



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 03 23
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl laivų perdirbimo

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

1.1. Pasiūlymo bendrosios aplinkybės ir pagrindas

Aplinkai netinkamo ir nesaugaus laivų išmontavimo praktika tebekelia didelį susirūpinimą. Dauguma didelių komercinių jūros laivų pasibaigus jų eksploatavimo trukmei yra išmontuojami kompleksuose naudojant metodus, turinčius didelio poveikio aplinkai ir sveikatai. Dėl šių neigiamų aspektų laivų perdirbimo sektorius negali tapti pakankamai tvariu.

Padėtis greičiausiai dar pablogės, nes dėl dabartinių pasaulio laivyno pajėgumų perviršio, kuris turėtų išlikti dar bent 5–10 metų, artimiausiais metais numatoma išmontuoti daug laivų. Be to, numatoma, kad laivai bus intensyviausiai perdirbami maždaug tuomet, kai įsigalios draudimas naudoti viengubo korpuso tanklaivius (2015 m.), ir tuo daugiausia pasinaudos labiausiai standartų neatitinkantys kompleksai.

Bazelio konvencijos dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės reikalavimai Europos Sąjungoje įgyvendinami Atliekų vežimo reglamentu¹. Juo taip pat įgyvendinama konvencijos pakeitimo (vadinamojo pakeitimo dėl uždraudimo) nuostata, kuria uždraudžiamas pavojingų atliekų išvežimas už Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (OECD) valstybių ribų. Šį pakeitimą ratifikavo nepakankamai valstybių, todėl jis tarptautiniu lygmeniu dar neįsigaliojo.

Pagal Atliekų vežimo reglamentą išmontuoti plukdomi su ES vėliava plaukiojantys laivai priskiriami prie pavojingų atliekų, nes juose yra pavojingųjų cheminių medžiagų. Todėl jie gali būti išmontuojami tik OECD valstybėse. Tačiau su ES vėliava plaukiojantys laivai šią teisės nuostatą beveik sistemingai apeina², tad tiek tarptautinės taisyklės, tiek Sąjungos teisės aktas tampa neveiksmingi.

Tokio masto nuostatų nesilaikymas pirmiausia susijęs su laivų, ypač pačių didžiausių, perdirbimo pajėgumų trūkumu OECD valstybėse. Turimi Europos lygmens pajėgumai naudojami išmontuoti mažiems ir valstybiniais laivams, o ne dideliems komerciniams jūros laivams. Laivų išmontavimo, kaip ir laivų statybos, veikla pastaraisiais dešimtmečiais dėl ekonominių priežasčių (plieno paklausos, mažų darbo sąnaudų, netaikomo aplinkos išlaidų internalizavimo) iš Europos valstybių persikėlė į OECD nepriklausančias valstybes. Todėl plėtoti papildomus išmontavimo pajėgumus Europoje ekonominiu požiūriu neapsimokėjo.

Didelių perdirbimo pajėgumų esama OECD nepriklausančiose valstybėse – Kinijoje, Indijoje, Pakistane ir Bangladeše. Tikimasi, kad OECD valstybėse ir Kinijoje esantys perdirbimo kompleksai, o taip pat kai kurie Indijoje esantys perdirbimo kompleksai 2015 m. jau atitiks Honkongo konvencijos reikalavimus.

¹ 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo.

² 2009 m. daugiau nei 90 % su ES vėliava plaukiojusių laivų buvo išmontuoti ne OECD valstybėse, bet daugiausia pietų Azijoje.

Tiesą sakant, dabartinių Kinijos turimų pajėgumų (2009 m. – 2,83 mln. LDT³) puikiai pakaktų visiems su ES vėliava plaukiojusiems laivams išmontuoti iki 2030 m. (didžiausias metinis kiekis 2012–2030 m. bus 1,88 mln. LDT), be to netrukus bus pradėta naujo komplekso, kurio pajėgumas 1 mln. LDT, veikla. Tai valdžios institucijų vykdomų veikslių, kuriais siekiama remti tik aplinkai saugaus laivų perdirbimo rinką ir uždaryti standartus neatitinkančius kompleksus, ir atsakingai į aplinką žiūrinčių Europos laivų savininkų investicijų į saugius ir tinkamus perdirbimo kompleksus rezultatas.

Be to, dabartinė laivų perdirbimo rinkos situacija palankiausia yra Bangladešo, Indijos ir kiek mažiau – Pakistano perdirbimo kompleksams, o aukštesnių techninių standartų besilaikantys jų konkurentai ES, Turkijoje ir Kinijoje gali užimti tik nišines rinkas, kaip antai mažų laivų, valstybinių laivų, įskaitant karo, arba atsakingai į aplinką žiūrinčių savininkų laivų perdirbimo rinkas.

Galiausiai dabartiniai teisės aktai nėra pritaikyti pagal laivų ypatumus. Nustatyti, kada laivas tampa atliekomis, yra sudėtinga. Laivų savininkų sprendimai atiduoti laivus perdirbti yra grindžiami ekonominiu tolesnio laivo eksploatavimo ir jo atidavimo išmontuoti išlaidų ir naudos palyginimu.

Nusprendus laivą išmontuoti, kai jis yra tarptautiniuose arba perdirbimo valstybės jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, taikyti Atliekų vežimo reglamento tvarką yra labai sunku arba apskritai neįmanoma. Be to, iš Europos uostų ir vandenų išplaukiantys komerciniai laivai paprastai optimaliai išnaudoja paskutinį reisą ir prieš išmontavimą veža į Aziją prekes. Jei išplaukdamas iš ES uosto laivo savininkas nepareiškia ketinimo išmontuoti laivą, atitinkamos institucijos apskritai negali įsikišti. Atliekų vežimo reglamentu nustatomos eksportuojančios ir importuojančios valstybių, o atitinkamais atvejais – ir tranzito valstybių, teisės ir įpareigojimai. Tačiau uostų valstybės ne visada informuojamos apie savininko ketinimą išmontuoti laivą. Gana dažnai pasitaiko, kad laivas parduodamas kitam veiklos vykdytojui neva toliau eksploatuoti, tačiau iš tiesų jis atiduodamas į laivų išmontavimo kompleksą.

