



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.3.23.
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a hajók újrafeldolgozásáról

{SWD(2012) 45 final}
{SWD(2012) 47 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. Háttér-információk és a javaslat okai

A hajók bontásának nem környezetkímélő és nem biztonságos gyakorlatai továbbra is komoly aggodalomra adnak okot. Üzemideje végén a legtöbb nagyobb tengerjáró kereskedelmi hajót olyan létesítményekben bontják le, amelyek jelentős környezeti és egészségügyi hatásokkal járó módszereket alkalmaznak. E kedvezőtlen hatások aláássák annak lehetőségét, hogy a hajó-újrafeldolgozás megfelelően fenntartható ágazattá váljon.

A helyzet előreláthatóan csak tovább romlik, hiszen az elkövetkezendő években nagyszámú hajó bontására lehet számítani, aminek háttérében az áll, hogy a világ hajóállományát túlzott kapacitás jellemzi, és ez a helyzet a becslések szerint legalább 5-10 évig nem is fog változni. Ráadásul a hajó-újrafeldolgozási kapacitás iránti igény tetőzése idején – vagyis az egyhéjazatú tartályhajók forgalomból való kivonásakor (2015) – várhatóan elsősorban a leginkább kifogásolható színvonalú létesítmények járnak majd jól.

A veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának és ártalmatlanításának ellenőrzéséről szóló Bázeli Egyezmény követelményeit az Európai Unióban a hulladékszállítási rendelet¹ hajtja végre. Ugyancsak ez a rendelet hajtja végre az egyezmény egy módosítását is (ún. „tilalmi módosítás”), amely a veszélyes hulladékok OECD-országokon kívülre való szállításának tilalmáról szól. Az említett módosítás a ratifikációs folyamat lassú előrehaladása miatt egyelőre nem lépett hatályba nemzetközi szinten.

A hulladékszállítási rendeletnek megfelelően az uniós tagállami lobogót viselő, bontásra szánt hajók veszélyes hulladéknak minősülnek, mivel veszélyes anyagokat tartalmaznak. E minőségükben kizárólag az OECD-országok területén bonthatók. Az erre vonatkozó szabályozást az EU-tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók azonban csaknem szisztematikusan megkerülik², hatástalanítva ezzel mind a nemzetközi szabályokat, mind az uniós szabályozást.

A szabályoknak e széles körben elterjedt megsértése először is az OECD területén belüli újrafeldolgozási kapacitás hiányára vezethető vissza, különösen a legnagyobb hajók tekintetében. A meglévő európai kapacitást nem a nagyméretű tengerjáró kereskedelmi hajók újrafeldolgozására, hanem a kisméretű és az állami hajók bontására használják. Gazdasági okok miatt (acél iránti kereslet, alacsony munkabérek, a környezeti költségek internalizálásának hiánya) az utóbbi néhány évtized fejleményeként a hajóépítéshez hasonlóan a hajóbontás fő helyszíne már nem Európa, hanem az OECD-n kívüli országok. Ennek eredményképpen az európai hajóbontási kapacitás bővítése gazdasági szempontból egy ideje már nem lehetséges.

Az OECD-n kívül jelentős újrafeldolgozási kapacitás áll rendelkezésre Kínában, Indiában, Pakisztánban és Bangladesben. A várakozások szerint 2015-ig az OECD-beli, a kínai és egyes indiai létesítmények képesek lesznek megfelelni a Hongkongi Egyezmény követelményeinek.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1013/2006/EK rendelete (2006. június 14.) a hulladékszállításról.

² 2009-ben az EU-tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók több mint 90%-át az OECD-államok területén kívül, többnyire Dél-Ázsiában bontották.

A Kínában jelenleg rendelkezésre álló kapacitás (2,83 millió ltd³ 2009-ben) valójában már önmagában bőven elegendő lenne ahhoz, hogy 2030-ig lebontsák az összes, uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajót (a legnagyobb éves kapacitás a 2012–2030-as időszakban 1,88 ltd lesz). Hamarosan sor kerül egy új, 1 millió ltd kapacitású létesítmény beüzemelésére is. Köszönhető ez egyfelől azoknak a hatósági intézkedéseknek, amelyek kifejezetten elő kívánták mozdítani a környezetkímélő hajó-újrafeldolgozási piacot, egyúttal az előírásoknak meg nem felelő létesítmények bezárását célozták, másfelől azon felelősen cselekvő európai hajótulajdonosoknak, akik biztonságos és környezetkímélő létesítményekbe eszközöltek beruházásokat.

Másodszor, a hajó-újrafeldolgozási piac jelenlegi helyzete kedvez a bangladesi, az indiai és (kisebb mértékben) a pakisztáni létesítményeknek. A magasabb műszaki színvonalon működő EU-beli, törökországi és kínai versenytársak ugyanakkor csak olyan kisebb piaci szegmensekben tudnak érvényesülni, mint a kis hajóké, az állami hajóké (ideértve a hadihajókat is) vagy az elkötelezett hajótulajdonosok flottáié.

Végül, a jelenlegi szabályozás nem veszi figyelembe a hajók sajátosságait. Annak megállapítása, hogy egy hajó mikortól minősül hulladéknak, nem egyszerű. Mielőtt egy hajótulajdonos hajója újrafeldolgozó létesítménybe való küldéséről dönt, gazdaságossági szempontú összevetést végez a hajó üzemeltetésével, illetve bontásával járó költségekre és haszonra vonatkozóan.

Ha döntését akkor hozza meg, amikor a hajó nemzetközi vizeken vagy az újrafeldolgozó állam felségterületén tartózkodik, roppant nehéz, olykor lehetetlen a hulladékszállítási rendelet eljárásainak alkalmazása. Ezenkívül az európai kikötőket és vizeket elhagyó kereskedelmi hajók utolsó útjukat – közvetlenül bontásra kerülésük előtt – rendszerint arra használják, hogy árut szállítsanak Ázsiába. Ha a hajótulajdonos nem ad szándéknyilatkozatot arról, hogy a hajót bontásra szánja, amikor az kifut az uniós kikötőből, az illetékes hatóságok általában már nem tudnak beavatkozni. A hulladékszállítási rendelet jogokat és kötelezettségeket ír elő az exportáló államnak, az importáló államnak és – ha van ilyen – a tranzitállamnak. A kikötő szerinti államok azonban nem szükségszerűen értesülnek a hajótulajdonos újrafeldolgoztatási szándékáról. Végül nemegyszer előfordul az is, hogy a hajót egy másik üzemeltetőnek adják el azzal az ürüggyel, hogy további kereskedelmi célokra használják; innen azonban egy hajóbontó létesítménybe kerül.

A jelenlegi szabályozásnak való megfelelés és különösen az elhasználódott hajók OECD-n kívülrre való exportálása tilalmának betartatása érdekében a tagállamoknak aránytalanul nagy erőfeszítéseket kellene tenniük, mivel az OECD-n belül nincs megfelelő újrafeldolgozási kapacitás, a hajók esetében pedig jogilag lehetséges a lajstromozó állam („lobogó szerinti állam“) megváltoztatása.

A helyzet javítása érdekében a Bázeli Egyezmény részes felei 2004-ben kötelező hajó-újrafeldolgozási követelmények kidolgozására kérték fel a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetet (IMO)⁴. 2006-ban a Bázeli Egyezmény részes felei üdvözölték azokat a lépéseket, amelyeket az IMO a hajók újrafeldolgozásáról szóló egyezmény tervezetének kidolgozása

³ A hulladéknak minősülő hajók tömegét gyakran az üres hajó által kiszorított vízmennyiség tonnájában (ltd) fejezik ki, melyet rakomány, üzemanyag, ballasztvíz stb. nélkül kell számítani, és amely nagyjából a hajó acéltömegének felel meg.

⁴ A Bázeli Egyezmény részes feleinek 7. konferenciáján elfogadott, a hajók környezetvédelmi szempontból megfelelő bontásáról szóló VII/26 számú határozat.

érdekében tett, egyúttal elismerték, hogy nincs értelme két azonos céllal létrehozott eszköz megtartásának. A felek felkérést kaptak, hogy végezzék el egyfelől a Bázeli Egyezményben megállapított ellenőrzési és végrehajtási szint, másfelől a hajók újrafeldolgozásáról szóló egyezmény tervezete szerinti ellenőrzési és végrehajtási szint átfogó értékelését külön-külön, majd hasonlítsák össze a két egyezményt⁵.

2009 májusában az IMO elfogadta a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló hongkongi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: „a Hongkongi Egyezmény”). Hatálybalépését követően ez az egyezmény kötelezni fogja a részes feleket (köztük az EU tagállamait) arra, hogy nagy kereskedelmi hajóikat kizárólag olyan országban bontassák le, amely részes fele az egyezménynek. Ide tartozhatnak azok az ázsiai országok is, amelyeknek hajóbontó létesítményei megfelelnek a nemzetközileg elfogadott – a mostaniaknál szigorúbb – normáknak. Ezeknek a létesítményeknek egyformán kell kezelniük az egyezményhez nem csatlakozott országokból érkező hajókat és az egyezmény részes feleinek lobogója alatt közlekedő hajókat (a „kedvezőbb bánásmód tilalma”).

A Hongkongi Egyezményt 2009-ben elfogadták, ám ahhoz, hogy hatályba léphessen és hatását kifejthesse, megfelelő számú, lobogó szerinti és újrafeldolgozó államnak kell ratifikálnia. Ez valószínűleg legkorábban 2020-ban fog bekövetkezni. A szóban forgó egyezmény hatálybalépésére huszonnég hónappal az alábbi feltételek teljesülését követően fog sor kerülni:

- az egyezményt legalább 15 állam megerősítésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélkül aláírta, vagy letétbe helyezte előírt megerősítő, elfogadó, jóváhagyó vagy csatlakozási okiratát,
- az érintett államok kereskedelmi flottái összesítve a világ kereskedelmi flottája bruttó űrtartalmának legalább 40%-át képviselik, és
- a megelőző 10 évre vonatkozóan az érintett államok évi maximális újrafeldolgozási volumene összesítve ugyanezen államok kereskedelmi flottája bruttó űrtartalmának legalább 3%-át képviseli.

2010-ben a Bázeli Egyezmény részes felei üdvözltek a Hongkongi Egyezmény elfogadását⁶, és megkezdték annak előzetes értékelését, hogy a Hongkongi Egyezmény szerinti ellenőrzési és végrehajtási szint egyenértékű-e a Bázeli Egyezményben meghatározott ellenőrzési és végrehajtási szinttel⁷.

Az Európai Unió és tagállamai 2010 áprilisában lezárták értékelésüket, és úgy találták, hogy a Hongkongi Egyezmény szerinti ellenőrzési és végrehajtási szint a Bázeli Egyezményben meghatározott ellenőrzési és végrehajtási szinttel legalább egyenértékű azon hajókra nézve, amelyek a Bázeli Egyezmény értelmében hulladéknak minősülnek⁸.

⁵ Lásd a VIII/11 számú határozatot, <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

⁶ A hajók környezetvédelmi szempontból megfelelő bontásáról szóló OEWG-VII/12 számú határozat.

⁷ Lásd az OEWG-VII/12 számú határozatot, <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Az Európai Unió és tagállamai előterjesztése; elérhető a következő címen: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

2011 októberében a Bázeli Egyezmény részes felei szorgalmazták a Hongkongi Egyezmény ratifikációját annak érdekében, hogy előmozdítsák annak hatálybalépését⁹.

