po něm Komise nebo

subjekty jednající jejím jménem provedou v jejich zařízení prohlídku s cílem ověřit, že dodržují požadavky stanovené v článku 12.

4. Po posouzení informací a důkazů předložených podle odstavce 2 Komise o tom, zda zařízení na recyklaci lodí nacházející se mimo Unii zařadí na evropský seznam, rozhodne prostřednictvím prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem podle článku 27.

## *Článek 16*

### *Vytvoření a aktualizace evropského seznamu*

1. Komise prostřednictvím prováděcího aktu přezkumným postupem podle článku 27 vytvoří evropský seznam zařízení na recyklaci lodí, které:
  - (a) se nacházejí v Unii a byly oznámeny členskými státy podle čl. 14 odst. 3;
  - (b) se nacházejí mimo Unii a o jejichž zařazení bylo rozhodnuto podle čl. 15 odst. 4.
2. Evropský seznam se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a na internetových stránkách Komise nejpozději třicet šest měsíců po dni vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Po jeho přijetí Komise evropský seznam prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle článku 27 pravidelně aktualizuje,
  - (a) aby na evropský seznam zařadila zařízení na recyklaci lodí v každém z těchto případů:
    - i) jestliže získal osvědčení podle článku 13;
    - ii) jestliže o jeho zařazení na evropský seznam bylo rozhodnuto podle čl. 15 odst. 4;
  - (b) aby z evropského seznamu vyřadila zařízení na recyklaci lodí v každém z těchto případů:
    - (1) jestliže zařízení na recyklaci odpadů přestane splňovat požadavky stanovené v článku 12;
    - (2) jestliže zařízení na recyklaci lodí bylo na seznamu zařazeno déle než pět let a neposkytlo důkaz, že nadále splňuje požadavky stanovené v článku 12.
4. Členské státy sdělí Komisi veškeré informace, které mohou být v souvislosti s aktualizací Evropského seznamu podstatné. Komise předá všechny podstatné informace členským státům.

## HLAVA IV – OBECNÁ SPRÁVNÍ USTANOVENÍ

### *Článek 17*

#### *Jazyk*

Osvědčení soupisu a osvědčení o připravenosti na recyklaci se vyhotoví v úředním jazyce vydávajícího státu, a pokud použitým jazykem není angličtina, francouzština nebo španělština, musí být přeložena do jednoho z těchto jazyků.

### *Článek 18*

#### *Určení příslušných orgánů*

Členské státy určí příslušné orgány odpovědné za provádění tohoto nařízení a oznámí je Komisi.

### *Článek 19*

#### *Určení kontaktních osob*

1. Členské státy a Komise určí každý jednu nebo více kontaktních osob, které odpovídají za informování a poskytování poradenství fyzickým či právnickým osobám požadujícím informace. Kontaktní osoba v Komisi předá kontaktním osobám členských států veškeré dotazy, které obdrží a které se týkají těchto států, a naopak.
2. Členské státy oznámí Komisi, které kontaktní osoby určily.

### *Článek 20*

#### *Zasedání kontaktních osob*

Komise na žádost členských států, nebo pokud to považuje za vhodné, pravidelně pořádá zasedání kontaktních osob, aby projednaly otázky vznesené v souvislosti s prováděním tohoto nařízení. Pokud se všechny členské státy a Komise shodnou na tom, že je to vhodné, budou na taková zasedání nebo jejich části pozvány příslušné zúčastněné subjekty.