Siekdamos galimybės taikyti dabartines teisės nuostatas ir visų pirma draudimą laivus, kurių eksploatavimas baigiamas, išvežti už OECD valstybių ribų, valstybės narės turėtų dėti neproporcingai dideles vykdymo užtikrinimo pastangas, nes OECD valstybėse trūksta perdirbimo pajėgumų, o visi laivai turi teisinę galimybę pakeisti registracijos valstybę (vėliavos valstybę).

Siekdamos pagerinti padėtį Bazelio konvencijos šalys 2004 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (angl. IMO) paprašė parengti privalomus laivų perdirbimo reikalavimus⁴. 2006 m. Bazelio konvencijos šalys pritarė IMO žingsniams rengiant laivų perdirbimo konvencijos projektą ir pripažino, kad reikėtų vengti to paties tikslo siekti skirtingomis priemonėmis. Šalių paprašyta atlikti Bazelio konvencija nustatyto kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygio vertinimą ir laivų perdirbimo konvencija nustatomo kontrolės ir vykdymo užtikrinimo numatomo lygio vertinimą ir abi konvencijas palyginti⁵.

³ Laivo laužo svoris dažniausiai reiškiamas vandentalpos be krovinių tonomis (angl. light displacement tonnes – LDT), apskaičiuojamas neįtraukiant krovinių, kuro, balastinio vandens bei kt. ir maždaug atitinka plieninės laivo konstrukcijos svorį.

⁴ Sprendimas VII/26 dėl aplinkai tinkamo laivų išmontavimo valdymo, priimtas 7-ojoje Bazelio konvencijos šalių konferencijoje.

⁵ Žr. Sprendimą VIII/11 <http://www.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16e.pdf#viii11>.

2009 m. gegužės mėn. Tarptautinė jūrų organizacija priėmė tarptautinę Honkongo konvenciją dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (toliau – Honkongo konvencija). Šiai konvencijai įsigaliojus šalys (įskaitant ES valstybes nares) savo didelius komercinius laivus turės išmontuoti tik valstybėse, kurios yra konvencijos šalys. Tai gali būti ir Azijos valstybės, tik jų laivų išmontavimo kompleksai turės atitikti tarptautinius standartus (aukštesnius nei dabartiniai). Konvencijos nerasirašusių valstybių laivai šiuose kompleksuose turės būti išmontuojami taip pat kaip ir su konvencijos šalių vėliavomis plaukioję laivai (straipsnis dėl draudimo suteikti palankesnes sąlygas).

Honkongo konvencija buvo priimta 2009 m., tačiau, kad ji įsigaliotų ir pasijustų jos poveikis, ją dar turi ratifikuoti pakankamai didelių vėliavos valstybių ir perdirbimo valstybių. To galima tikėtis ne anksčiau kaip 2020 m. Ši Konvencija įsigalios praėjus dvidešimt keturiems mėnesiams nuo tos dienos, kai bus įvykdytos šios sąlygos:

- ne mažiau kaip 15 valstybių pasirašo konvenciją be išlygų dėl ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo arba deponuoja reikiamus ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo aktus;
- šių valstybių prekybos laivynai bendrai sudaro ne mažiau kaip 40 % pasaulio prekybos laivų bendrosios talpos ir
- bendras didžiausias metinis per praėjusius 10 metų perdirbtų laivų tūris sudaro ne mažiau kaip 3 % tų pačių valstybių prekybos laivų bendrosios talpos kartu sudėjus.

Bazelio konvencijos šalys pritarė Honkongo konvencijos priėmimui 2010 m.⁶ ir ėmėsi atlikti preliminarų vertinimą siekdamas nustatyti, ar šia konvencija nustatomas kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygis yra lygiavertis nustatytajam Bazelio konvencija⁷.

Europos Sąjunga ir jos valstybės narės 2010 m. balandžio mėn. užbaigė vertinimą išvada, kad laivų, kurie pagal Bazelio konvenciją priskiriami prie atliekų, atveju Honkongo konvencija nustatomas kontrolės ir vykdymo užtikrinimo lygis yra bent jau lygiavertis tam, kuris nustatytas Bazelio konvencija⁸.

2011 m. spalio mėn. Bazelio konvencijos šalys paragino ratifikuoti Honkongo konvenciją, kad ji galėtų įsigalioti⁹.

Komisija 2007 m. priėmė Žaliąją knygą dėl geresnio laivų išmontavimo, o 2008 m. – komunikatą, kuriuo siūloma ES laivų išmontavimo strategija¹⁰. Toje strategijoje dėmesys sutelkiamas į priemones, kuriomis siekiama kuo greičiau, jau pereinamuoju laikotarpiu prieš įsigaliojant Honkongo konvencijai, pagerinti laivų išmontavimo sąlygas, t. y. įgyvendinti pagrindinius konvencijos elementus, skatinti savanoriškus sektoriaus veiksmus, teikti

⁶ Sprendimas OEWG-VII/12 dėl aplinkai tinkamo laivų išmontavimo valdymo.

⁷ Žr. Sprendimą OEWG VII/12, <http://archive.basel.int/meetings/oweg/oweg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Europos Sąjungos ir jos valstybių narių pateiktą dokumentą galima rasti <http://archive.basel.int/ships/oweg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Sprendimas X/ AA dėl aplinkai tinkamo laivų išmontavimo, priimtas 10-ojoje Bazelio konvencijos šalių konferencijoje.

¹⁰ 2008 m. lapkričio 19 d. Komunikatas COM(2008) 767 *final*, kuriuo pateikiama ES geresnio laivų išmontavimo strategija, ir Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SEC(2008) 2846 dėl tos strategijos poveikio vertinimo.

techninę pagalbą ir paramą besivystančioms šalims ir užtikrinti geresnį dabartinių teisės aktų vykdymą. Įgyvendinant strategiją jau pasiekta šių rezultatų:

- priimta konvencija, kuria bus sustiprintas laivų perdirbimas pritaikant perdirbimo tvarką pagal laivų specifiškumą, ir išsamūs reikalavimai, kuriuos turi atitikti patobulinti perdirbimo kompleksai;
- parama savanoriškiems sektoriaus veiksams, įgyvendinamiems dar prieš įsigaliojant konvencijai:
 - savanoriškam konvencijos reikalavimų ir gairių taikymui (pvz., sudarant pavojingų medžiagų sąrašus),
 - aplinkai saugių pardavimo sutarčių sudarymui,
 - investicijoms į saugius ir patikimus perdirbimo kompleksus;
- vykdytos studijos, moksliniai tyrimai ir bandomieji projektai siekiant įvertinti pažangą ir populiarinti geresnes laivų, kuriems taikoma Honkongo konvencija, ir kitų laivų perdirbimo technologijas;
- Komisijai sužinojus, kad tam tikri laivai bus atiduodami perdirbti, ji ėmėsi geresnio Atliekų vežimo reglamento įgyvendinimo veiksmų;
- laivų perdirbimo valstybėms skirta parama pagal Teminę aplinkos ir tvaraus gamtos išteklių, įskaitant energiją, valdymo programą (angl. ENRTP) skiriamų subsidijų forma; subsidijos skirtos Pasaulinei tvaraus laivų perdirbimo programai, už kurią bendrai atsako Bazelio konvencijos, Tarptautinės jūrų organizacijos ir Tarptautinės darbo organizacijos sekretoriatai.