A Bizottság 2007-ben elfogadta a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló zöld könyvet, 2008-ban pedig a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégiáról szóló közleményt¹⁰. A hajóbontás körülményeinek mielőbbi – akár már a Hongkongi Egyezmény hatálybalépését megelőző átmeneti időszakban történő – javítása érdekében a stratégia olyan intézkedésekre összpontosít, mint az egyezmény alapvető fontosságú rendelkezéseinek érvényesítése, az ágazati szereplők önkéntes szerepvállalásának ösztönzése, a fejlődő országok technikai segítése és támogatása, valamint a meglévő szabályozás hatékonyabb végrehajtása. A stratégia révén sikerült elérni a következőket:

- egy olyan egyezmény elfogadása, amely a hajók sajátosságaihoz igazodó eljárásaival és az újrafeldolgozó létesítményekben alkalmazandó részletes követelményeivel előre fogja mozdítani a hajó-újrafeldolgozás ügyét,
- az ágazati szereplők olyan önkéntes szerepvállalásainak ösztönzése az egyezmény hatálybalépését megelőzően, mint:
 - az egyezmény követelményeinek és iránymutatásainak önkéntes alkalmazása (például a veszélyes anyagok jegyzékeinek összeállítását illetően),
 - környezetbarát értékesítési szerződések megkötése,
 - biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozó létesítményekbe való beruházások,
- tanulmányok készítése, kutatási és kísérleti projektek elvégzése az előrelépések értékelésére és a Hongkongi Egyezmény alkalmazási körébe tartozó és egyéb hajókat érintő hajó-újrafeldolgozási technológiák hatékonyságának előmozdítására,
- a hulladékszállítási rendelet hatékonyabb végrehajtását célzó intézkedések foganatosítása a Bizottság által olyan esetekben, amikor bizonyos hajók tervezett bontásáról értesül,
- segítségnyújtás a hajó-újrafeldolgozó államoknak a környezetvédelemre, illetve a természetes erőforrásokkal és energiaforrásokkal való fenntartható gazdálkodásra irányuló tematikus program (ENRTP) szerint nyújtott támogatás révén, a Bázeli Egyezmény titkársága, az IMO és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) által közösen irányított „A hajók fenntartható újrafeldolgozásának globális programja” keretében.

⁹ A Bázeli Egyezmény részes feleinek 10. konferenciáján elfogadott, a hajók környezetvédelmi szempontból megfelelő bontásáról szóló X/AA jelzetű határozat.

¹⁰ A hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégiáról szóló, 2008. november 19-i közlemény (COM(2008) 767 végleges) és a hozzá tartozó hatásvizsgálat a SEC(2008) 2846 bizottsági szolgálati munkadokumentumban.

1.2. A javaslat célja

A hajó-újrafeldolgozási rendelet célja az uniós tagállami lobogók alatt közlekedő hajók újrafeldolgozásával kapcsolatos jelentős kedvezőtlen hatások mérséklése (különösen Dél-Ázsiában) a gazdaság szükségtelen megterhelése nélkül. A javasolt rendelet előzetesen végrehajtja a Hongkongi Egyezmény követelményeit, és ezzel meggyorsítja az egyezmény globális szinten való hatálybalépését.

1.3. Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

A javaslat tárgya egy, a hajók -újrafeldolgozását szabályozó rendelet elfogadása. Az új rendelet a Hongkongi Egyezmény hatálya alá tartozó hajók tekintetében fel kívánja váltani a meglévő 1013/2006/EK¹¹ rendeletet.

2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI; HATÁSVIZSGÁLAT

2.1. Konzultáció az érdekeltekkel

Az e jogalkotási javaslatot támogató hatásvizsgálat kidolgozása érdekében a Bizottság egy 2009 áprilisától júniusáig tartó nyilvános konzultáció, valamint négy szakértői munkaértekezlet keretében egyeztetést folytatott az érdekeltekkel és igénybe vette külső szakértők segítségét.

Az érdekeltek legtöbbször egyértelműen támogatta a Hongkongi Egyezmény EU-tagállamok általi azonnali ratifikációját a mielőbbi hatálybalépés elérése és a többi állam részéről történő ratifikáció ösztönzése érdekében. Számos érdekelt szorgalmazza az egyezmény EU általi előzetes végrehajtását, mivel úgy véli, elfogadhatatlan a hatálybalépésére várni egy olyan helyzetben, amikor a hajóbontásban részt vevő munkavállalók életüket veszítik vagy sérüléseket szenvednek munkájuk során, illetve jelentős környezeti károk keletkeznek. Egyes hozzászólók szerint az EU-nak nem szabad meghatározni további, az egyezményen túlmutató követelményeket. A nyilvános konzultációhoz való hozzászólások, a válaszok összefoglalása, valamint az érdekeltek munkaértekezleteiről szóló jelentések elérhetők az interneten¹².

Az Európai Parlament, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Tanács megvitatta a közleményt, és 2009. március 26-án állásfoglalást¹³, 2009. május 13-án véleményt¹⁴, illetve 2010. október 21-én következtetéseket¹⁵ fogadott el a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló uniós stratégiáról.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1013/2006/EK rendelete (2006. június 14.) a hulladékszállításról.

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

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

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces%5Cnat%5Cnat425%5Cces877-2009_ac.doc&language=HU

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

2.2. Hatásvizsgálat

A Bizottság hatásvizsgálatot végzett egy eredményesen betartatható hajó-újrafeldolgozási rendszer opcióira vonatkozóan. Az elemzés során megvizsgálta a különböző opciók gazdasági, társadalmi és környezeti hatásait.

A hatásvizsgálati testület ajánlásai figyelembevételre kerültek, így a főbb módosítások a következők szükségességét érintették: a probléma egyértelműbb meghatározása; az újrafeldolgozó országokban már meghozott intézkedések egyértelműbb ismertetése az alapforgatókönyvben; a beavatkozási logika következetesebbé tétele: szorosabb összefüggés megteremtése a különös és az operatív célok, illetve a problémák és azok kiváltó okai között; valamint a szakpolitikai opciók alaposabb értékelése, különös tekintettel azok esetleges jövőbeli végrehajtására és az előírások betartatásával kapcsolatos nehézségekre.

A hatásvizsgálatban beazonosított céloknak csak a D szakpolitikai csomag felel meg.

Ez az opció ad hoc rendelet bevezetéséről szól a Hongkongi Egyezmény hatálya alá tartozó hajókra (nagy tengerjáró kereskedelmi hajók) vonatkozóan. A szóban forgó rendelet az uniós tagállami lobogók alatt közlekedő hajók teljes életciklusát érintené, előzetesen végrehajtaná a Hongkongi Egyezmény követelményeit, és – amint arra az egyezmény lehetőséget kínál – szigorúbb környezetvédelmi követelményeket írna elő a hajó-újrafeldolgozó létesítmények számára. Uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajót csak olyan létesítményekben lehetne újrafeldolgozni, amelyek megfelelnek a követelményeknek.

Ha a hajótulajdonos hajója újrafeldolgozása mellett dönt, erről az EU-tagállamoknak írásban és kellő időben értesítést kell majd kapniuk. Ez a követelmény, valamint azoknak a szankcióknak a bevezetése, amelyek legalább egyenértékűek lesznek a jelenlegi szabályozás szerinti szankciókkal, biztosítani fogják az előírások betartását. Nem várható el, hogy a „partra futtatás” (beaching) jelenlegi gyakorlata képes lesz összhangba kerülni ezekkel a követelményekkel, az azonban lehetséges, hogy a jövőben a korszerűbb létesítmények teljesítik a szóban forgó kritériumokat. A félreértések, átfedések és adminisztratív terhek elkerülése érdekében az új szabályozás hatálya alá tartozó hajókra már nem vonatkozna a hulladékszállítási rendelet.

E javaslat alapját a szóban forgó szakpolitikai csomag képezi.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1. A javaslat összefoglalása

Ez a jogalkotási javaslat egy új ad hoc rendelet révén a Hongkongi Egyezmény alkalmazási körébe tartozó hajókkal (nagy tengerjáró kereskedelmi hajók) foglalkozik. A rendelet az uniós tagállami lobogók alatt közlekedő hajók teljes életciklusát érinti, átveszi a Hongkongi Egyezmény bizonyos követelményeit (veszélyes anyagok jegyzékének összeállítása, kötelezettség a hajók biztonságos és környezetkímélő létesítményekben való újrafeldolgozására, hajókra vonatkozó általános követelmények az újrafeldolgozást megelőzően), és – mivel erre az egyezmény lehetőséget kínál – olyan szigorúbb környezetvédelmi rendelkezéseket tartalmaz, amelyeket már az egyezmény hatálybalépését megelőzően szükséges érvényesíteni (hajó-újrafeldolgozó létesítményekkel szemben támasztott követelmények, a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének összeállítása, szerződés a hajótulajdonos és a hajó-újrafeldolgozó létesítmény között).

Kötelezettség a hajón lévő veszélyes anyagok jegyzékének összeállítására és gondozására

Az uniós tagállami lobogók alatt közlekedő hajók tekintetében kötelező lesz összeállítani és a hajó teljes üzemideje alatt gondozni egy jegyzéket a hajón lévő veszélyes anyagokról. Míg a tagállami lobogók alatt közlekedő új hajók tekintetében a jegyzék összeállítását haladéktalanul el kell végezni, a meglévő hajók esetében erre öt év áll rendelkezésre, kivéve, ha már ennél korábban bontásra ítélik őket.

A hajó újrafeldolgozását megelőzően el kell végezni a jegyzék aktualizálását és lezárását, és meg kell győződni arról, hogy a kiválasztott újrafeldolgozó létesítmény képes és jogosult a hajón lévő valamennyi veszélyes anyag és hulladék kezelésére.

A tagállami lobogók alatt közlekedő hajókat a jövőben biztonságos és környezetkímélő hajó-újrafeldolgozó létesítményekben kell lebontani

A Hongkongi Egyezmény műszaki követelményei alapján kidolgozásra kerültek a hajó-újrafeldolgozó létesítmények által teljesítendő követelményeket meghatározó szempontok. Figyelembevételre kerültek további szempontok is, amelyek az emberi egészség és a környezet hatékonyabb védelmét szolgálják, illetve különösen az összes veszélyes hulladék környezetkímélő kezelését biztosítják mind a hajó-újrafeldolgozó létesítményben, mind pedig akkor, ha a hulladékot hulladékkezelő létesítménybe szállítják.

Az e követelményeket teljesítő újrafeldolgozó létesítmények egyedileg kérhetik felvételüket a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékébe. Uniós tagállami lobogók alatt közlekedő hajókat csak olyan létesítményekben lehet majd újrafeldolgozni, amelyek szerepelnek az európai jegyzékben.

Amint hatályba lép a Hongkongi Egyezmény, a feleknek össze kell állítaniuk és meg kell küldeniük az általuk az egyezménnyel összhangban engedélyezett hajó-újrafeldolgozó létesítmények listáját. Ezek a listák megfelelő körben történő terjesztés céljából megküldésre kerülnek az IMO részére. Amikor e létesítménylisták nemzetközi szinten elérhetőkké válnak, felül kell vizsgálni a hajó-újrafeldolgozási rendeletet annak érdekében, hogy – figyelemmel a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékére – el lehessen kerülni a felesleges adminisztratív terheket és párhuzamos munkavégzést. Érdemes volna bevezetni például egy kölcsönös elismerési mechanizmust.

Különös követelmények az újrafeldolgozást megelőzően

A tagállami lobogók alatt közlekedő hajóknak, mielőtt a hajó-újrafeldolgozó létesítménybe szállítják őket, minimálisra kell majd csökkenteniük a rajtuk lévő veszélyes anyagok mennyiségét (ezek jelen lehetnek a rakománymaradványokban, az üzemanyagban stb. is).

A tartályhajók esetében a hajótulajdonosoknak biztosítaniuk kell majd, hogy a hajók olyan állapotban érkezzenek meg a hajó-újrafeldolgozó létesítménybe, hogy jogosultak legyenek a „belépésre alkalmas” és a „magas hőmérséklettel járó munka végzésére alkalmas” tanúsításra, és ezzel a szóban forgó létesítményben dolgozó munkavállalók körében elkerülhetők legyenek a robbanások és a (halálos kimenetelű) balesetek.

Az uniós szabályozásnak való jobb megfelelés

A meglévő szabályozással szemben a javasolt rendelet a Hongkongi Egyezmény ellenőrzési és végrehajtási rendszerére épül, melyet kifejezetten a hajók és a nemzetközi hajózás

sajátosságainak figyelembevételével hoztak létre (tanúsítványok, vizsgálatok, a lobogó szerinti állam különös kötelezettségei stb.).

A rendelet kezelni kívánja a hajótulajdonosok számára jogszerűen elérhető újrafeldolgozási kapacitás hiányával összefüggő jelenlegi problémát is oly módon, hogy engedélyezi a hajók újrafeldolgozását azokban a létesítményekben, amelyek nem valamely OECD-tagországban találhatók ugyan, de megfelelnek a követelményeknek és szerepelnek az európai jegyzékben.