## HLAVA V – PODÁVÁNÍ ZPRÁV A VYMÁHÁNÍ

### Článek 21

#### *Požadavky na oznamování a podávání zpráv pro majitele lodí*

Majitel lodě je povinen:

- (a) oznámit správnímu orgánu písemně alespoň 14 dní před plánovaným zahájením recyklace záměr recyklovat loď, aby se správní orgán mohl připravit na prohlídku a osvědčení požadované tímto nařízením;
- (b) předat správnímu orgánu zprávu o plánovaném zahájení recyklace lodě vypracovanou zařízením na recyklaci lodí podle čl. 9 odst. 4 písm. b);
- (c) předat správnímu orgánu zprávu o dokončení recyklace lodě vypracovanou zařízením na recyklaci lodí podle čl. 9 odst. 4 písm. f);

### Článek 22

#### *Zprávy členských států*

1. Každý členský stát zašle Komisi zprávu obsahující tyto informace:
  - (a) seznam lodí, které plují pod jeho vlajkou, pro které bylo vydáno osvědčení soupisu, název společnosti, která recyklaci provádí, a místo, kde se nachází zřízení na recyklaci lodí, jak je uvedeno v osvědčení o připravenosti k recyklaci;
  - (b) seznam lodí plujících pod jeho vlajkou, pro něž obdržel prohlášení o dokončení recyklace;
  - (c) informace o nezákoně recyklaci a následných opatřeních, která členský stát přijal.
2. Každý členský stát předloží zprávu do 31. prosince 2015 a poté každé dva roky.
3. Zprávy musí být Komisi předloženy elektronicky.

### Článek 23

#### *Vymáhání v členských státech*

1. Členské státy zajistí, aby byly uplatněny účinné, přiměřené a odrazující sankce na lodě, které:

- (a) nemají na palubě soupis nebezpečných materiálů požadovaný podle článků 5 a 28;
  - (b) byly odeslány k recyklaci, aniž by splňovaly obecné požadavky na přípravu stanovené v článku 6;
  - (c) byly odeslány k recyklaci bez osvědčení soupisu požadovaného podle článku 6;
  - (d) byly odeslány k recyklaci bez osvědčení o připravenosti k recyklaci požadované podle článku 6;
  - (e) byly odeslány k recyklaci bez písemného oznámení správnímu orgánu, jak požaduje článek 21;
  - (f) byly recyklovány způsobem, který nebyl v souladu s plánem recyklace lodě podle článku 7.
2. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Zejména pokud je loď určena k recyklaci v zařízení na recyklaci lodí, které není uvedeno na evropském seznamu, uplatňované sankce musí minimálně odpovídat ceně zaplacené majiteli plavidla za jeho loď.
3. Členské státy mezi sebou dvoustranně nebo mnohostranně spolupracují, aby bylo možné snáze předcházet možnému obcházení a porušování tohoto nařízení a jejich odhalování.
4. Členské státy určí stálé zaměstnance odpovědné za spolupráci podle odstavce 3. Tuto informaci zašlou Komisi, která určeným osobám zašle vytvořený seznam.
5. Pokud je loď je prodána a do méně než šesti měsíců po prodeji je odeslána k recyklaci v zařízení, které není uvedeno v evropském seznamu, sankce musí být:
- (a) společně uložena poslednímu a předposlednímu vlastníku, jestliže loď stále ještě pluje pod vlajkou evropského členského státu;
  - (b) uložena pouze předposlednímu vlastníku, jestliže loď již nepluje pod vlajkou evropského členského státu.
6. Výjimky z uplatňování sankcí uvedených v odstavci 5 mohou členské státy zavést v případě, kdy majitel lodě neprodal svou loď s úmyslem ji recyklovat. V tom případě členské státy musí požadovat důkaz dokládající tvrzení majitele lodě, včetně kopie kupní smlouvy.
7. Členské státy pravidelně oznamují Komisi své vnitrostátní právní předpisy týkající se dodržování tohoto nařízení a uplatňování sankcí.