1.2. Pasiūlymo tikslas

Laivų perdirbimo reglamento tikslas yra smarkiai sumažinti neigiamą poveikį, susijusį su laivų, plaukiojusių su ES vėliava, perdirbimu, ypač pietų Azijoje, išvengiant nereikalingos ekonominės naštos. Siūlomu reglamentu reikalaujama anksčiau pradėti įgyvendinti Honkongo konvencijos reikalavimus, taip paspartinant jos įsigaliojimą visame pasaulyje.

1.3. Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

Pasiūlymas susijęs su laivų perdirbimo reglamento priėmimu. Laivų, kuriems taikoma Honkongo konvencija, atveju naująjį reglamentą ketinama taikyti vietoj dabartinio Reglamento (EB) Nr. 1013/2006¹¹.

¹¹ 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2.1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Rengdama šį teisės akto pasiūlymą papildantį poveikio vertinimą, Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis ir rėmėsi išorės ekspertų pastabomis, gautomis per 2009 m. balandžio–birželio mėn. vykusią viešą konsultaciją ir keturis ekspertų seminarus.

Dauguma suinteresuotųjų šalių aiškiai pritarė, kad ES valstybės narės turėtų skubiai ratifikuoti Honkongo konvenciją, kad parodžiusios pavyzdį kitoms valstybėms paspartintų jos įsigaliojimą. Daugelis suinteresuotųjų šalių pritaria, kad ES anksčiau įgyvendintų konvenciją, nes mano, kad neleistina laukti jos įsigaliojimo, kai laivus ardantys darbininkai žūva arba patiria sužeidimų darbe, o aplinkai daroma didelė žala. Kai kurios mano, kad ES neturėtų įvesti papildomų reikalavimų, kuriais viršijama konvencija. Nuomones, atsakymų į viešos konsultacijos klausimus santraukas ir suinteresuotųjų šalių seminarų ataskaitas galima rasti internete¹².

Europos Parlamentas, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas ir Taryba svarstė komunikatą ir, atitinkamai, 2009 m. kovo 26 d. priėmė rezoliuciją¹³, 2009 m. gegužės 13 d. – nuomonę¹⁴, o 2010 m. spalio 21 d. – išvadas¹⁵ dėl ES geresnio laivų išmontavimo strategijos.

2.2. Poveikio vertinimas

Poveikio vertinimą Komisija atliko siekdama apsvarstyti laivų perdirbimo tvarkos, kurios vykdymas galėtų būti veiksmingai užtikrintas, galimybes. Analizėje aptartas įvairių galimybių ekonominis, socialinis ir aplinkosauginis poveikis.

Buvo atsižvelgta į poveikio vertinimo valdybos rekomendacijas – pagrindinės korekcijos buvo susijusios su poreikiu aiškiau apibrėžti problemą, aiškiau apibūdinti veiksmus, kurių jau imtasi laivų perdirbimo valstybėse pagal bazinio lygio scenarijų, intervencijos logikos sustiprinimu ir geresne specifinių bei veiklos tikslų ir problemų bei veiksmų sąsaja; šios rekomendacijos padėjo pagilinti politikos galimybių, ypač galimų vykdymo ir atitikties užtikrinimo sunkumų, vertinimą.

Kaip parodyta poveikio vertinime, nustatytus tikslus visiškai atitinka tik politikos priemonių rinkinys D.

Pagal šią galimybę priimamas *ad hoc* reglamentas, galiojantis laivams, kuriems taikoma Honkongo konvencija (dideliems komerciniams jūros laivams). Šis reglamentas būtų taikomas visą su ES vėliava plaukiojančių laivų eksploatavimo trukmę, pagal jį Honkongo konvencijos reikalavimai būtų pradėti įgyvendinti anksčiau ir, kaip leidžiama konvencijoje, numatomi griežtesni laivų perdirbimo kompleksų aplinkosaugos reikalavimai. Su ES valstybių narių vėliava plaukiojusių laivus perdirbti būtų galima tik reikalavimus atitinkančiuose kompleksuose.

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

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

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

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

ES valstybės narės būtų laiku raštu informuojamos apie laivo savininko ketinimą atiduoti laivą perdirbti. Šiuo reikalavimu ir įvestomis sankcijomis, kurios būtų lygiavertės taikomoms pagal dabartinius teisės aktus arba už jas griežtesnės, būtų užtikrinamas taisyklių laikymasis. Nors sunku tikėtis, kad dabartiniai išmontavimo kompleksai, kuriuose laivas tiesiog ištraukiamas į krantą, galėtų atitikti šiuos reikalavimus, gali būti, kad patobulinti kompleksai juos atitiks ateityje. Siekiant išvengti painiavos, dubliavimosi ir administracinės naštos, laivams, kuriems taikomas naujasis reglamentas, nebebūtų taikomas Atliekų vežimo reglamentas.

Šis politikos priemonių paketas yra šio pasiūlymo pagrindas.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Pasiūlymo santrauka

Tai naujo *ad hoc* reglamento pasiūlymas dėl laivų, kuriems taikoma Honkongo konvencija (didelių komercinių jūros laivų). Jis taikomas visą su ES vėliava plaukiojančių laivų eksploataavimo trukmę, pagal jį kai kurie Honkongo konvencijos reikalavimai (dėl pavojingų medžiagų sąrašo sudarymo, įpareigojimo perdirbti laivus saugiuose ir tinkamuose kompleksuose, bendrieji reikalavimai, taikomi laivams iki perdirbimo) pradedami įgyvendinti anksčiau ir, kaip leidžiama konvencijos, įtraukiamos griežtesnės aplinkosaugos nuostatos, kurių būtina laikytis dar prieš įsigaliojant konvencijai (dėl laivų perdirbimo kompleksų reikalavimų, laivų perdirbimo kompleksų Europos Sąjungos sąrašo sudarymo, laivų savininkų ir laivų perdirbimo komplekso sutarčių sudarymo).