Ezen túlmenően mivel az EU-tagállamok írásban és kellő időben értesítést fognak kapni arról, ha egy hajótulajdonos a hajó újrafeldolgozása mellett dönt, megszűnik az azzal kapcsolatos gond, hogy egy hajó mikortól tekintendő hulladéknak. A tagállamok tájékoztatást fognak kapni az újrafeldolgozás tervezett megkezdéséről, illetve a lezárultáról. Ha azon hajók listáját, amelyek rendelkeznek veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvánnyal, összevetik azokéval, amelyeket az engedéllyel rendelkező létesítményekben bontottak, könnyebben fel fogják tudni tárni a jogosulatlan újrafeldolgozási tevékenységeket. Egyszersmind a jelenlegi szabályozásban előírtaknál testre szabottabb és pontosabb szankciók kerülnek bevezetésre. Ha mindez kiegészül az elegendő és jogszerű biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozási lehetőséghez és a hajók sajátosságait megfelelően figyelembe vevő ellenőrzési rendszerhez való hozzáféréssel, az biztosítani fogja a szabályozásnak való jobb megfelelést.

Végül pedig, a félreértések, átfedések és adminisztratív terhek elkerülése érdekében az új szabályozás hatálya alá tartozó hajók többé nem tartoznának a hulladékszállítási rendelet hatálya alá.

3.2. Jogalap

A javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés 192. cikkének (1) bekezdésén alapul.

3.3. A szubszidiaritás elve

Mivel a javaslat nem tartozik az Európai Unió kizárólagos hatáskörébe, a szubszidiaritás elve érvényesül.

A hajók újrafeldolgozását már szabályozza az európai jog, nevesül a hulladékszállítási rendelet.

Az Európai Unió nem válhat a Hongkongi Egyezmény részes felévé, mivel ez a lehetőség csak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tagországai számára áll nyitva. Az EU tagállamai ezért kulcsszerepet játszanak – mindenekelőtt mint lobogó szerinti államok – a szóban forgó egyezmény ratifikációjában és rendelkezései hatálybalépésének elérésében.

A tagállamok egyéni fellépése nem elegendő, mivel a Hongkongi Egyezmény ratifikációját nem minden tagállam tekinti kiemelt fontosságú ügynek. Egyértelmű kockázatot jelentene, ha az uniós tagállami lobogók alatt közlekedő nagy kereskedelmi hajókra tagállamonként eltérő jogi követelmények vonatkoznának. Ez a helyzet könnyen vezethetne lobogócserekhöz, illetve tisztességtelen verseny kialakulásához a tagállamok mint lobogó szerinti államok között.

A követelményeknek megfelelő hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzéke segítségével elkerülhető lesz az EU-tagállamok párhuzamos munkavégzése, illetve egyszerűsödnek a lobogó szerinti államként végzendő ellenőrzési feladataik.

A Hongkongi Egyezmény beépülése az európai szabályozásba előmozdítaná az összehangolt döntéshozatalt és felgyorsítaná a ratifikációs folyamatot a tagállamok körében. Ezenkívül az EU előzetes fellépése sokkal jelentősebb befolyást gyakorolna a harmadik országokra a tagállamok egyéni fellépéseinél, azaz nagyobb valószínűséggel vezetne a Hongkongi Egyezmény mielőbbi hatálybalépéséhez. Ezért a Bizottság e rendelettervezettel párhuzamosan egy tanácsi határozat elfogadására irányuló javaslatot is előterjeszt, amely az Európai Unió érdekében felhatalmazza a tagállamokat a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló hongkongi nemzetközi egyezmény (2009) ratifikálására, illetve a hozzá való csatlakozásra.

3.4. Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének. A gazdasági szereplők és a nemzeti hatóságok többletterhei nem haladják meg az ahhoz szükséges mértéket, hogy a hajók újrafeldolgozására biztonságos és környezetkímélő módon kerüljön sor. Noha a javaslat a hajótulajdonosok számára többletköltségekkel jár (a veszélyes anyagok jegyzékének összeállítása, vizsgálatok), ezeket várhatóan kiegyenlítik a keletkező jelentős társadalmi és környezeti előnyök.

3.5. A jogi aktus típusának megválasztása

Javasolt aktus: rendelet.

Ahhoz, hogy az egész Unióban rövid időn belül és egységes módon lehessen közvetlenül és rövid időn belül pontosan meghatározott követelményeket előírni a hajótulajdonosok és a tagállamok számára, a legmegfelelőbb jogi aktus a rendelet. A Hongkongi Egyezmény egységes végrehajtását mindenekelőtt a biztonságos és környezetkímélő hajó-újrafeldolgozó létesítményekre vonatkozó követelmények kidolgozása és a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének összeállítása biztosítaná.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a hajók újrafeldolgozásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,

a rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A hulladéknak minősülő és újrafeldolgozás céljából országhatárokat átlépő szállításban részt vevő hajók tekintetében a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának ellenőrzéséről és ártalmatlanításáról szóló bázeli egyezmény (a Bázeli Egyezmény) és a hulladékszállításról szóló, 2006. június 14-i 1013/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ az irányadó. Az 1013/2006/EK rendelet végrehajtja a Bázeli Egyezményt, valamint annak 1995-ben elfogadott, nemzetközi szinten még hatályba nem lépett módosítását¹⁷, amely tiltja a veszélyes hulladékok kivitelét olyan országokba, amelyek nem tagjai a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezetnek (OECD). Mivel a hajók veszélyes anyagokat tartalmaznak, általában véve veszélyes hulladéknak minősülnek, ezért újrafeldolgozás céljából tilos kivinni őket olyan országok létesítményeibe, amelyek nem tagjai az OECD-nek.
- (2) Nemzetközi és európai szinten a jelenlegi szabályozás ellenőrzésére és végrehajtására szolgáló mechanizmusok nem igazodnak a hajók és a nemzetközi vízi közlekedés sajátosságaihoz, egyszersmind hatástalannak bizonyultak a hajó-újrafeldolgozás nem környezetkímélő és nem biztonságos gyakorlatainak megakadályozása terén.
- (3) Az OECD-országok hajó-újrafeldolgozási kapacitása, amely a tagállami lobogók alatt közlekedő hajók tekintetében jelenleg jogszerűen rendelkezésre áll, nem elegendő. A nem OECD-országokban már meglévő biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozási kapacitás nemcsak elegendő az uniós tagállami lobogók alatt

¹⁶ HL L 190., 2006.7.12., 1. o.

¹⁷ A Bázeli Egyezménynek az egyezmény részes felei által a III/1 számú határozattal elfogadott módosítása („tilalmi módosítás”).

közlekedő hajók kezeléséhez, de az újrafeldolgozó országok által a Hongkongi Egyezmény követelményeinek való megfelelés érdekében hozott intézkedéseknek köszönhetően 2015-ig várhatóan még bővülni is fog.

- (4) A hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozásáról szóló hongkongi nemzetközi egyezményt (a Hongkongi Egyezmény) 2009. május 15-én fogadták el a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) égisze alatt, a Bázeli Egyezmény részes feleinek kérésére. A Hongkongi Egyezmény hatálybalépésére huszonnégy hónappal azt az időpontot követően fog sor kerülni, amikor az egyezményt legalább 15 olyan állam ratifikálta, amelynek kereskedelmi flottája összesítve a világ kereskedelmi flottája bruttó űrtartalmának legalább 40%-át képviseli, és amelynek évi maximális újrafeldolgozási volumene a megelőző 10 évre vonatkozóan összesítve ugyanezen államok kereskedelmi flottái bruttó űrtartalmának legalább 3%-át teszi ki. Célszerű volna, ha a tagállamok mielőbb ratifikálnák az egyezményt annak mihamarabbi hatálybalépése érdekében. Az egyezmény hatálya kiterjed a hajók tervezésére, megépítésére, üzemeltetésére és előkészítésére olyan mértékben, hogy az elősegítse a biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozást, nem érint azonban hajóbiztonsági és üzemeltetéshatékonysági vonatkozásokat; kiterjed továbbá a hajó-újrafeldolgozó létesítmények biztonságos és környezetkímélő módon való üzemelésére, illetve a hajó-újrafeldolgozás megfelelő végrehajtási mechanizmusainak létrehozására.
- (5) A Hongkongi Egyezmény kifejezetten lehetővé teszi részes felei számára, hogy a nemzetközi joggal összeegyeztethető, szigorúbb intézkedéseket hozzanak a hajók biztonságos és környezetkímélő újrafeldolgozására vonatkozóan annak érdekében, hogy megelőzzék, mérsékeljék vagy minimalizálják az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat. Ehhez a célhoz hozzájárulna az e rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének összeállítása is; a jegyzék – azzal, hogy a lobogó szerinti állam számára megkönnyíti az újrafeldolgozásra szánt hajók ellenőrzését – segítene az előírások hatékonyabb végrehajtásában is. A hajó-újrafeldolgozó létesítményekkel szembeni követelményeket a Hongkongi Egyezmény követelményei alapján indokolt megállapítani.
- (6) A lobogó szerinti államoknak, melyek hajóikat a Hongkongi Egyezmény követelményeit teljesítő, korszerűsített újrafeldolgozó létesítményekbe küldik, gazdasági érdekük fűződik ahhoz, hogy a Hongkongi Egyezmény mihamarabb hatályba lépjen, és világszerte azonos versenyfeltételeket biztosítson.
- (7) A Hongkongi Egyezmény és e rendelet alkalmazási körébe nem tartozó hajók bontását továbbra is az 1013/2006/EK rendelet és a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. november 19-i 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁸ rendelkezései szerint kell végezni.
- (8) Az azonos célokat kitűző szabályozási eszközök megkettőzésének elkerülése végett szükséges egyértelművé tenni, mire terjed ki e rendelet, az 1013/2006/EK rendelet, illetve a 2008/98/EK irányelv alkalmazási köre.

¹⁸

HL L 312., 2008.11.22., 3. o.

- (9) E rendelet rendelkezéseinek értelmezésekor figyelembe kell venni az IMO által a Hongkongi Egyezményhez kidolgozott iránymutatásokat.
- (10) Helyénvaló, hogy a tagállamok intézkedéseket hozzanak a hajó-újrafeldolgozási szabályok megkerülésének megelőzésére és a hajó-újrafeldolgozás átláthatóságának növelésére. Amint azt a Hongkongi Egyezmény előírja, a tagállamoknak be kell jelenteniük, ha egy hajó részére veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítványt bocsátottak ki, vagy ha megkapták a hajó újrafeldolgozásának lezárultáról szóló igazolást; a tagállamoknak közölniük kell továbbá a jogosulatlan újrafeldolgozásra és az általuk hozott utóintézkedésekre vonatkozó információkat is.
- (11) Helyénvaló, hogy a tagállamok szabályokat határozzanak meg az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókkal kapcsolatban, és biztosítsák, hogy e szankciók alkalmazásra kerüljenek, megakadályozva a hajó-újrafeldolgozási szabályok megkerülését. A szankcióknak, amelyek lehetnek polgári jogi vagy közigazgatási jellegűek, hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (12) A releváns nemzetközi egyezményekkel kapcsolatos fejlemények figyelembevétele érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban fel kell hatalmazni a Bizottságot az e rendelethez tartozó mellékletek naprakésszé tételét célzó jogi aktusok elfogadására. Különösen fontos, hogy a Bizottság megfelelő konzultációkat folytasson az előkészítő munka során, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére egyidejűleg, időben és megfelelő módon történő továbbításáról.
- (13) Az e rendelet végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. E hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁹ megfelelően kell gyakorolni.
- (14) Mivel a tagállami lobogók alatt közlekedő hajók újrafeldolgozása, üzemeltetése és fenntartása által okozott, az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatások megelőzése, mérséklése vagy megszüntetése a hajózás és a hajó-újrafeldolgozás nemzetközi jellege miatt tagállami szinten nem biztosítható kellő mértékben, uniós szinten azonban jobban megvalósítható, az Unió – összhangban a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritási elvvel – intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanezen cikkben meghatározott arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a cél eléréséhez szükséges mértéket,

¹⁹ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

I. CÍM – ALKALMAZÁSI KÖR ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Célkitűzés

E rendelet célja a tagállami lobogók alatt közlekedő hajók újrafeldolgozása, üzemeltetése és fenntartása által okozott, az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatások megelőzése, mérséklése vagy megszüntetése.