## Článek 24

### *Žádost o opatření*

1. Fyzické nebo právnické osoby, které jsou nebo mohou být dotčeny porušením tohoto nařízení nebo mají dostatečný zájem na rozhodování v oblasti životního prostředí v souvislosti porušováním tohoto nařízení, nebo případně prohlašující, že došlo k porušení práva, jestliže to správní řád členského státu požaduje jako předběžnou podmínku, jsou oprávněny předložit kontaktní osobě členského státu jakákoli vyjádření související s případy porušení tohoto nařízení nebo je informovat o bezprostřední hrozbě takového porušení, které jsou si vědomy, a jsou oprávněny požadovat po příslušném orgánu, aby přijal opatření podle tohoto nařízení

Za postačující pro účel dostatečného zájmu na rozhodování v oblasti životního prostředí v souvislosti s porušováním tohoto nařízení se považuje zájem jakékoli nevládní organizace podporující ochranu životního prostředí a splňující všechny požadavky vnitrostátních právních předpisů. Rovněž se má za to, že tyto organizace mají práva, která mohou být porušována pro účely prohlášení, že došlo k porušení práva, jestliže to správní řád členského státu požaduje jako předběžnou podmínku.

2. Žádost o opatření je doprovázena příslušnými informacemi a údaji, které podporují vyjádření předložené v souvislosti s dotyčným porušením nařízení.
3. V případě, že žádost o opatření a přiložená vyjádření hodnověrně prokazují, že došlo k porušení nařízení, zváží příslušný orgán všechna taková prohlášení a žádosti o přijetí opatření. Za těchto okolností poskytne příslušný orgán dotčené společnosti provádějící recyklaci příležitost, aby se k dané žádosti o opatření a připojeným prohlášením vyjádřila.
4. Příslušný orgán neprodleně a v každém případě v souladu s příslušnými ustanoveními vnitrostátních právních předpisů informuje osoby uvedené v odstavci 1, které předložily svá vyjádření tomuto orgánu, o svém rozhodnutí žádost o opatření přijmout nebo zamítnout a toto rozhodnutí zdůvodní.
5. Členské státy se mohou rozhodnout neuplatňovat odstavce 1 a 4 na případy hrozícího porušení tohoto nařízení.

## Článek 25

### *Přístup k právní ochraně*

1. Členské státy zajistí, aby osoby, na které odkazuje čl. 24 odst. 1, měly možnost obrátit se na soud nebo jiný nezávislý a nestranný veřejný orgán, který je kompetentní přezkoumávat procesní a hmotněprávní zákonnost rozhodnutí, jednání nebo nečinnost příslušných orgánů podle tohoto nařízení.

2. Tímto nařízením nejsou dotčena ustanovení vnitrostátního práva upravující přístup k právní ochraně a ustanovení požadující, aby před zahájením soudního řízení byly vyčerpány správní přezkumné postupy.

## HLAVA VI – ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

### Článek 26

#### *Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Pravomoci přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v člancích 5, 9, 10 a 15 se Komisi svěřují na dobu neurčitou ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v odstavci 2 kdykoliv zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle odstavce 2 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

### Článek 27

#### *Postup projednávání ve výboru*

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor plní funkci výboru ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Pokud se odkazuje na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

## Článek 28

### *Přechodné ustanovení:*

1. Soupis nebezpečných materiálů musí být vyhotoven pro všechny lodě nejpozději do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost.
2. Členské státy mohou před zveřejněním evropského seznamu povolit recyklaci lodí v zařízeních nacházejících se mimo Unii, pokud bylo ověřeno, že zařízení na recyklaci lodí splňuje požadavky stanovené v článku 12 na základě informací poskytnutých majitelem lodě, zařízení na recyklaci lodí nebo získaných jiným způsobem.

## Článek 29

### Změna nařízení (ES) č. 1013/2006

V čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) č. 1013/2006 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„i) Lodě spadající do oblasti působnosti nařízení (EU) č. XX [vložit úplný název tohoto nařízení](\*)).

---

(\*) Úř. věst. L [...], [...], s. [...].“

## Článek 30

### Přezkum

Komise přezkoumá toto nařízení nejpozději dva roky po dni vstupu Hongkongské úmluvy v platnost. Tento přezkum zváží zařazení zařízení schválených smluvními stranami Hongkongské úmluvy na evropský seznam zařízení na recyklaci lodí s cílem zabránit zdvojení činností a správní zátěži.