Įpareigojimas sudaryti ir turėti laive esančių pavojingų medžiagų sąrašą

Su ES valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai turės sudaryti ir visą eksploataavimo trukmę turėti laive esančių pavojingų medžiagų sąrašą. Naujų laivų, kurių vėliavos valstybė yra ES valstybė narė, reikalaujama sąrašą sudaryti nedelsiant, o jau eksploatuojamiems laivams tam suteikiamas penkerių metų laikotarpis, išskyrus tuos atvejus, kai laivas atiduodamas perdirbti anksčiau.

Prieš laivą atiduodant perdirbti sąrašas turi būti atnaujintas ir visiškai išsamus, kad pasirinktas laivų perdirbimo kompleksas galėtų ir turėtų teisę tvarkyti visas laive esančias pavojingas medžiagas ir atliekas.

Su valstybės narės vėliava plaukioję laivai turės būti perdirbami saugiuose ir aplinkai tinkamuose laivų perdirbimo kompleksuose.

Remiantis techniniais Honkongo konvencijos reikalavimais buvo parengtas reikalavimų, kuriuos turi atitikti laivų perdirbimo kompleksai, sąrašas. Nustatyti ir papildomi reikalavimai, kuriais siekiama geriau apsaugoti žmonių sveikatą ir aplinką ir visų pirma užtikrinti, kad visos pavojingos atliekos būtų tvarkomos aplinkai tinkamu būdu tiek laivų perdirbimo kompleksuose, tiek jas pervežus į atliekų tvarkymo įrenginius.

Šiuos reikalavimus atitinkantys atskiri kompleksai teiks paraiškas dėl įtraukimo į laivų perdirbimo kompleksų Europos Sąjungos sąrašą. Su ES valstybių narių vėliava plaukiojusius laivus perdirbti bus galima tik į Europos Sąjungos sąrašą įtrauktuose kompleksuose.

Kai įsigalios Honkongo konvencija, šalys turės sudaryti ir pateikti laivų perdirbimo kompleksų, kuriems jos pagal konvenciją suteikė veiklos leidimus, sąrašus. Šie sąrašai bus perduoti Tarptautinei jūrų organizacijai tinkamai išplatinti. Kai šie kompleksų sąrašai bus prieinami tarptautiniu lygmeniu, Reglamentą dėl laivų perdirbimo reikės persvarstyti, kad būtų išvengta administracinės naštos ir dubliavimosi su laivų perdirbimo kompleksų Europos Sąjungos sąrašo sudarymo darbu. Pavyzdžiui, galėtų būti įdiegtas abipusio pripažinimo mechanizmas.

Iki perdirbimo taikomi specifiniai reikalavimai

Prieš pristatant su valstybės narės vėliava plaukiojusį laivą į perdirbimo kompleksą, jame turės būti iki minimumo sumažintas pavojingų atliekų kiekis (šių atliekų gali būti ir krovinio likučiuose, mazute bei kt.).

Specifiniu tanklaivių atveju laivų savininkai turės užtikrinti, jog laivai į perdirbimo kompleksą patektų tokios būklės, kad jiems būtų galima suteikti patekti saugios erdvės (angl. Safe-for-entry) ir karštojo apdirbimo darbams saugios erdvės (angl. Safe-for-hot-work) sertifikatus siekiant apsaugoti laivų perdirbimo kompleksų darbininkus nuo sproginų ir (mirtinų) nelaimių.

Atitiktis Sąjungos teisės aktams gerinimas

Kitaip nei dabartiniai teisės aktai, siūlomas reglamentas grindžiamas Honkongo konvencija nustatyta kontrolės ir vykdymo užtikrinimo sistema, kuri specialiai pritaikyta laivams ir tarptautinei laivybai (sertifikatai, apžiūros, specifiniai valstybių narių įpareigojimai ir kt.).

Šiuo reglamentu leidžiama laivus perdirbti OECD nepriklausančiose valstybėse esančiuose kompleksuose, jei šie atitinka reikalavimus ir yra įtraukti į Europos Sąjungos sąrašą – tokiu būdu sprendžiama ir šiuo metu aktuali laivų savininkams prieinamų perdirbimo pajėgumų trūkumo problema.

Be to, ES valstybės narės bus laiku raštu informuojamos apie laivo savininko ketinimą atiduoti laivą perdirbti – taip išvengiama sudėtingos užduoties nustatyti, kada laivas tampa atliekomis. Valstybės narės gaus informaciją apie planuojamą perdirbimo pradžią ir apie jo užbaigimą. Palygindamos laivų, kuriems išdavė pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatą, ir laivų, kurie buvo perdirbti leidimą turinčiuose kompleksuose, sąrašus jos galės lengviau aptikti neteisėto perdirbimo atvejus. Be to, bus įvestos labiau pritaikytos ir aiškesnės nei dabartiniais teisės aktais numatytos sankcijos. Taikant šiuos reikalavimus, turint pakankamai teisėtų saugaus ir tinkamo laivų perdirbimo pajėgumų ir įgyvendinus pagal laivų specifiškumą pritaikytą kontrolės sistemą, bus užtikrinta geresnė atitiktis teisės aktams.

Galiausiai, siekiant išvengti painiavos, dubliavimosi ir administracinės naštos, laivams, kuriems taikomas naujasis reglamentas, nebebus taikomas Atliekų vežimo reglamentas.

3.2. Teisinis pagrindas

Šis pasiūlymas pagrįstas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnio 1 dalimi.

3.3. Subsidiarumo principas

Subsidiarumo principas taikomas, jeigu pasiūlymas nepriskiriamas išimtinai ES kompetencijai.

Laivų perdirbimas jau reglamentuojamas Europos teisės aktais, konkrečiai Atliekų vežimo reglamentu.

Europos Sąjunga negali tapti Honkongo konvencijos šalimi, nes ja gali būti tik Tarptautinei jūrų organizacijai priklausanti valstybė. Todėl pagrindinis vaidmuo ratifikuojant šią konvenciją ir siekiant jos nuostatų įsigaliojimo teks ES valstybės narėms, visų pirma vėliavos valstybėms.