2. cikk

Fogalommeghatározások

(1) E rendelet alkalmazásában:

1. „hajó”: bármilyen típusú vízi jármű, amely tengeri környezetben üzemel vagy üzemelt, ideértve a felszín alatti vízi járműveket, a felszínen úszó járműveket és platformokat, az önmelő platformokat, az úszó tárolóegységeket, az úszó terméktároló és -kirakodó egységeket, valamint a felszereléseitől megfosztott és a vontatott vízi járművet is;
2. „új hajó”: az alábbiak valamelyike:
 - a) az a hajó, amelynek építési szerződése e rendelet hatálybalépésének napján vagy azt követően jön létre;
 - b) építési szerződés hiányában az a hajó, amelynek gerincét e rendelet hatálybalépésének napján vagy az azt követő hat hónapon belül fektetik le, vagy amely az említett időszakban hasonló építési fázisban van;
 - c) az a hajó, amelynek leszállítására e rendelet hatálybalépésének napján vagy az azt követő harminc hónapon belül kerül sor;
3. „tartályhajó”: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló egyezmény (MARPOL) I. melléklete szerinti tartályhajó vagy az említett egyezmény II. melléklete szerinti, ömlesztett ártalmas folyékony anyagokat szállító tartályhajó (NLS-tartályhajó);
4. „veszélyes anyag”: az emberi egészségre vagy a környezetre potenciálisan ártalmas bármely anyag, ideértve minden, a 67/548/EGK tanácsi irányelv²⁰ és az

²⁰ HL L 196., 1967.8.16., 1. o.

1272/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²¹ értelmében veszélyesnek minősülő anyagot is;

5. „hajó-újrafeldolgozás”: valamely hajó hajó-újrafeldolgozó létesítményben végzett teljes vagy részleges bontása az erre alkalmas alkotóelemek és anyagok hasznosítása vagy újrahasználata, valamint a veszélyes és egyéb anyagok sorsának egyidejű rendezése céljából, beleértve olyan kapcsolódó intézkedéseket is, mint az alkatrészek és anyagok helyszínen történő tárolása és kezelése, nem beleértve azonban azok egyéb létesítményekben való további feldolgozását vagy ártalmatlanítását;
6. „hajó-újrafeldolgozó létesítmény”: egy tagállamban vagy harmadik országban hajók újrafeldolgozására használt, telephelynek, bontóudvarnak vagy üzemnek minősülő, meghatározott terület;
7. „újrafeldolgozó társaság” a hajó-újrafeldolgozó létesítmény tulajdonosa vagy más olyan szervezet vagy személy, amely/aki a hajó-újrafeldolgozási tevékenységért viselt felelősséget a hajó-újrafeldolgozó létesítmény tulajdonosától átvállalta;
8. „szakhatóság”: valamely állam által kijelölt kormányzati hatóság, amely egy meghatározott földrajzi vagy szakterületen az adott állam lobogója alatt közlekedő vagy annak joghatósága alatt üzemelő hajókkal kapcsolatos feladatokért felel;
9. „illetékes hatóság”: valamely állam által kijelölt kormányzati hatóság, amely egy meghatározott földrajzi vagy szakterületen az adott állam joghatósága alatt üzemelő hajó-újrafeldolgozó létesítményekkel kapcsolatos feladatokért felel;
10. „bruttó űrtartalom”: a hajók közbözéséről szóló nemzetközi egyezmény I. mellékletében vagy bármely utódegyezményben meghatározott közbözési szabályok szerint számított bruttó űrtartalom;
11. „képesített személy”: az adott munka elvégzéséhez megfelelő képesítéssel, képzéssel, kellő ismeretekkel, tapasztalatokkal és kompetenciával rendelkező személy;
12. „munkáltató”: hajó-újrafeldolgozási feladatokra egy vagy több munkavállalót alkalmazó természetes vagy jogi személy;
13. „hajótulajdonos”: a hajó tulajdonosaként bejegyzett természetes vagy jogi személy, ideértve a hajót annak eladásáig vagy egy hajó-újrafeldolgozó létesítménynek való átadásáig átmenetileg tulajdonló természetes vagy jogi személyt is, továbbá – bejegyzés hiányában – a hajót tulajdonló természetes vagy jogi személy vagy egyéb olyan szervezet vagy személy, amely/aki a hajó üzemeltetéséért viselt felelősséget a hajó tulajdonosától átvállalta, valamint az állami tulajdonú hajó üzemeltetője;
14. „újjonnan történő beépítés”: rendszerek, felszerelések, szigetelés vagy egyéb anyag hajóba történő beépítése e rendelet hatálybalépésének napját követően;
15. „belépésre alkalmas terület”: bármely olyan tér a hajón, ahol:

²¹ HL L 353., 2008.12.31., 1. o.

- a) a légkör oxigéntartalma és a légnemű gyúlékony anyagok koncentrációja biztonságos határokon belül van;
 - b) a légkörben lévő esetleges mérgező anyagok legfeljebb a megengedett koncentrációban fordulnak elő;
 - c) a képesített személy által engedélyezett munkával kapcsolatos esetleges maradványok és anyagok nem okozzák mérgező anyagok ellenőrizetlen kiszökését vagy gyúlékony gázok veszélyes koncentrációját az adott, utasítások szerint fenntartott légköri viszonyok között;
16. „magas hőmérséklettel járó munka végzésére alkalmas terület”: bármely olyan tér a hajón, amely:
- a) biztonságos, nem robbanásveszélyes (többek között gázoktól mentes) terület, amely alkalmas arra, hogy ott villamos ívhegesztő vagy gázhegesztő készüléket, égető- vagy vágóberendezést üzemeltessenek vagy egyéb formában nyílt lángot használjanak, illetve hevítési, köszörülési vagy szikraképződéssel járó műveletet végezzenek;
 - b) a belépésre alkalmas területre vonatkozó, a 15. pontban meghatározott kritériumoknak megfelel;
 - c) olyan terület, ahol a légköri viszonyok nem változnak meg a magas hőmérséklettel járó munka végzése következtében;
 - d) olyan terület, amelynek szomszédos tereit megfelelő tisztítás és kezelés alá vonták annak megelőzésére, hogy azokban tűz keletkezzen vagy terjedjen;
17. „helyszíni szemle”: hajó-újrafeldolgozó létesítményben végzett szemle a hitelesített dokumentumokban megadott információk valódiságának ellenőrzésére;
18. „az újrafeldolgozás lezárultáról szóló igazolás”: hajó-újrafeldolgozó létesítmény által kiállított igazolás arról, hogy a hajó újrafeldolgozása e rendelet rendelkezéseivel összhangban lezárult;
19. „munkavállaló”: minden olyan személy, aki munkaviszony keretében állandó vagy átmeneti jelleggel munkát végez, ideértve az alvállalkozók által alkalmazott személyeket is;
20. „elismert szervezet”: a 391/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet²² értelmében elismert szervezet.
- (2) Az (1) bekezdés 11. pontja alkalmazásában képesített személy különösen az a képzett munkavállaló vagy vezető beosztású alkalmazott, aki egy hajó-újrafeldolgozó létesítményben képes felismerni és felmérni a foglalkozási ártalmakat, veszélyeket, valamint az alkalmazottak potenciálisan veszélyes anyagoknak vagy nem biztonságos feltételeknek való kitettségét, és aki képes meghatározni az ártalmak, a

²² HL L 131., 2009.5.28., 11. o.

veszélyek vagy a kitettség megszüntetéséhez vagy csökkentéséhez szükséges védelmi vagy elővigyázatossági intézkedéseket.

A 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²³ sérelme nélkül az illetékes hatóság meghatározhatja az ilyen személyek kijelölésével kapcsolatos megfelelő kritériumokat, valamint a rájuk ruházott feladatok körét.

3. cikk

Alkalmazási kör

- (1) E rendelet olyan hajókra alkalmazandó, amelyek jogosultak valamely tagállam lobogója alatt közlekedni vagy annak joghatósága alatt üzemelni.
- (2) E rendelet nem alkalmazandó a következőkre:
 - a) bármely hadihajó, haditengerészeti segédhajó vagy egyéb, valamely tagállam tulajdonában álló vagy általa üzemeltetett, és az adott időpontban kizárólag állami, nem kereskedelmi célra használt hajó;
 - b) az 500 tonna bruttó űrtartalmat el nem érő hajók;
 - c) a teljes élettartamuk alatt annak az államnak a felségterületéhez vagy joghatósága alá tartozó vizeken üzemelő hajók, amelynek lobogója alatt közlekedni jogosultak.

II. CÍM – HAJÓK

4. cikk

A veszélyes anyagok ellenőrzése

- (1) A 96/59/EK tanácsi irányelvnek²⁴ megfelelően minden hajó esetében tilos az azbesztet és a poliklórozott bifenileket tartalmazó anyagok újonnan történő beépítése.
- (2) Minden hajó esetében tilos az 1005/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben²⁵ meghatározott szabályozott anyagok újonnan történő beépítése.
- (3) A 757/2010/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²⁶ megfelelően minden hajó esetében tilos a perfluoroktán-szulfonsavat és az annak származékait (PFOS) tartalmazó anyagok újonnan történő beépítése.

²³ HL L 255., 2005.9.30., 22. o.

²⁴ HL L 243., 1996.9.24., 31. o.

²⁵ HL L 286., 2009.10.31., 1. o.

- (4) A tagállamok kötelesek meghozni valamennyi alábbi intézkedést:
- a) az (1)–(3) bekezdésben említett veszélyes anyagok beépítésének és használatának megtiltása vagy korlátozása a lobogók alatt közlekedő és a jöghatóságuk alatt üzemelő hajókon;
 - b) az ilyen anyagok beépítésének és használatának megtiltása vagy korlátozása kikötőikben, hajógyáraikban, hajójavító üzemekben és tengeri termináljaikon;
 - c) hatékony gondoskodás arról, hogy hajóik megfeleljenek az a) és a b) pontban meghatározott követelményeknek.

5. cikk

A veszélyes anyagok jegyzéke

- (1) Minden egyes új hajón kötelező a fedélzeten tartani a veszélyes anyagok jegyzékét.
- (2) Mielőtt egy hajó újrafeldolgozásra kerülne, össze kell állítani a veszélyes anyagok jegyzékét, és azt a hajó fedélzetén kell tartani.
- (3) A harmadik országok lobogója alatt közlekedő és valamely tagállam lobogója alatt való lajstromozást kérelmező meglévő hajó köteles biztosítani, hogy a veszélyes anyagok jegyzéke el legyen helyezve a fedélzeten.
- (4) A veszélyes anyagok jegyzékének:
 - a) kifejezetten az adott hajóra kell vonatkoznia;
 - b) tanúsítania kell, hogy a hajó betartja a veszélyes anyagok beépítésére és használatára vonatkozó, a 4. cikk szerinti tiltásokat és korlátozásokat;
 - c) meg kell jelölnie legalább az I. mellékletben felsorolt, a hajó szerkezetében vagy felszerelésében előforduló veszélyes anyagokat, valamint azok helyét és megközelítőleges mennyiségét.
- (5) A (4) bekezdésen túlmenően a meglévő hajók esetében tervet kell készíteni a veszélyes anyagok jegyzékének összeállításához alkalmazott szemrevételezéses ellenőrzések, illetve mintavételezések végrehajtásának módjáról.
- (6) A veszélyes anyagok jegyzékének három részből kell állnia:
 - a) az I. mellékletben felsorolt, a hajó szerkezetében vagy felszerelésében előforduló veszélyes anyagok listája, amely tartalmazza ezen anyagok helyét és megközelítőleges mennyiségét is (I. rész);
 - b) a hajón lévő hulladékok listája, ideértve a hajó üzemeltetése során keletkezett hulladékot is (II. rész);

- c) az újrafeldolgozásról szóló döntés meghozatala idején a hajón lévő készletek listája (III. rész).
- (7) A veszélyes anyagok jegyzékének I. részét a hajó teljes üzemideje alatt megfelelően gondozni és aktualizálni kell, figyelemmel az I. mellékletben meghatározott veszélyes anyagok újonnan történő beépítésére, valamint a hajó szerkezetében vagy felszerelésében történő érdemi változásokra.
- (8) Az újrafeldolgozást megelőzően a jegyzéket – a megfelelően gondozott és aktualizált I. részen túlmenően – ki kell egészíteni a üzemeltetés során keletkező hulladékokról szóló II. résszel és a készletekről szóló III. résszel; a jegyzéket ezt követően a lobogó szerinti tagállam hitelesíti.
- (9) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a veszélyes anyagok jegyzékének tartalmát illetően az I. mellékletben található felsorolás aktualizálásával kapcsolatban.