## Článek 31

Toto nařízení vstupuje v platnost 365. dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament*  
předseda

*Za Radu*  
předseda/předsedkyně

## PŘÍLOHA I

### SEZNAM POLOŽEK ZAHRNUTÝCH DO SOUPISU NEBEZPEČNÝCH MATERIÁLŮ

1. Materiály obsahující azbest
2. Látky poškozující ozonovou vrstvu: regulované látky stanovené v čl. 1 odst. 4 Montrealského protokolu o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, uvedené v přílohách A, B, C nebo E jmenovaného protokolu platných v okamžiku uplatňování nebo výkladu této přílohy. Mezi látky poškozující ozonovou vrstvu, které se mohou nacházet na lodí, patří níže uvedené látky, ale případně i další:
  - halon 1211
  - bromchlordifluormethan halon 1301 bromtrifluormethan halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (též nazývaný halon 114B2)
  - CFC-11 trichlorfluormethan CFC-12 dichlordifluormethan CFC-113 1,1,2-trichlor-1,2,2-trifluorethan
  - CFC-114 1,2-dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan CFC-115 chlorpentafluorethan
3. Materiály obsahující polychlorované bifenyly (PCB)
4. Protihnilobné přípravky a systémy omezené přílohou I Mezinárodní úmluvy o kontrole škodlivých protihnilobných přípravků na plavidlech (úmluva AFS)
5. Materiály obsahující perfluoroktansulfonovou kyselinu a její deriváty (PFOS)
6. Kadmium a jeho sloučeniny
7. Sloučeniny šestimocného chromu
8. Olovo a jeho sloučeniny
9. Rtuť a její sloučeniny
10. Polybromované bifenyly (PBBs)
11. Polybromované difenylethery (PBDEs)
12. Polychlorované naftaleny (s více než 3 atomy chloru)
13. Radioaktivní látky
14. Některé chlorované parafiny s krátkým řetězcem (chlorované alkany, C10-C13)
15. Bromované zpomalovače hoření (HBCDD)

## PŘÍLOHA II

### FORMÁT ZPRÁVY O PLÁNOVANÉM ZAHÁJENÍ RECYKLACE LODĚ

..... (název zařízení na recyklaci lodí)

se sídlem v ..... (úplná adresa zařízení na recyklaci lodí)

zařazené na evropském seznamu stanoveném nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX ze dne .... o recyklaci lodí a oprávněné provádět recyklaci lodí na základě zmocnění vládou

..... (místo vydání oprávnění)

vydaného ..... (přesné označení příslušného orgánu)

dne (dd/mm/rrrr)..... (datum vydání)

tímto oznamuje, že zařízení na recyklaci lodí je připraveno v každém ohledu zahájit recyklaci plavidla ..... (číslo IMO)

Osvědčení o připravenosti k recyklaci vydané podle ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX ze dne .... o recyklaci lodí na základě zmocnění vládou

..... (přesné označení státu)

vydané ..... (přesné označení osoby nebo organizace oprávněné podle nařízení (EU) č. XXXX)

dne (dd/mm/rrrr)..... (datum vydání) je přiloženo.

Podpis:...

### PŘÍLOHA III

#### FORMÁT PROHLÁŠENÍ O DOKONČENÍ RECYKLACE LODĚ

Tento doklad je prohlášení o dokončení recyklace loď..... (*Jméno lodi při přijetí k recyklaci/při zrušení registrace*)

##### *Údaje o lodi při přijetí k recyklaci*

Volací znak	
Rejstříkový přístav	
Hrubá prostornost	
Číslo IMO	
Jméno a adresa majitele loď	
Identifikační číslo registrovaného vlastníka podle IMO	
Identifikační číslo společnosti podle IMO	
Datum stavby	

POTVRZUJE SE, ŽE:

loď byla recyklována v souladu s plánem recyklace loď a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX ze dne .... o recyklaci lodí v:

..... (*jméno a sídlo oprávněného zařízení na recyklaci lodí*)

a recyklace loď byla dokončena dne: (dd/mm/rrrr) ..... (*datum dokončení*)