Individualių valstybių narių veiksmų nepakaks, nes ne visos valstybės narės Honkongo konvencijos ratifikavimą laiko prioritetu. Akivaizdu, kad su skirtingomis valstybėmis narėmis susijusiems dideliems komerciniams su ES vėliava plaukiojantiems laivams taikyti nevienodus teisinius reikalavimus yra rizikinga – laivai gali pakeisti vėliavą ir valstybės narės, kurios yra vėliavos valstybės, gali susidurti su nelygiomis konkurencinėmis sąlygomis.

Sudarius laivų perdirbimo kompleksų, atitinkančių reikalavimus, Europos Sąjungos sąrašą, bus išvengta ES valstybių narių darbo dubliavimosi ir palengvintos jų kaip vėliavos valstybių atliekamos kontrolės procedūros.

Honkongo konvenciją įtraukus į Europos teisės aktus valstybės narės būtų skatinamos priimti suderintus sprendimus ir pagreitinti ratifikavimo procesą. Be to, ankstyvi ES veiksmi paskatintų trečiąsias valstybes labiau nei atskirų valstybių narių veiksmi ir tikėtina, kad Honkongo konvencija įsigalios greičiau. Todėl prie šio reglamento pasiūlymo pridedamas Tarybos sprendimo, kuriuo valstybėms narėms leidžiama atsižvelgiant į Europos Sąjungos interesus ratifikuoti 2009 m. Honkongo konvenciją dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo arba prie jos prisijungti, pasiūlymas.

3.4. Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Papildoma ūkinės veiklos vykdytojų ir nacionalinių institucijų našta nėra didinama labiau nei reikia norint užtikrinti, kad laivų perdirbimas būtų vykdomas saugiu ir aplinkai tinkamu būdu. Nors įgyvendinus pasiūlymą laivų savininkai patirs papildomų išlaidų (pavojingų medžiagų sąrašų sudarymo ir apžiūrų), tikimasi, kad jos bus kompensuotos didele socialine ir aplinkosaugos nauda.

3.5. Pasirinkta priemonė

Siūloma priemonė – reglamentas.

Reglamentas yra tinkama teisinė priemonė, nes juo laivų savininkams ir valstybėms narėms tiesiogiai ir per trumpą laiką nustatomi tikslūs reikalavimai, kurie turi būti įgyvendinti tuo pat metu ir vienodai visoje Sąjungoje. Nustačius saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo kompleksų reikalavimus ir sudarius laivų perdirbimo kompleksų Europos Sąjungos sąrašą visų pirma būtų užtikrintas suderintas Honkongo konvencijos įgyvendinimas.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas ES biudžetui poveikio neturi.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl laivų perdirbimo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) laivams, kurie yra laikomi atliekomis ir per valstybių sienas plukdomi perdirbti, taikoma Bazelio konvencija dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės (toliau – Bazelio konvencija) ir 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo¹⁶. Reglamentu (EB) Nr. 1013/2006 įgyvendinama Bazelio konvencija ir tarptautiniu lygmeniu dar neįsigaliojęs 1995 m. priimtas konvencijos pakeitimas¹⁷, kuriuo uždraudžiama į Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijai (OECD) nepriklausančias valstybes eksportuoti pavojingas atliekas. Kadangi laivuose esama pavojingų medžiagų, jie paprastai priskiriami prie pavojingų atliekų ir todėl juos draudžiama eksportuoti perdirbti OECD nepriklausančių valstybių kompleksuose;
- (2) dabartinių teisės aktų laikymosi kontrolės ir užtikrinimo tarptautiniu lygmeniu mechanizmai yra nepritaikyti laivų ir tarptautinės laivybos specifiškumui ir pasirodė esą neveiksmingi siekiant užkirsti kelią nesaugiai ir netinkamai laivų perdirbimo praktikai;
- (3) dabartinių OECD valstybėse veikiančių laivų perdirbimo pajėgumų, į kuriuos teisėta atiduoti su valstybių narių vėliavomis plaukiojančius laivus, nepakanka. OECD nepriklausančiose valstybėse jau veikiančių saugių ir tinkamų perdirbimo pajėgumų pakaktų visiems su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojusiems laivams perdirbti; tikimasi, kad iki 2015 m. šie pajėgumai dar labiau padidės perdirbimo valstybėms

¹⁶ OL L 190, 2006 7 12, p. 1.

¹⁷ Dalinis Bazelio konvencijos pakeitimas (pakeitimas dėl uždraudimo), priimtas Bazelio konvencijos šalių Sprendimu III/1.

įgyvendinus priemones, kuriomis siekiama užtikrinti atitiktį Honkongo konvencijos reikalavimams;