6. cikk

Az újrafeldolgozás előkészítése: általános követelmények

- (1) A hajótulajdonosok gondoskodnak arról, hogy a hajók:
 - a) a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének közzétételét megelőzően kizárólag olyan hajó-újrafeldolgozó létesítményekben kerüljenek újrafeldolgozásra, amelyek az Unió vagy valamely OECD-tagország területén található;
 - b) a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének közzétételét követően kizárólag olyan hajó-újrafeldolgozó létesítményekben kerüljenek újrafeldolgozásra, amelyek szerepelnek az európai jegyzékben;
 - c) a hajó-újrafeldolgozó létesítménybe érkezést megelőző időszakban olyan módon végezzék műveleteiket, hogy fedélzetükön minél kevesebb rakománymaradvány, megmaradó üzemanyag és üzemelés során keletkezett hulladék maradjon;
 - d) az 5. cikknek megfelelően aktualizálják és kiegészítsék a veszélyes anyagok jegyzékét;
 - e) az újrafeldolgozási tevékenység megkezdése előtt fedélzetükön tartsák az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló, azon tagállam által kibocsátott tanúsítványt, amelynek lobogója alatt az adott hajó közlekedik.
- (2) A hajótulajdonosok gondoskodnak arról is, hogy a hajó-újrafeldolgozó létesítménybe érkező tartályhajók rakománytartályai és rakományszivattyú-tereik olyan állapotban legyenek, hogy jogosulttá váljanak a „belépésre alkalmas” és a „magas hőmérséklettel járó munka végzésére alkalmas” tanúsításra.

7. cikk

Hajó-újrafeldolgozási terv

- (1) A hajó újrafeldolgozásának megkezdése előtt egy kifejezetten az adott hajóra vonatkozó hajó-újrafeldolgozási tervet kell kidolgozni.
- (2) A hajó-újrafeldolgozási tervre vonatkozóan a következő feltételeknek kell teljesíteniük:
 - a) A tervet a hajó-újrafeldolgozó létesítmény dolgozza ki a hajótulajdonos által a 9. cikk (3) bekezdésének b) pontjával összhangban nyújtott információk figyelembevételével.
 - b) A terv a hajó-újrafeldolgozó létesítményt engedélyező hatóság szerinti ország valamely hivatalos nyelvén készül el, és amennyiben az az angoltól, a franciától és a spanyoltól eltérő nyelv, a hajó-újrafeldolgozási tervet le kell fordítani az említett nyelvek egyikére.
 - c) A terv információkat tartalmaz a belépésre való alkalmassággal és a magas hőmérséklettel járó munka végzésére való alkalmassággal összefüggő követelmények megállapítására, naprakészen tartására és nyomon követésére vonatkozóan.
 - d) A terv tartalmazza a veszélyes anyagok és a hajó újrafeldolgozása során keletkező hulladékok – köztük a veszélyes anyagok jegyzékében szereplő anyagok – típusára és mennyiségére, valamint az arra vonatkozó információkat, hogy hogyan kezelik ezeket az anyagokat és hulladékokat a létesítményben, illetve – a munkafolyamat későbbi szakaszaiban – a hulladékkezelő létesítményekben.
 - e) Több hajó-újrafeldolgozó létesítmény igénybevétele esetén a terv megjelöli az igénybe vett hajó-újrafeldolgozó létesítményeket, továbbá meghatározza az újrafeldolgozási tevékenységeket, valamint azt, hogy ezek a tevékenységek az egyes hajó-újrafeldolgozó létesítményekben milyen sorrendben követik egymást.

8. cikk

Vizsgálatok

- (1) A vizsgálatokat a szakhatóság vagy az annak nevében eljáró elismert szervezet tisztviselői végzik.
- (2) A hajókat a következő vizsgálatoknak kell alávetni:
 - a) előzetes vizsgálat;
 - b) megújító vizsgálat;

- c) kiegészítő vizsgálat;
 - d) végső vizsgálat.
- (3) Az előzetes vizsgálatot a hajó használatba vétele vagy a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány kiállítása előtt kell elvégezni. E vizsgálat keretében a tisztviselők ellenőrzik, hogy a veszélyes anyagok jegyzékének I. része megfelel-e az ebben a rendeletben foglalt követelményeknek.
- (4) A megújító vizsgálatot a szakhatóság által megállapított, öt évet meg nem haladó időközönként kell elvégezni. E vizsgálat keretében a tisztviselők ellenőrzik, hogy a veszélyes anyagok jegyzékének I. része megfelel-e az ebben a rendeletben foglalt követelményeknek.
- (5) A kiegészítő vizsgálat elvégzését – általános vagy részleges kiegészítő vizsgálat formájában – a hajótulajdonos kérheti azt követően, hogy a hajó szerkezetét, felszerelését, rendszereit, szerelvényeit, elrendezését és anyagait érintően változtatásra, cserére vagy jelentősebb javításra került sor. E vizsgálat keretében a tisztviselők meggyőződnek arról, hogy bármely ilyen változtatás, csere vagy jelentősebb javítás olyan módon történt-e, amely lehetővé teszi, hogy a hajó megfeleljen az ebben a rendeletben foglalt követelményeknek, és ellenőrzik, hogy a változásokkal összhangban megtörtént-e a veszélyes anyagok jegyzéke I. részének módosítása.
- (6) A végső vizsgálatot a hajó használatból való kivonása és újrafeldolgozásának megkezdése előtt kell elvégezni.

E vizsgálat keretében a tisztviselők ellenőrzik, hogy:

- a) a veszélyes anyagok jegyzéke megfelel-e az ebben a rendeletben foglalt követelményeknek;
- b) a hajó-újrafeldolgozási terv kellő összhangban van-e a veszélyes anyagok jegyzékében szereplő adatokkal;
- c) a hajó-újrafeldolgozási terv tartalmazza-e:
 - 1) a belépésre való alkalmassággal és a magas hőmérséklettel járó munka végzésére való alkalmassággal összefüggő követelmények megállapítására, naprakészen tartására és nyomon követésére vonatkozó információkat;
 - 2) a veszélyes anyagok és az újrafeldolgozó létesítményben, illetve bármely engedélyezett hulladékkezelő létesítményben az adott hajó újrafeldolgozása során keletkező hulladék kezelésére vonatkozó információkat;
- d) a hajótulajdonos és a hajó-újrafeldolgozó létesítmény megkötötte-e egymással a 9. cikkben előírt szerződést;
- e) szerepel-e a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékében az a létesítmény, amelyben sor fog kerülni az adott hajó újrafeldolgozására.

- (7) A bontásra szánt meglévő hajók esetében az előzetes vizsgálatot és a végső vizsgálatot egy időben kell elvégezni.

9. cikk

Szerződés a hajótulajdonos és a hajó-újrafeldolgozó létesítmény között

- (1) A hajótulajdonos és a 12. cikkben meghatározott követelményeket teljesítő hajó-újrafeldolgozó létesítmény szerződést köt egymással minden újrafeldolgozandó hajóra vonatkozóan.
- (2) A szerződés hatályának legalább a 8. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti végső vizsgálatra vonatkozó kérés időpontjától az újrafeldolgozás lezárultáig kell tartania.
- (3) A szerződésnek rögzítenie kell a hajótulajdonos alábbi kötelezettségeit:
- a) az újrafeldolgozás előkészítésére vonatkozó, a 6. cikk szerinti általános követelmények teljesítése;
 - b) a 7. cikk szerinti hajó-újrafeldolgozási terv kidolgozásához szükséges, az adott hajóra vonatkozó valamennyi információ átadása a hajó-újrafeldolgozó létesítménynek;
 - c) a hajó visszavétele az újrafeldolgozás megkezdése előtt vagy – amennyiben műszakilag kivitelezhető – az újrafeldolgozás megkezdése után abban az esetben, ha a hajón lévő veszélyesanyag-tartalom lényegesen eltér a veszélyes anyagok jegyzékében megadottaktól, és ez a körülmény lehetetlenné teszi a hajó megfelelő újrafeldolgozását.
- (4) A szerződésnek rögzítenie kell a hajó-újrafeldolgozó létesítmény alábbi kötelezettségeit:
- a) egy kifejezetten az adott hajóra vonatkozó hajó-újrafeldolgozási terv kidolgozása a hajótulajdonossal együttműködésben, a 7. cikknek megfelelően;
 - b) jelentés küldése a hajótulajdonos részére a hajó-újrafeldolgozás tervezett megkezdéséről a II. mellékletben meghatározott minta szerint;
 - c) bármiféle újrafeldolgozási tevékenység megtiltása mindaddig, amíg a b) pontban említett jelentés elküldésre nem került;
 - d) az újrafeldolgozásra váró hajó érkezésének előkészítésekor az illetékes hatóság írásban való értesítése az adott hajóra vonatkozó újrafeldolgozási szándékról legalább 14 nappal az újrafeldolgozás tervezett megkezdése előtt, megadva:
 - i. azon tagállam nevét, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedni jogosult;
 - ii. azt az időpontot, amikor a hajó a szóban forgó államban lajstromozásra került;
 - iii. a hajó IMO-azonosítószámát;

- iv. újonnan épült hajó esetében a hajótesten feltüntetett lajstromozási számot;
 - v. a hajó nevét és típusát;
 - vi. a lajstromozás szerinti kikötőt;
 - vii. a hajótulajdonos nevét és címét, valamint a bejegyzett tulajdonos IMO-azonosítószámát;
 - viii. a társaság nevét és címét, valamint IMO-azonosítószámát;
 - ix. a hajót osztályozó valamennyi hajóosztályozó társaság nevét;
 - x. a hajó fő adatait (teljes hossz, bordákon mért szélesség, oldalmagasság, üres vízkiszorítás, bruttó és nettó űrtartalom, a motor típusa és teljesítménye);
 - xi. a veszélyes anyagok jegyzékét;
 - xii. a hajó-újrafeldolgozási terv tervezetét;
- e) a hajó-újrafeldolgozó létesítményben keletkezett valamennyi hulladék elszállítása kizárólag olyan hulladékkezelő létesítménybe, amely az illetékes hatóság által kiadott engedéllyel rendelkezik az ilyen hulladék biztonságos és környezetkímélő módon való kezelésére és ártalmatlanítására;
- f) a hajó e rendeletnek megfelelően végzett részleges vagy teljes újrafeldolgozását követően jelentés küldése a hajótulajdonos részére a hajó újrafeldolgozásának lezárultáról a III. mellékletben meghatározott minta szerint.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a hajó-újrafeldolgozás tervezett megkezdéséről szóló jelentés II. melléklet szerinti mintájának aktualizálásával kapcsolatban.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a hajó-újrafeldolgozás lezárultáról szóló igazolás III. melléklet szerinti mintájának aktualizálásával kapcsolatban.

10. cikk

Tanúsítványok kiállítása és bejegyzéssel való ellátása

- (1) Az előzetes vizsgálat, a megújító vizsgálat és a hajótulajdonos kérésére elvégzett kiegészítő vizsgálat lezárultát követően a tagállam a IV. melléklet szerinti mintának megfelelően kiállítja a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítványt. A tanúsítványhoz csatolni kell a veszélyes anyagok jegyzékének I. részét.
- A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány IV. melléklet szerinti mintájának aktualizálásával kapcsolatban.

- (2) A 8. cikk (6) bekezdése szerinti végső vizsgálat sikeres lezárultát követően a szakhatóság az V. melléklet szerinti mintának megfelelően kiállítja az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványt. A tanúsítványhoz csatolni kell a veszélyes anyagok jegyzékét és a hajó-újrafeldolgozási tervet.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány V. melléklet szerinti mintájának aktualizálásával kapcsolatban. A többi tagállam elfogadja a vizsgálat lezárultát követően a (2) bekezdéssel összhangban kiállított, az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványt, és azt e rendelet alkalmazásában ugyanolyan érvényűnek tekinti, mint az általuk kiállított tanúsítványokat.
- (4) A újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványt vagy a szakhatóság, vagy az annak nevében eljáró elismert szervezet állítja ki, illetve látja el bejegyzéssel.