Vydáno v ..... (*místo vydání prohlášení o dokončení*) dne (dd/mm/rrrr) ..... (*datum vydání*)

**(podpis vlastníka zařízení na recyklaci lodí nebo zástupce jednajícího jménem vlastníka)**

**PŘÍLOHA IV**  
**FORMÁT OSVĚDČENÍ SOUPISU**

*(úřední razítko)(stát)*

V souladu s nařízením Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. XXXX .... o recyklaci lodí  
(dále jen „nařízení“)

**na základě zmocnění vládou**

*(přesné označení státu)*

vydal/a

.....*(osoba nebo organizace oprávněná podle tohoto nařízení)*

***Údaje o lodi***

Jméno lodě	
Volací znak	
Rejstříkový přístav	
Hrubá prostornost	
Číslo IMO	
Jméno a adresa majitele lodě	
Identifikační číslo registrovaného vlastníka podle IMO	
Identifikační číslo společnosti podle IMO	
Datum stavby	

***Údaje o části I soupisu nebezpečných materiálů***

Identifikační číslo / číslo ověření části I soupisu nebezpečných materiálů:

.....

OSVĚDČUJE SE,

1. že na lodi byla provedena prohlídka podle článku 8 nařízení,
2. že prohlídka prokázala, že část I soupisu nebezpečných materiálů zcela splňuje platné požadavky nařízení.

Datum dokončení prohlídky, která je předmětem tohoto osvědčení:.....(dd/mm/rrrr)

Toto osvědčení je platné do: .....(dd/mm/rrrr)

Vydáno v ..... (místo vydání osvědčení)

(dd/mm/rrrr).....

(datum vydání) (podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení)

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

### **POTVRZENÍ O PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI OSVĚDČENÍ, KTERÉ JE PLATNÉ PO DOBU KRATŠÍ PĚTI LET<sup>27</sup>**

Lod' splňuje příslušné požadavky stanovené v nařízení a toto osvědčení musí být v souladu s článkem 10 nařízení přijímáno jako platné do (dd/mm/rrrr): .....

Podpis: ..... (podpis řádně pověřeného úředníka)

Vydáno v

Datum: (dd/mm/rrrr)

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

### **POTVRZENÍ O DOKONČENÍ OPAKOVANÉ PROHLÍDKY<sup>28</sup>**

Lod' splňuje příslušné požadavky stanovené v nařízení a toto osvědčení musí být v souladu s článkem 10 nařízení přijímáno jako platné do dd/mm/rrrr):.....

Podpis: ..... (podpis řádně pověřeného úředníka)

Vydáno v

Datum: (dd/mm/rrrr)

<sup>27</sup> Tato strana o potvrzení při prohlídce musí být reprodukována a doplněna na osvědčení, pokud to považuje za nutné správní orgán.

<sup>28</sup> Tato strana o potvrzení při prohlídce musí být reprodukována a doplněna na osvědčení, pokud to považuje za nutné správní orgán.

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

**POTVRZENÍ O PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI OSVĚDČENÍ DO VPLUTÍ DO PŘÍSTAVU, KDE SE PROVÁDÍ PROHLÍDKA, NEBO NA POSKYTNUTOU DOBU<sup>29</sup>**

Toto osvědčení musí být v souladu s článkem 10 nařízení přijímáno jako platné do  
(dd/mm/rrrr):.....

Podpis: ..... *(podpis řádně pověřeného úředníka)*

Vydáno v.....

Datum: (dd/mm/rrrr) .....

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

**POTVRZENÍ O DODATEČNÉ PROHLÍDCE<sup>30</sup>**

Při dodatečné prohlídce podle článku 8 nařízení bylo shledáno, že loď splňuje příslušné požadavky stanovené v nařízení.

Podpis: ..... *(podpis řádně pověřeného úředníka)*

Vydáno v.....

Datum: (dd/mm/rrrr) .....

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

---

<sup>29</sup> Tato strana o potvrzení při prohlídce musí být reprodukována a doplněna na osvědčení, pokud to považuje za nutné správní orgán.