- (4) Bazelio konvencijos šalių raginimu 2009 m. gegužės 15 d. Tarptautinėje jūrų organizacijoje buvo priimta Tarptautinė Honkongo konvencija dėl saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo (Honkongo konvencija). Honkongo konvencija įsigalios tik praėjus 24 mėnesiams nuo datos, kurią ją bus ratifikavę mažiausiai 15 valstybių, kurių prekybiniai laivynai kartu sudėjus sudaro mažiausiai 40 % pasaulio prekybinio laivyno bendrosios talpos ir kurių bendras didžiausias per pastaruosius 10 metų perdirbtų laivų tūris sudaro ne mažiau kaip 3 % tų valstybių prekybinių laivų bendrosios talpos kartu sudėjus. Valstybės narės turėtų pasinaudoti artimiausia galimybe ratifikuoti konvenciją, kad ji greičiau įsigaliotų. Konvencija apima laivų dizainą, konstrukciją, eksploatavimą ir paruošimą siekiant lengvesnio ir aplinkai tinkamesnio jų perdirbimo, nesumažinant jų saugumo ir eksploataavimo efektyvumo; ja taip pat nustatomi saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo kompleksų eksploataavimo reikalavimai ir tinkamas laivų perdirbimo atitikties tiems reikalavimams užtikrinimo mechanizmas;
- (5) Honkongo konvencijoje aiškiai numatoma, kad jos šalys turi imtis griežtesnių su tarptautine teise suderinamų priemonių siekiant saugaus ir aplinkai tinkamo laivų perdirbimo siekiant sustabdyti, apriboti arba iki minimumo sumažinti neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir aplinkai. Laivų perdirbimo kompleksų, atitinkančių šiame reglamente nustatytus reikalavimus, Europos Sąjungos sąrašas padėtų siekti šio tikslo ir geriau užtikrinti reikalavimų laikymąsi, nes vėliavos valstybėms būtų lengviau vykdyti perdirbti atiduodamų laivų kontrolę. Laivų perdirbimo kompleksų reikalavimai turėtų būti grindžiami Honkongo konvencijos reikalavimais;
- (6) valstybės narės, kurios savo laivus siunčia į Honkongo konvencijos reikalavimus atitinkančius patobulintus perdirbimo kompleksus, yra ekonomiškai suinteresuotos užtikrinti, kad Honkongo konvencija įsigaliotų kuo greičiau ir visame pasaulyje būtų sudarytos vienodos veiklos sąlygos;
- (7) laivai, kuriems netaikoma Honkongo konvencija ir šis reglamentas, turėtų ir toliau būti perdirbami laikantis atitinkamai Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 ir 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinančios kai kurias direktyvas¹⁸, reikalavimų;
- (8) siekiant išvengti to paties tikslo reguliavimo priemonių dubliavimosi, būtina patikslinti atitinkamas šio reglamento, Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 ir Direktyvos 2008/98/EB taikymo sritis;
- (9) aiškinant šio reglamento reikalavimus turėtų būti atsižvelgiama į Tarptautinės jūrų organizacijos parengtas Honkongo konvenciją papildančias gaires;
- (10) valstybės narės turėtų imtis priemonių siekdamas užkirsti kelią laivų perdirbimo taisyklių apėjimui ir padidinti laivų perdirbimo skaidrumą. Kaip numatyta Honkongo konvencijoje, valstybės narės turėtų teikti informaciją apie laivus, kuriems išduotas pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas, ir laivus, dėl kurių pateikta perdirbimo

¹⁸ OL L 312, 2008 11 22, p. 3.

užbaigimo pažyma, ir informaciją, susijusią su neteisėto perdirbimo atvejais ir veiksmis, kurių imtasi tais atvejais;

- (11) siekdamos užkirsti kelią laivų perdirbimo taisyklių apėjimui, valstybės narės turėtų nustatyti nuobaudų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taisykles ir užtikrinti, kad tos nuobaudos būtų taikomos. Nuobaudos, kurios gali būti civilinio ar administracinio pobūdžio, turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;
- (12) siekiant atsižvelgti į su atitinkamomis tarptautinėmis konvencijomis susijusius pokyčius, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti teisės aktus dėl šio reglamento priedų atnaujinimo. Ypač svarbu, kad Komisija parengiamųjų darbų metu tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Ruošdama ir rengdama deleguotuosius aktus Komisija turėtų užtikrinti, kad susiję dokumentai būtų tuo pačiu metu tinkamai laiku persiųsti Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (13) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Šiais įgaliojimais Komisija turėtų naudotis pagal 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai¹⁹;
- (14) kadangi šio reglamento tikslo sustabdyti, sumažinti arba panaikinti žmonių sveikatai ir aplinkai tenkanti neigiamą su valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų perdirbimo, eksploatavimo ir priežiūros poveikį valstybės narės pačios negali tinkamai įgyvendinti dėl tarptautinio laivybos ir laivų perdirbimo veiklos pobūdžio ir todėl jis gali būti geriau įgyvendintas Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali priimti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu reglamentuojama tik tai, kas būtina tam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I ANTRAŠTINĖ DALIS – TAIKYMO SRITIS IR APIBRĖŽTYS

1 straipsnis

Tikslas

Šio reglamento tikslas yra sustabdyti, sumažinti arba panaikinti žmonių sveikatai ir aplinkai tenkanti neigiamą su valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų perdirbimo, eksploatavimo ir priežiūros poveikį.

¹⁹ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

2 straipsnis

Apibrėžtys

1. Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:
 - (1) laivas – bet kokio tipo jūros aplinkoje eksploatuojamas arba eksploatuotas laivas, įskaitant povandeninius laivus, plūdriąsias konstrukcijas, plūdriąsias platformas, keliamąsias platformas, plūdriuosius sandėliavimo įrenginius (FSU), plūdriuosius produkcijos sandėliavimo ir iškrovimo įrenginius (FPSO) ir laivus su išmontuota įranga arba velkamus laivus;
 - (2) naujas laivas – vienas iš toliau nurodytų laivų:
 - (a) laivas, kurio statybos sutartis sudaryta šio reglamento įsigaliojimo dieną arba vėliau,
 - (b) jei nėra statybos sutarties – laivas, kurio kilis paklotas arba panašus statybos etapas pasiektas šio reglamento įsigaliojimo dieną arba per šešis mėnesius po jos,
 - (c) laivas, kuris pristatomas šio reglamento įsigaliojimo dieną arba per 30 mėnesių po jos;
 - (3) tanklaivis – naftos tanklaivis, kaip apibrėžta Apsaugos nuo teršimų iš laivų prevencijos konvencijos (MARPOL konvencijos) I priede, arba nuodingų skystų medžiagų vežimo (NLS) tanklaivis, kaip apibrėžta tos konvencijos II priede;
 - (4) pavojinga medžiaga – pavojų žmonių sveikatai arba aplinkai galinti kelti medžiaga arba cheminė medžiaga, įskaitant chemines medžiagas, kurios laikomos pavojingomis pagal Tarybos direktyvą 67/548/EEB²⁰ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą 1272/2008²¹;
 - (5) laivų perdirbimas – veikla, kurios metu laivai visiškai arba iš dalies išmontuojami laivų perdirbimo kompleksuose siekiant sudedamąsias dalis ir medžiagas surinkti regeneruoti bei pakartotinai panaudoti ir atitinkamai pasirūpinama pavojingomis ir kitomis medžiagomis, taip pat su tuo susijusios operacijos, kaip antai sudedamųjų dalių ir medžiagų saugojimas ir tvarkymas perdirbimo vietoje, išskyrus jų tolesnį apdorojimą arba pašalinimą kituose įrenginiuose;
 - (6) laivų perdirbimo kompleksas – valstybėje narėje arba trečiojoje valstybėje esantis apibrėžtas plotas, laivų statykla arba įrenginys, naudojamas laivams perdirbti;
 - (7) perdirbimo bendrovė – laivų perdirbimo komplekso savininkas arba kita organizacija ar asmuo, kuriam tas savininkas perdavė laivų perdirbimo vykdymo atsakomybę;

²⁰ OL 196, 1967 8 16, p. 1.