11. cikk

A tanúsítványok időbeli hatálya és érvényessége

- (1) A veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány kiállítása a szakhatóság által meghatározott, öt évet meg nem haladó időtartamra történik.
- (2) Az e rendelet 10. cikke szerint kiállított, a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány nem érvényes a következő esetekben:
 - a) ha a hajó állapota lényegesen eltér a tanúsítványban megadottaktól, ideértve azt az esetet is, ha a veszélyes anyagok jegyzékének I. részét nem gondolják vagy aktualizálják megfelelően a hajó szerkezetében és felszerelésében bekövetkező változások nyomán;
 - b) ha a megújító vizsgálat nem kerül elvégzésre a szakhatóság által megállapított, öt évet meg nem haladó időközönként;
 - c) ha a tanúsítványt nem e rendelet 10. cikkének megfelelően állították ki, illetve látták el bejegyzéssel.
- (3) Az e rendelet 10. cikke szerint kiállított, az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány nem érvényes, ha a hajó állapota lényegesen eltér a tanúsítványban megadottaktól.
- (4) Az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványt a szakhatóság állítja ki három hónapot meg nem haladó időtartamra. Az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány időbeli hatályát a szakhatóság vagy az annak nevében eljáró elismert szervezet meghosszabbíthatja oly módon, hogy abba beleessen a hajónak közvetlenül az újrafeldolgozó létesítménybe vezető egyszeri útja.

III. CÍM – HAJÓ-ÚJRAFELDOLGOZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

12. cikk

A hajó-újrafeldolgozó létesítményekre vonatkozó követelmények

A hajók újrafeldolgozása kizárólag a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékébe felvett létesítményekben végezhető.

Annak érdekében, hogy valamely hajó-újrafeldolgozó létesítményt az európai jegyzékbe felvegyék, teljesítenie kell az alábbi követelményeket:

- a) tervezésének, megépítésének és üzemeltetésének biztonságos és környezetkímélő módon kell történnie;
- b) olyan irányítási és nyomonkövetési rendszereket, eljárásokat és technikákat kell alkalmaznia, amelyek nem veszélyeztetik a munkavállalók és a létesítmény közelében élő lakosság egészségét, illetve amelyek megelőzik, mérsékelik, minimalizálják és lehetőség szerint kizárják a hajó-újrafeldolgozás kedvezőtlen környezeti hatásait;
- c) meg kell előznie az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat;
- d) ki kell dolgoznia és jóvá kell hagynia egy hajó-újrafeldolgozó létesítményi tervet;
- e) ki kell dolgoznia és gondoznia kell egy vészhelyzeti készülségi és reagálási tervet;
- f) gondoskodnia kell a munkavállalók biztonságáról és képzéséről, ideértve az egyéni védőeszközök használatának biztosítását is az ezt igénylő műveletek esetében;
- g) nyilvántartásokat kell vezetnie az eseményekről, balesetekről, foglalkozási megbetegedésekről és krónikus hatásokról, valamint – ha az illetékes hatóság úgy kívánja – jelentést kell tennie valamennyi, a munkavállalók biztonságát, az emberi egészséget és a környezetet veszélyeztető vagy potenciálisan veszélyeztető eseményről, balesetről, foglalkozási megbetegedésről és krónikus hatásról;
- h) gondoskodnia kell a veszélyes anyagok biztonságos és környezetkímélő kezeléséről;
- i) tevékenységeinek végzése az illetékes hatóságainak engedélyéhez kötött;
- j) a létesítmény minden részéhez hozzáférést kell biztosítani olyan vészhelyzeti reagálási eszközök számára, mint a tűzoltó felszerelések és járművek, a mentőautók és a mentődaruk;
- k) az újrafeldolgozási folyamat során gondoskodnia kell a hajókon lévő veszélyes anyagok elszigeteléséről, megakadályozva azok kiszökését a környezetbe, különös tekintettel a dagálykor víz alá kerülő területre;

- l) bizonyítani kell, hogy képes féken tartani a szivárgásokat, különösen a dagálykor vízzel borított területet érintően;
- m) a veszélyes anyagok és hulladékok kezelését kizárólag hatékony folyadékkezelő rendszerekkel ellátott vízhatlan padlózatot végezheti;
- n) gondoskodnia kell arról, hogy az újrafeldolgozási tevékenység során keletkező hulladékokat kizárólag olyan hulladékkezelő létesítménybe szállítsák, amely engedéllyel rendelkezik az ilyen hulladékoknak az emberi egészséget nem veszélyeztető és környezetkímélő módon való kezelésére és ártalmatlanítására.

Az n) pont alkalmazásában a hulladékhasznosítási vagy -ártalmatlanítási művelet tekintetében vélelmezhető a környezetvédelmi szempontból megfelelő gazdálkodás, ha a hajó-újrafeldolgozó létesítmény képes bizonyítani, hogy a hulladékot átvevő hulladékkezelő létesítmény működése az uniós szabályozásban foglalt előírásokkal egyenértékű egészség- és környezetvédelmi normáknak felel meg.

13. cikk

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény igazolási kötelezettsége

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény köteles igazolni a 12. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelést annak érdekében, hogy hajó-újrafeldolgozást végezhesen és felvételre kerüljön az európai jegyzékbe.

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény köteles különösen:

- 1) megnevezni az illetékes hatóság által számára a hajó-újrafeldolgozás végzésére kiadott jogosítványt, felhatalmazást vagy engedélyt, és megadja az azon hajók méretére (teljes hossz, szélesség és üres vízkiszorítás) vonatkozó korlátozásokat, amelyek újrafeldolgozására jogosult, illetve az egyéb alkalmazandó korlátozásokat;
- 2) tanúsítani, hogy az uniós tagállami lobogó alatt közlekedő hajókat kizárólag e rendelet rendelkezéseivel összhangban veszi át újrafeldolgozásra;
- 3) igazolni, hogy a hajó-újrafeldolgozás egész folyamata során képes a belépésre való alkalmassággal és a magas hőmérséklettel járó munka végzésére való alkalmassággal összefüggő követelmények megállapítására, naprakészen tartására és nyomon követésére;
- 4) rendelkezésre bocsátani a létesítmény határait és az egyes újrafeldolgozási tevékenységek végzésének azokon belüli helyszíneit jelölő térképet;
- 5) az I. mellékletben említett anyagokra és további olyan veszélyes anyagokra vonatkozóan, amelyek a hajó szerkezetében előfordulhatnak, megadni:
 - a) hogy rendelkezik-e engedéllyel az adott veszélyes anyag eltávolítására. Ha igen, meg kell adnia az eltávolításra jogosult felelős személyeket, valamint igazolnia kell azok szakmai alkalmasságát;

- b) mely hulladékkezelési eljárást fogja alkalmazni (égetés, hulladéklerakóban történő elhelyezés vagy egyéb), és igazolnia kell, hogy az alkalmazott eljárás nem veszélyezteti az emberi egészséget, nem károsítja a környezetet, és különösen:
 - i. nem jelent kockázatot a víz, a levegő, a talaj, a növény- és állatvilág szempontjából;
 - ii. nem okoz kellemetlen zajt vagy szagot;
 - iii. nem befolyásolja hátrányosan a tájat vagy a különleges érdeklődésre számot tartó helyeket;
- c) mely hulladékkezelési eljárást fogják alkalmazni, ha a veszélyes anyagokat egy, a hajó-újrafeldolgozó létesítményen kívüli hulladékkezelő létesítménybe kívánja szállítani. Az egyes hulladékkezelő létesítmények tekintetében a következő információkat kell megadnia:
 - i. a hulladékkezelő létesítmény neve és címe;
 - ii. bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a hulladékkezelő létesítmény jogosult a veszélyes anyagok kezelésére;
 - iii. a hulladékkezelési eljárás ismertetése;
 - iv. bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a hulladékkezelési eljárás nem veszélyezteti az emberi egészséget, nem károsítja a környezetet, és különösen:
 - nem jelent kockázatot a víz, a levegő, a talaj, a növény- és állatvilág szempontjából;
 - nem okoz kellemetlen zajt vagy szagot;
 - nem befolyásolja hátrányosan a tájat vagy a különleges érdeklődésre számot tartó helyeket.

14. cikk

Tagállami területen lévő hajó-újrafeldolgozó létesítmények engedélyezése

- (1) Az illetékes hatóságok engedélyezik a hajó-újrafeldolgozás végzését a területükön lévő azon hajó-újrafeldolgozó létesítmények számára, amelyek megfelelnek a 12. cikkben meghatározott követelményeknek. Ez az engedély az egyes hajó-újrafeldolgozó létesítményeknek legfeljebb öt éves időszakra adható.
- (2) A tagállamok összeállítják és aktualizálják az általuk az (1) bekezdésnek megfelelően engedélyezett hajó-újrafeldolgozó létesítmények listáját.
- (3) A (2) bekezdésben említett listát haladéktalanul, legkésőbb azonban egy évvel e rendelet hatálybalépése után meg kell küldeni a Bizottságnak.

- (4) Ha valamely hajó-újrafeldolgozó létesítmény többé nem felel meg a 12. cikkben meghatározott követelményeknek, a tagállam visszavonja az érintett létesítménynek adott engedélyt, és erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot.
- (5) Ha az (1) bekezdésnek megfelelően új hajó-újrafeldolgozó létesítményt engedélyezett, a tagállam erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot.

15. cikk

Az Unió területén kívüli hajó-újrafeldolgozó létesítmények

- (1) Ha valamely, az Unió területén kívüli újrafeldolgozó társaság tagállami lobogó alatt közlekedő hajókat kíván újrafeldolgozni, kérelmet kell benyújtania a Bizottsághoz arra irányulóan, hogy hajó-újrafeldolgozó létesítményét felvegyék az európai jegyzékbe.
- (2) A kérelemhez csatolnia kell a 13. cikk és a VI. melléklet szerinti, arra vonatkozó információkat és kísérő bizonyítékokat, hogy a hajó-újrafeldolgozó létesítmény megfelel a 12. cikkben meghatározott követelményeknek.

A Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a hajó-újrafeldolgozó létesítmény azonosítására vonatkozó, a VI. melléklet szerinti minta aktualizálásával kapcsolatban.
- (3) Az európai jegyzékbe való felvételre vonatkozó kérelem benyújtásával a hajó-újrafeldolgozó létesítmény elfogadja annak lehetőségét, hogy a Bizottság vagy a nevében eljáró személyek az európai jegyzékbe való felvételt megelőzően vagy azt követően helyszíni szemlét végezzenek a szóban forgó létesítményben annak ellenőrzésére, hogy megfelel-e a 12. cikkben meghatározott követelményeknek.
- (4) A (2) bekezdéssel összhangban nyújtott információk és kísérő bizonyítékok értékelése alapján a Bizottság végrehajtási jogi aktus útján dönt arról, hogy az Unió területén kívüli hajó-újrafeldolgozó létesítményt felveszi-e az európai jegyzékbe. Az említett végrehajtási jogi aktust a 27. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

16. cikk

A hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékének összeállítása és aktualizálása

- (1) A Bizottság végrehajtási jogi aktus útján, a 27. cikk szerinti vizsgálóbizottsági eljárással összhangban létrehozza azon hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékét, amelyek:
 - a) az Unió területén találhatók és szerepelnek valamely, a 14. cikk (3) bekezdésének megfelelően elküldött tagállami értesítésben;

- b) az Unió területén kívül található és a 15. cikk (4) bekezdésének megfelelő döntés szerint belekerültek az európai jegyzékbe.
- (2) Az európai jegyzéket legkésőbb e rendelet hatálybalépésének napja után harminchat hónappal közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* és a Bizottság internetes oldalain.
- (3) Elfogadása után a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján, a 27. cikk szerinti vizsgálóbizottsági eljárással összhangban rendszeresen aktualizálja az európai jegyzéket annak érdekében, hogy:
- a) abba felvegye azokat a hajó-újrafeldolgozó létesítményeket, amelyek tekintetében az alábbi feltételek közül valamelyik fennáll:
 - i. a létesítményt a 13. cikknek megfelelően engedélyezték;
 - ii. a létesítmény felvételéről az európai jegyzékbe a 15. cikk (4) bekezdésének megfelelően döntést hozott;
 - b) abból törölje azokat a hajó-újrafeldolgozó létesítményeket, amelyek tekintetében az alábbi feltételek közül valamelyik fennáll:
 - 1) a létesítmény többé nem felel meg a 12. cikkben meghatározott követelményeknek;
 - 2) a létesítményt öt évnél régebben vették fel a jegyzékbe, és nem igazolta hogy továbbra is megfelel a 12. cikkben meghatározott követelményeknek.
- (4) A tagállamok minden olyan tájékoztatást megadnak a Bizottságnak, amely releváns lehet az európai jegyzék aktualizálása szempontjából. A releváns információkat a Bizottság továbbítja a többi tagállam felé.