<sup>30</sup> Tato strana o potvrzení při prohlídce musí být reprodukována a doplněna na osvědčení, pokud to považuje za nutné správní orgán.

## PŘÍLOHA V

### FORMÁT OSVĚDČENÍ O PŘIPRAVENOSTI K RECYKLACI

(úřední razítko) (stát)

V souladu s nařízením Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. XXXX .... o recyklaci lodí (dále jen „nařízení“) na základě zmocnění vlády

.....(přesné označení státu)

vydal/a

..... (osoba nebo organizace oprávněná podle tohoto nařízení)

#### **Údaje o lodi**

Jméno lodě	
Volací znak	
Rejstříkový přístav	
Hrubá prostornost	
Číslo IMO	
Jméno a adresa majitele lodě	
Identifikační číslo registrovaného vlastníka podle IMO	
Identifikační číslo společnosti podle IMO	
Datum stavby	

#### **Údaje o zařízení na recyklaci lodí**

Název zařízení na recyklaci lodí	
Rozlišovací identifikační číslo společnosti provádějící recyklaci <sup>31</sup>	

<sup>31</sup> Identifikační číslo uvedené v evropském seznamu.

Přesná adresa	
Datum skončení platnosti dokladu o souladu s nařízením	

### ***Údaje o soupisu nebezpečných materiálů***

Identifikační číslo / číslo ověření soupisu nebezpečných materiálů: .....

### ***Údaje o plánu recyklace lodě***

Identifikační číslo / číslo ověření plánu recyklace lodě:.....

Poznámka: Plán recyklace lodě podle článku 7 nařízení, je důležitou součástí osvědčení o připravenosti k recyklaci a musí být k osvědčení o připravenosti k recyklaci vždy přiloženo.

OSVĚDČUJE SE,

1. že na lodi byla provedena prohlídka podle článku 8 nařízení,
2. že loď má platný soupis nebezpečných materiálů podle článku 5 nařízení;
3. že plán recyklace lodě podle článku 7 nařízení náležitě zohledňuje informace obsažené v soupisu nebezpečných materiálů podle článku 5 nařízení a obsahuje informace týkající se vytvoření, údržby a sledování kritérií pro bezpečnou práci při vysokých teplotách a bezpečný vstup;
4. že zařízení na recyklaci lodí, v němž má být loď recyklována, je v souladu s článkem 16 nařízení zařazeno na evropském seznamu.

Toto osvědčení je platné do (dd/mm/rrrr)..... (*datum*)

Vydáno v .....(*místo vydání osvědčení*)

(dd/mm/rrrr) .....

(*datum vydání*) (*podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení*)

(*pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu*)

**POTVRZENÍ O PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI OSVĚDČENÍ DO VPLUTÍ DO  
PŘÍSTAVU, KDE SE NACHÁZÍ ZAŘÍZENÍ NA RECYKLACI LDÍ, NEBO NA  
POSKYTNUTOU DOBU<sup>32</sup>**

<sup>32</sup> Tato strana o potvrzení musí být reprodukována a doplněna na osvědčení, pokud to považuje za nutné správní orgán.

Toto osvědčení musí být v souladu s článkem 8 nařízení přijato jako platné pro jednu plavbu  
z přístavu: .....

do přístavu:.....

Podpis: ..... (*podpis řádně pověřeného úředníka*)

Vydáno v.....

Datum: (dd/mm/rrrr) .....

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

## PŘÍLOHA VI

### FORMÁT PRO IDENTIFIKACI ZAŘÍZENÍ NA RECYKLACI LODÍ

#### Identifikace zařízení na recyklaci lodí

Název zařízení na recyklaci lodí	
Rozlišovací identifikační číslo společnosti provádějící recyklaci	
Přesná adresa zařízení na recyklaci lodí	
Hlavní kontaktní osoba	
Telefonní číslo	
E-mailová adresa	
Jméno, adresa a kontaktní údaje společnosti provádějící recyklaci	
Pracovní jazyk (jazyky)	