²¹ OL L 353, 2008 12 31, p. 1.

- (8) administracija – vyriausybės institucija, kuriai valstybė tam tikrame geografiniame rajone arba kompetencijos srityje paskyrė atsakomybę už pareigų, susijusių su laivais, plaukiojančiais su tos valstybės vėliava arba eksploatuojamais jos įgaliojimu, vykdymą;
- (9) kompetentinga institucija – vyriausybės institucija, kuri yra valstybės paskirta tam tikrame geografiniame rajone arba kompetencijos srityje būti atsakinga už pareigų, susijusių su tos valstybės narės jurisdikcijai priklausančiais laivų perdirbimo kompleksais, vykdymą;
- (10) bendroji talpa – pagal talpos apskaičiavimo taisyklės, nustatytas Tarptautinės konvencijos dėl laivų matmenų nustatymo I priede arba bet kurioje paskesnėje konvencijoje, apskaičiuota bendroji talpa (GT);
- (11) kompetentingas asmuo – tinkamos kvalifikacijos asmuo, išėjęs reikiamus mokymus ir turintis pakankamai žinių, patirties ir įgūdžių specifiniam darbui atlikti;
- (12) darbdavys – fizinis ar juridinis asmuo, įdarbinantis vieną arba daugiau laivų perdirbimu užsiimančių darbuotojų;
- (13) laivo savininkas – kaip laivo savininkas užregistruotas fizinis ar juridinis asmuo, įskaitant fizinius ir juridinius asmenis, kuriems laivas priklauso ribotą laiką, kol bus parduotas arba atiduotas į laivų perdirbimo kompleksą, arba, jei registracijos nėra, fizinis ar juridinis asmuo, kuriam priklauso laivas, arba kita organizacija ar asmuo, kuriam tas savininkas perdavė laivo eksploatavimo atsakomybę, taip pat juridinis asmuo, eksploatuojantis valstybei priklausantį laivą;
- (14) naujas panaudojimas – sistemų, įrangos įmontavimas ir laivo izoliacinės ar kitokios medžiagos panaudojimas laive po šio reglamento įsigaliojimo dienos;
- (15) patekti saugi erdvė – laivo erdvė, atitinkanti šiuos kriterijus:
 - (a) deguonies kiekis aplinkos ore ir degių garų koncentracija atitinka saugias ribas,
 - (b) nuodingų medžiagų koncentracija aplinkos ore neviršija leidžiamų ribų,
 - (c) dėl likučių ir medžiagų, susijusių su darbu, kurį leido atlikti kompetentingas asmuo, į aplinkos orą nepateks nekontroliuojamų nuodingų medžiagų kiekis arba nesaugios koncentracijos degių garų koncentracija, jei esamos aplinkos oro sąlygos bus išlaikomos, kaip reikalaujama;
- (16) karštojo apdirbimo darbams saugi erdvė – laivo erdvė, atitinkanti šiuos kriterijus:
 - (a) pasižymi saugiomis sąlygomis, kuriomis negresia sprogimas ir kurios atitinka bedujės erdvės statusą, todėl joje galima naudoti elektros lanką arba dujinio suvirinimo įrangą, pjovimo ir deginimo įrangą arba kitų formų atvirą ugnį ir vykdyti kaitinimo, šlifavimo operacijas arba operacijas, kurių metu išsiskiria kibirkštys,
 - (b) atitinka 15 punkte nustatytus patekti saugios erdvės kriterijus,

- (c) dėl karštojo apdirbimo darbų aplinkos oro sąlygos nepakis,
 - (d) visos gretimos erdvės yra išvalytos ir tinkamai tvarkomos, kad nekiltų ar neplistų gaisras;
- (17) vietos patikrinimas – laivų perdirbimo komplekso patikrinimas siekiant patvirtinti, kad jis atitinka patvirtintuose dokumentuose nurodytą būklę;
- (18) perdirbimo užbaigimo pažyma – laivo perdirbimo komplekso išduota patvirtinamoji pažyma, kurioje patvirtinama, kad laivo perdirbimas buvo užbaigtas pagal šį reglamentą;
- (19) darbuotojas – samdos santykių pagrindu nuolat ar laikinai darbą atliekantis asmuo, įskaitant subrangovams dirbantį personalą;
- (20) pripažinta organizacija – pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 391/2009²² pripažinta organizacija;
2. Taikant 1 dalies 11 punktą, kompetentingas asmuo gali būti kvalifikuotas darbuotojas arba valdymo sistemos darbuotojas, galintis atpažinti ir įvertinti profesinį pavojų, riziką, taip pat potencialiai pavojingų medžiagų arba nesaugių sąlygų poveikį laivo perdirbimo komplekso darbuotojams ir pajėgus parinkti būtiną apsaugą ir atsargumo priemones, reikalingas šiam pavojui, rizikai arba poveikiui pašalinti.

Nepažeidžiant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/36/EB²³ nuostatų, kompetentinga institucija gali nustatyti tinkamus tokių asmenų paskyrimo kriterijus ir jiems priskirtinas pareigas.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas laivams, turintiems teisę plaukioti su valstybės narės vėliava arba eksploatuojamiems jos įgaliojimu.
2. Šis reglamentas netaikomas:
 - (a) karo laivams, karinio laivyno pagalbiniais laivams arba kitiems valstybei narei priklausantiems ir jos eksploatuojamiems laivams, kurie esamu laiku naudojami tik valstybinei nekomercinei veiklai;
 - (b) laivams, kurių bendroji talpa mažesnė nei 500 GT;
 - (c) laivams, kurie visą jų eksploatavimo trukmę naudojami tik vandenyse, į kuriuos valstybės, su kurių vėliavomis tie laivai turi teisę plaukioti, turi suverenias teises arba kurie priklauso jų jurisdikcijai.

²² OL L 131, 2009 5 28, p. 11.

²³ OL L 255, 2005 9 30, p. 22.