IV. CÍM – ÁLTALÁNOS IGAZGATÁSI RENDELKEZÉSEK

17. cikk

Nyelv

A veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítványt és az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványt a kiállító tagállam valamely hivatalos nyelvén kell elkészíteni, és amennyiben az az angoltól, a franciától és a spanyoltól eltérő nyelv, le kell fordítani az említett nyelvek egyikére.

18. cikk

Az illetékes hatóságok kijelölése

A tagállamok kijelölik az e rendelet végrehajtásáért felelős illetékes hatóságokat és erről értesítést küldenek a Bizottságnak.

19. cikk

Kapcsolattartók kijelölése

- (1) A tagállamok és a Bizottság kijelölnek egy-egy vagy több kapcsolattartó személyt, akik az érdeklődő természetes vagy jogi személyek tájékoztatásáért és tanácsokkal való ellátásáért felelnek. A Bizottság által kijelölt kapcsolattartó továbbít a tagállami kapcsolattartók felé minden olyan kérdést, amely az utóbbiak illetékességi körébe tartozik, és viszont.
- (2) A tagállamok értesítik a Bizottságot a kapcsolattartó személyek kijelöléséről.

20. cikk

A kapcsolattartók ülése

A Bizottság – a tagállamok kérésére vagy amikor azt indokoltnak látja – rendszeres időközönként megszervezi a kapcsolattartók ülését, hogy megvitassa velük az e rendelet végrehajtása során felmerült kérdéseket. Ha annak célszerűségében valamennyi tagállam és a Bizottság egyetért, a Bizottság ezekre az ülésekre vagy azok egyes részeire az érdekelteket is meghívhatja.

V. CÍM – JELENTÉSTÉTEL ÉS VÉGREHAJTÁS

21. cikk

A hajótulajdonosokra vonatkozó értesítési és jelentéstételi követelmények

A hajótulajdonos köteles:

- a) legalább 14 nappal az újrafeldolgozás tervezett megkezdése előtt írásban értesíteni a szakhatóságot az adott hajó újrafeldolgoztatására vonatkozó szándékáról annak érdekében, hogy a szakhatóság felkészülhessen az e rendelet által előírt vizsgálatra és tanúsításra;
- b) az újrafeldolgozás tervezett megkezdéséről szóló, a hajó-újrafeldolgozó létesítmény által a 9. cikk (4) bekezdése b) pontjának megfelelően elkészített jelentést továbbítani a szakhatóság felé;
- c) az újrafeldolgozás lezárultáról szóló, a hajó-újrafeldolgozó létesítmény által a 9. cikk (4) bekezdése f) pontjának megfelelően elkészített jelentést továbbítani a szakhatóság felé.

22. cikk

A tagállamok jelentései

- (1) Az egyes tagállamok jelentést küldenek a Bizottságnak a következő információk megadásával:
 - a) a lobogójuk alatt közlekedő azon hajók listája, amelyek részére veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítványt állítottak ki, valamint az újrafeldolgozó társaság neve és a hajó-újrafeldolgozó létesítmény telephelye az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítványban feltüntetettek szerint;
 - b) a lobogójuk alatt közlekedő azon hajók listája, amelyek tekintetében az újrafeldolgozás lezárultáról igazolást kaptak;
 - c) tájékoztatás a jogosulatlan újrafeldolgozásról és az általuk hozott intézkedésekről.
- (2) A jelentést az egyes tagállamok 2015. december 31-ig, majd ezt követően kétévente küldik meg.
- (3) A jelentéseket elektronikus formában kell megküldeni a Bizottságnak.

23. cikk

Végrehajtás a tagállamokban

- (1) A tagállamok hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók alkalmazásáról gondoskodnak azon hajók esetében:
 - a) amelyek nem tartják a fedélzetükön az 5. cikkben és a 28. cikkben előírt veszélyes anyagok jegyzékét;
 - b) amelyeket anélkül küldtek újrafeldolgozásra, hogy megfeleltek volna a 6. cikkben előírt, az újrafeldolgozás előkészítésére vonatkozó általános követelményeknek;
 - c) amelyeket a 6. cikkben előírt, a veszélyes anyagok jegyzékére vonatkozó tanúsítvány nélkül küldtek újrafeldolgozásra;
 - d) amelyeket a 6. cikkben előírt, az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány nélkül küldtek újrafeldolgozásra;
 - e) amelyeket a szakhatóságnak a 21. cikkben előírt, írásban való értesítése nélkül küldtek újrafeldolgozásra;
 - f) amelyek újrafeldolgozására nem a 7. cikkben előírt hajó-újrafeldolgozási tervvel összhangban került sor.

- (2) A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Ezen belül különösen ha az adott hajót olyan létesítménybe küldték újrafeldolgozásra, amely nem szerepel a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékében, a szankciót legalább annak az árnak megfelelő összegben kell kiszabni, amelyet a hajótulajdonosnak a hajóért fizettek.
- (3) A tagállamok két- vagy többoldalú együttműködés útján előmozdítják e rendelet esetleges megkerülésének és megsértésének megelőzését és feltárását.
- (4) A tagállamok megnevezik állandó személyzetük azon tagjait, akik felelősek a (3) bekezdésben említett együttműködésért. Az erről szóló információkat megküldik a Bizottságnak, a Bizottság pedig eljuttatja az érintett személyeknek a tagállami felelősök egységes szerkezetbe foglalt jegyzékét.
- (5) Ha egy hajót eladtak és az eladást követő hat hónapon belül újrafeldolgozásra küldték egy olyan létesítménybe, amely nem szerepel a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékében, a szankciókat:
 - a) az utolsó és az utolsó előtti tulajdonosra együttesen kell kiszabni, amennyiben a hajó továbbra is valamely EU-tagállam lobogóját viseli;
 - b) az utolsó előtti tulajdonosra kell kiszabni, amennyiben a hajó már nem viseli valamely EU-tagállam lobogóját.
- (6) A tagállamok mentességeket állapíthatnak meg az (5) bekezdésben említett szankciók tekintetében abban az esetben, ha a hajótulajdonos nem újrafeldolgoztatási szándékkal adta el hajóját. Ilyenkor a tagállamok megkövetelik, hogy a hajótulajdonos bizonyítékokkal – köztük az adásvételi szerződés egy példányával – igazolja állítását.
- (7) A tagállamok rendszeresen értesítik a Bizottságot az e rendelet végrehajtását érintő és az alkalmazandó szankciókra vonatkozó nemzeti szabályozásukról.

24. cikk

Intézkedés iránti kérelem

- (1) Az e rendelet megsértése által érintett vagy vélhetően érintett, vagy az e rendelet megsértésével kapcsolatos környezetvédelmi döntéshozatalban kellő érdekeltiséggel rendelkező, vagy – alternatív lehetőségként – azon természetes vagy jogi személyek, akik jogaik sérelmére hivatkoznak, amennyiben azt az adott tagállam közigazgatási eljárási jogszabályai előfeltételként szabják, jogosultak arra, hogy a tagállami kapcsolattartóknál megtegyenek bármely, az e rendelet megsértésének tudomásukra jutott eseteire vagy e rendelet megsértésének közvetlen veszélyére vonatkozó észrevételt, valamint jogosultak arra, hogy az illetékes hatóságnál e rendelet alapján intézkedés megtételét kérelmezzék.

Az e rendelet megsértésével kapcsolatos környezetvédelmi döntéshozatalban kellő érdekeltiségnek minősül bármely, a környezet védelmét támogató és a nemzeti jog szerinti követelményeknek megfelelő nem kormányzati szerv érdekeltége. Az ilyen

szervezetek jogait a jogsérelemre hivatkozás szempontjából, amennyiben azt az adott tagállam közigazgatási eljárási jogszabályai előfeltételként szabják, szintén olyan jogoknak kell tekinteni, amelyek sérülhetnek.

- (2) Az intézkedés iránti kérelemhez mellékelni kell az e rendelet szóban forgó megsértésével kapcsolatban benyújtott észrevételeket alátámasztó megfelelő információkat és adatokat.
- (3) Amennyiben az intézkedés iránti kérelem és a mellékelt észrevételek valószínűsítik a rendelet megsértésének megtörténtét, az illetékes hatóság megvizsgálja az észrevételeket és az intézkedés iránti kérelmet. Ilyen esetben az illetékes hatóság lehetőséget ad az újrafeldolgozó társaságnak az intézkedés iránti kérelemmel és a mellékelt észrevételekkel kapcsolatos álláspontjának kifejtésére.
- (4) Az illetékes hatóság haladéktalanul és minden esetben a nemzeti jog megfelelő rendelkezéseivel összhangban tájékoztatja az (1) bekezdésben említett személyeket, akik a hatóságnál az észrevételeket tették, arról, hogy az intézkedés iránti kérelem nyomán született döntés értelmében intézkedik-e, vagy elutasítja az intézkedés iránti kérelmet, valamint tájékoztatást ad a döntés okairól.
- (5) E rendelet megsértésének közvetlen veszélye esetén a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák az (1) és a (4) bekezdés rendelkezéseit.

25. cikk

Hozzáférés a jogszolgáltatáshoz

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a 24. cikk (1) bekezdésében említett személyek bírósághoz vagy olyan más független és pártatlan köztestülethez fordulhatnak, amely e rendelet alkalmazásában hatáskörrel rendelkezik az illetékes hatóság határozatainak, eljárásainak és mulasztásainak eljárásjogi és anyagi jogi szempontból történő felülvizsgálatára.
- (2) E rendelet nem sérti a nemzeti jog azon rendelkezéseit, amelyek a jogszolgáltatáshoz való hozzáférést szabályozzák, valamint amelyek értelmében a bírósági eljárás kezdeményezését megelőzően ki kell meríteni a közigazgatási felülvizsgálati eljárásokat.

VI. CÍM – ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

26. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazások az e cikkben meghatározott feltételekkel gyakorolhatók.
- (2) A Bizottság e rendelet hatálybalépésétől kezdődően, határozatlan időre felhatalmazást kap az 5., a 9., a 10. és a 15. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a (2) bekezdésben említett felhatalmazásokat. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A (2) bekezdés alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az aktusról szóló értesítést követő két hónapos időtartamon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, vagy ha az említett időtartam leteltét megelőzően az Európai Parlament és a Tanács egyaránt tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

27. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
- (2) E bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Átmeneti rendelkezések

- (1) A veszélyes anyagok jegyzékét legfeljebb öt évvel e rendelet hatálybalépését követően valamennyi hajóra vonatkozóan össze kell állítani.
- (2) Az európai jegyzék közzététele előtt a tagállamok engedélyezhetik a hajó-újrafeldolgozást az Unió területén kívüli létesítményekben, feltéve, hogy az adott hajó-újrafeldolgozó létesítményt a 12. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés tekintetében ellenőrzik a hajótulajdonosoktól, a hajó-újrafeldolgozó létesítményektől vagy más forrásból származó információk alapján.

29. cikk

Az 1013/2006/EK rendelet módosítása

Az 1013/2006/EK rendelet 1. cikkének (3) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„i) a(z) [*a rendelet teljes címe*] szóló XX/XX/EU rendelet(*) alkalmazási körébe tartozó hajók.

(*) HL L [...], [...], [...] o.”

30. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legfeljebb két évvel a Hongkongi Egyezmény hatálybalépésének időpontja után felülvizsgálja ezt a rendeletet. E felülvizsgálat keretében megfontolja a Hongkongi Egyezmény részes felei által engedélyezett létesítmények felvételét a hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékébe annak érdekében, hogy el lehessen kerülni a párhuzamos munkavégzést és a felesleges adminisztratív terheket.

31. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 365. napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

A VESZÉLYES ANYAGOK JEGYZÉKÉBEN FIGYELEMBE VEENDŐ ANYAGOK

1. Azbesztet tartalmazó anyagok
2. Ózonréteget lebontó anyagok: az ózonréteget lebontó anyagokról szóló Montreali Jegyzőkönyv e melléklet alkalmazásakor vagy értelmezésekor hatályos változata 1. cikkének 4. pontjában meghatározott és A., B., C. vagy E. függelékében felsorolt szabályozott anyagok. A hajón fellelhető ózonlebontó anyagok közé – nem kizárólagosan – a következők tartoznak:
 - halon 1211 bróm-klór-difluor-metán
 - halon 1301 bróm-trifluor-metán, halon 2402 1,2-dibróm-1,1,2,2-tetrafluor-etán (más néven halon 114B2)
 - CFC-11 triklór-fluor-metán, CFC-12 diklór-difluor-metán, CFC-113 1,1,2-triklór-1,2,2-trifluor-etán
 - CFC-114 1,2-diklór-1,1,2,2-tetrafluor-etán, CFC-115 klór-pentafluor-etán
3. Poliklórozott bifenileket (PCB) tartalmazó anyagok
4. A hajókon alkalmazott káros lerakódásgátló rendszerek tilalmáról, illetve korlátozásáról szóló nemzetközi egyezmény (AFS-egyezmény) I. melléklete által szabályozott lerakódásgátló vegyületek és rendszerek
5. Perfluoroktán-szulfonsavat és származékait (PFOS) tartalmazó anyagok
6. Kadmium és vegyületei
7. Hat vegyértékű króm és vegyületei
8. Ólom és vegyületei
9. Hígany és vegyületei
10. Polibrómozott bifenilek (PBB-k)
11. Polibrómozott difenil-éterek (PBDE-k)
12. Poliklórozott naftalinok (háromnál több klóratom)
13. Radioaktív anyagok
14. Egyes rövid láncú klórozott paraffinok (alkánok, C10–C13, klór-)
15. Brómozott égésgátló (HBCDD)

II. MELLÉKLET

JELENTÉS A HAJÓ-ÚJRAFELDOLGOZÁS TERVEZETT MEGKEZDÉSÉRŐL **(MINTA)**

A(z) *(a hajó-újrafeldolgozó létesítmény neve)*

telephelye: *(a hajó-újrafeldolgozó létesítmény teljes címe)*

mely felvételre került a hajó-újrafeldolgozó létesítményeknek a hajók újrafeldolgozásáról szóló XXXX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott európai jegyzékébe,

..... *(engedélyező ország) kormányának felügyelete alatt*

a(z)..... *(az illetékes hatóság teljes neve) engedélyével*

..... *(az engedély kiállításának dátuma: éééé/hh/nn)-től/-től hajó-újrafeldolgozás végzésére jogosult.*

Fent nevezett hajó-újrafeldolgozó létesítmény kijelenti, hogy minden tekintetben felkészült

a(z)*(IMO-szám)* számú hajó újrafeldolgozásának megkezdésére.

A hajók újrafeldolgozásáról szóló XXXX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet rendelkezései értelmében

..... *(engedélyező ország teljes neve) kormányának felügyelete alatt*

..... *(a(z) XXXX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet által feljogosított személy vagy szervezet teljes neve) engedélyével*

..... *(a kiállítás dátuma: éééé/hh/nn)-án/-én kiállított, az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány mellékelve található.*

Aláírás:

III. MELLÉKLET

IGAZOLÁS A HAJÓ-ÚJRAFELDOLGOZÁS LEZÁRULTÁRÓL (MINTA)

Igazolás a(z): (a hajó neve az újrafeldolgozó létesítménybe való érkezésekor / a lajstromból való törlésekor) hajó újrafeldolgozásának lezárultáról

Az újrafeldolgozásra átvett hajó adatai

Megkülönböztető szám vagy betűjel	
Lajstromozás szerinti kikötő	
Bruttó űrtartalom	
IMO-szám	
A hajótulajdonos neve és címe	
A bejegyzett tulajdonos IMO-azonosítószáma	
A társaság IMO-azonosítószáma	
A hajó építésének időpontja	

IGAZOLJUK, HOGY

felt nevezett hajó a hajó-újrafeldolgozási tervnek megfelelően és a hajók újrafeldolgozásáról szóló XX/XX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban újrafeldolgozásra került

..... (az engedéllyel rendelkező hajó-újrafeldolgozó létesítmény neve és telephelye)-ban/-ben,

és a hajó újrafeldolgozása (az újrafeldolgozás lezárultának dátuma: éééé/hh/nn)-án/-én lezárult.

Kelt(az igazolás kiállításának helye)-ban/-ben,
..... (az igazolás kiállításának dátuma)-án/-én.

(a hajó-újrafeldolgozó létesítmény tulajdonosának vagy az annak nevében eljáró képviselőnek az aláírása)

IV. MELLÉKLET

TANÚSÍTVÁNY A VESZÉLYES ANYAGOK JEGYZÉKÉRŐL (MINTA)

(hivatalos bélyegző)(állam)

Kiállítva a hajók újrafeldolgozásáról szóló XX/XX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: „a rendelet”) rendelkezései értelmében

.....*(az állam teljes neve)*

kormány felügyelete alatt

.....*(a rendelet által feljogosított személy vagy szervezet teljes neve)* engedélyével

A hajó adatai

A hajó neve	
Megkülönböztető szám vagy betűjel	
Lajstromozás szerinti kikötő	
Bruttó űrtartalom	
IMO-szám	
A hajótulajdonos neve és címe	
A bejegyzett tulajdonos IMO-azonosítószáma	
A társaság IMO-azonosítószáma	
A hajó építésének időpontja	

A veszélyes anyagok jegyzéke I. részének adatai

A veszélyes anyagok jegyzéke I. részének azonosító/hitelesítési száma:
.....

IGAZOLJUK, HOGY

1. a rendelet 8. cikkének értelmében a hajó vizsgálata megtörtént,
2. a vizsgálat kimutatta, hogy a veszélyes anyagok jegyzékének I. része teljes mértékben megfelel a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

A tanúsítvány alapjául szolgáló vizsgálat elvégzésre került:
.....(éééé/hh/nn)-án/-én.

A tanúsítvány érvényes:(éééé/hh/nn)-ig.

Kelt(a tanúsítvány kiállításának helye)-ban/-ben,

..... (a tanúsítvány kiállításának dátuma: éééé/hh/nn)-án/-én.

(a tanúsítványt kiállító, aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

BEJEGYZÉS AZ ÖT ÉVNÉL RÖVIDEBB IDEIG ÉRVÉNYES TANÚSÍTVÁNY ÉRVÉNYESSÉGÉNEK MEGHOSSZABBÍTÁSÁRÓL²⁷

A hajó megfelel a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, ezért a tanúsítvány a rendelet 10. cikke értelmében (éééé/hh/nn)-ig érvényesnek tekintendő.

Aláírás:..... (az aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

Hely:

Dátum: (éééé/hh/nn)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

BEJEGYZÉS A MEGÚJÍTÓ VIZSGÁLAT LEZÁRULTÁRÓL²⁸

A hajó megfelel a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek, ezért a tanúsítvány a rendelet 10. cikke értelmében(éééé/hh/nn)-ig érvényesnek tekintendő.

Aláírás:..... (az aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

Hely:

Dátum: (éééé/hh/nn)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

²⁷ Amennyiben a szakhatóság azt szükségesnek ítéli, a vizsgálatkor ezt a bejegyzési oldalt csatolni kell a tanúsítványhoz.

²⁸ Amennyiben a szakhatóság azt szükségesnek ítéli, a vizsgálatkor ezt a bejegyzési oldalt csatolni kell a tanúsítványhoz.

**BEJEGYZÉS A TANÚSÍTVÁNY ÉRVÉNYESSÉGÉNEK A VIZSGÁLATI KIKÖTŐ
ELÉRÉSÉIG TARTÓ VAGY EGY TÜRELMI IDŐRE SZÓLÓ
MEGHOSSZABBÍTÁSÁRÓL²⁹**

A tanúsítvány a rendelet 10. cikke értelmében.....(éééé.hh.nn)-ig
érvényesnek tekintendő.

Aláírás: (az aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

Hely:.....

Dátum: (éééé/hh/nn)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

BEJEGYZÉS A KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁLATRÓL³⁰

A rendelet 8. cikkével összhangban elvégzett kiegészítő vizsgálat megállapította, hogy a hajó megfelel a rendelet vonatkozó rendelkezéseinek.

Aláírás: (az aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

Hely:

Dátum:(éééé/hh/nn)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

²⁹ Amennyiben a szakhatóság azt szükségesnek ítéli, a vizsgálatkor ezt a bejegyzési oldalt csatolni kell a tanúsítványhoz.

³⁰ Amennyiben a szakhatóság azt szükségesnek ítéli, a vizsgálatkor ezt a bejegyzési oldalt csatolni kell a tanúsítványhoz.

V. MELLÉKLET

TANÚSÍTVÁNY AZ ÚJRAFELDOLGOZÁSRA VALÓ ALKALMASSÁGRÓL **(MINTA)**

(hivatalos bélyegző) (állam)

Kiállítva a hajók újrafeldolgozásáról szóló XX/XX/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: „a rendelet”) rendelkezései értelmében

.....(az állam teljes neve) kormányának felügyelete alatt

.....(a rendelet alapján feljogosított személy vagy szervezet teljes neve) engedélyével

A hajó adatai

A hajó neve	
Megkülönböztető szám vagy betűjel	
Lajstromozás szerinti kikötő	
Bruttó űrtartalom	
IMO-szám	
A hajótulajdonos neve és címe	
A bejegyzett tulajdonos IMO-azonosítószáma	
A társaság IMO-azonosítószáma	
A hajó építésének időpontja	

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény adatai

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény neve	
Az újrafeldolgozó társaság azonosító száma ³¹	
Teljes cím	

³¹ A hajó-újrafeldolgozó létesítmények európai jegyzékében szereplő azonosító szám.

A rendeletnek való megfelelést igazoló dokumentum lejárata	
---	--

A veszélyes anyagok jegyzékének adatai

A veszélyes anyagok jegyzékének azonosító/hitelesítési száma:.....

A hajó-újrafeldolgozási terv adatai

A hajó-újrafeldolgozási terv azonosító/hitelesítési száma:.....

Megjegyzés: A rendelet 7. cikkében előírt hajó-újrafeldolgozási terv az újrafeldolgozásra való alkalmasságot igazoló tanúsítvány lényeges részét képezi, ezért azt csatolni kell a tanúsítványhoz.

IGAZOLJUK, HOGY

1. a rendelet 8. cikkének értelmében a hajó vizsgálata elvégzésre került;
2. a hajó rendelkezik a veszélyes anyagoknak a rendelet 5. cikke szerinti érvényes jegyzékével;
3. a 7. cikkben előírt hajó-újrafeldolgozási terv kellő összhangban van a veszélyes anyagoknak a rendelet 5. cikke szerinti jegyzékében szereplő adatokkal, és információkat tartalmaz a belépésre alkalmas területtel és a magas hőmérséklettel járó munka végzésére alkalmas területtel szemben támasztott követelmények megállapítására, naprakészen tartására és nyomon követésére vonatkozóan;
4. az a hajó-újrafeldolgozó létesítmény, amelyben a hajó újrafeldolgozására sor kerül, szerepel a rendelet 16. cikke szerinti európai jegyzékben.

A tanúsítvány érvényes:(dátum: éééé/hh/nn)-ig.

Kelt(a tanúsítvány kiállításának helye)-ban/-ben,

..... (a kiállítás dátuma: éééé/hh/nn)-án/-én

(a tanúsítványt kiállító, aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

**BEJEGYZÉS A TANÚSÍTVÁNY ÉRVÉNYESSÉGÉNEK A HAJÓ-
ÚJRAFELDOLGOZÓ LÉTESÍTMÉNY KIKÖTŐJÉNEK ELÉRÉSÉIG TARTÓ
VAGY EGY TÜRELMI IDŐRE SZÓLÓ MEGHOSSZABBÍTÁSÁRÓL³²**

³² Amennyiben a szakhatóság azt szükségesnek ítéli, ezt a bejegyzési oldalt csatolni kell a tanúsítványhoz.

A tanúsítvány a rendelet 8. cikke értelmében érvényesnek tekintendő az alábbi pontok közötti közvetlen egyszeri út idejére:

..... kikötőtől

..... kikötőig.

Aláírás: *(az aláírásra jogosult tisztviselő aláírása)*

Hely:.....

Dátum:*(éééé/hh/nn)*

(a hatóság bélyegzője vagy pecsétje)

VI. MELLÉKLET

A HAJÓ-ÚJRAFELDOLGOZÓ LÉTESÍTMÉNY AZONOSÍTÁSA (MINTA)

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény azonosítása

A hajó-újrafeldolgozó létesítmény neve	
Az újrafeldolgozó társaság azonosító száma	
A hajó-újrafeldolgozó létesítmény teljes címe	
Fő kapcsolattartó	
Telefonszám	
E-mail cím	
Az újrafeldolgozó társaság neve, címe és elérhetőségi adatai	
Munkanyelv(ek)	