II ANTRAŠTINĖ DALIS – LAIVAI

4 straipsnis

Pavojingų medžiagų kontrolė

1. Naujas medžiagų, kurių sudėtyje yra asbesto arba polichlorinuotų bifenilų, panaudojimas draudžiamas visuose laivuose pagal Tarybos direktyvą 96/59/EB²⁴.
2. Naujas medžiagų, kurių sudėtyje yra Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1005/2009²⁵ apibrėžtų kontroliuojamų medžiagų, panaudojimas draudžiamas visuose laivuose.
3. Naujas medžiagų, kuriose yra perfluoroktansulfonrūgštis ir jos darinių (PFOS), panaudojimas draudžiamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą Nr. 757/2010²⁶.
4. Valstybės narės imasi visų šių priemonių:
 - (a) uždrausti arba apriboti 1–3 dalyse nurodytų pavojingų medžiagų panaudojimą laivuose, turinčiuose teisę plaukioti su jų vėliavomis arba eksploatuojamuose jų įgaliojimu;
 - (b) uždrausti arba apriboti tokių medžiagų panaudojimą arba naudojimą laivuose, kol jie yra uostuose, laivų statyklose, remonto įrenginiuose arba jūroje esančiuose terminaluose;
 - (c) veiksmingai užtikrinti, kad laivai atitiktų a ir b punktuose nustatytus reikalavimus.

5 straipsnis

Pavojingų medžiagų sąrašas

1. Kiekviename naujame laive laikomas pavojingų medžiagų sąrašas.
2. Pavojingų medžiagų sąrašas sudaromas ir laikomas laive prieš laivą atiduodant perdirbti.
3. Jau eksploatuojami laivai, registruoti su trečiosios valstybės vėliava ir pateikę paraiškas registracijai su valstybės narės vėliava, užtikrina, kad laive būtų pavojingų medžiagų sąrašas.

²⁴ OL L 243, 1996 9 24, p. 31.

²⁵ OL L 286, 2009 10 31, p. 1.

²⁶ OL L 223, 2010 8 25, p. 29.

4. Pavojingų medžiagų sąrašas
 - (a) yra individualus kiekvieno laivo atveju;
 - (b) yra įrodymas, kad laivas laikosi pavojingų medžiagų panaudojimo arba naudojimo draudimo arba apribojimų, nurodytų 4 straipsnyje;
 - (c) parodo, kokių I priede nurodytų pavojingų medžiagų yra laivo struktūroje arba įrangoje, kur jos yra ir koks apytikris jų kiekis.
5. Jau eksploatuojamų laivų atveju, be 4 dalies reikalavimų, parengiamas ir planas, kuriame aprašomos regimoji ir (arba) mėginių ėmimo patikros, per kurias sudaromas pavojingų medžiagų sąrašas.
6. Pavojingų medžiagų sąrašą sudaro trys dalys:
 - (a) I priede nurodytų pavojingų medžiagų, kurių yra laivo struktūroje arba įrangoje, sąrašas, kuriame nurodyta, kur tos medžiagos yra ir koks apytikris jų kiekis (I dalis);
 - (b) laive esančių atliekų, įskaitant eksploatuojant laivą susikaupusių atliekų, sąrašas (II dalis);
 - (c) po sprendimo atiduoti laivą perdirbti priėmimo laive likusių atsargų sąrašas (III dalis).
7. Pavojingų medžiagų sąrašo I dalis visą laivo eksploatavimo trukmę tinkamai tvarkoma ir atnaujinama įtraukiant naujus I priede nurodytų pavojingų medžiagų panaudojimo atvejus ir nurodant atitinkamus laivo struktūros ir įrangos pakeitimus.
8. Prieš perdirbant laivą į sąrašą, be tinkamai sudarytos ir atnaujintos I dalies, dar turi būti įtraukta ir valstybės narės, su kurios vėliava plaukioja laivas, patikrinta eksploatavimo metu susikaupusioms atliekoms skirta II dalis ir atsargoms skirta III dalis.
9. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl I priede nurodytų pavojingų medžiagų sąrašė pateiktinų įrašų sąrašo atnaujinimo.

6 straipsnis

Laivų paruošimas perdirbti. Bendrieji reikalavimai

1. Laivų savininkai užtikrina, kad laivai
 - (a) prieš paskelbiant Europos Sąjungos sąrašą būtų perdirbami tik Europoje arba OECD valstybėse esančiuose laivų perdirbimo kompleksuose;
 - (b) po Europos Sąjungos sąrašo paskelbimo būtų perdirbami tik į šį sąrašą įtrauktuose laivų perdirbimo kompleksuose;

- (c) laikotarpiu prieš laivams patenkant į laivų perdirbimo kompleksą vykdytą veiklą taip, kad būtų kiek įmanoma sumažintas laive liekančių krovinių likučių, mazuto ir susikaupusių eksploatavimo atliekų kiekis;
 - (d) pagal 5 straipsnį atnaujintų ir užbaigtų pavojingų medžiagų sąrašą;
 - (e) turėtų paruošimo perdirbti sertifikatą, išduotą valstybės narės, su kurios vėliava laivas plaukiojo prieš bet kokius perdirbimo veiksmus.
2. Laivų savininkai taip pat užtikrina, kad į laivų perdirbimo kompleksą patekusių tanklaivių krovinių tankams ir siurbliams būtų galima suteikti patekti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams saugios erdvės sertifikatus.

7 straipsnis

Laivo perdirbimo planas

1. Konkrečiam laivui skirtas perdirbimo planas sudaromas prieš pradėdant perdirbti laivą.
2. Laivo perdirbimo planas turi atitikti šiuos reikalavimus:
 - (a) jį atsižvelgdamas į laivo savininko pagal 9 straipsnio 3 dalies b punktą pateiktą informaciją sudaro laivų perdirbimo kompleksas;
 - (b) jis sudaromas oficialia valstybės, suteikusios laivų perdirbimo kompleksui veiklos leidimą, kalba ir, jei tai ne anglų, prancūzų arba ispanų kalba, laivo perdirbimo planas išverčiamas į vieną iš šių kalbų;
 - (c) jame pateikiama informacija apie patekti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams saugios erdvės kriterijų nustatymą, jų laikymąsi ir jų laikymosi stebėsenos vykdymą ir kita būtina informacija;
 - (d) į jį įtraukiama informacija apie konkretaus laivo perdirbimo metu susikaupusias pavojingas medžiagas ir atliekas, įskaitant pavojingų medžiagų sąraše nurodytas medžiagas, ir apie tai, kaip šios pavojingos medžiagos ir atliekos bus tvarkomos perdirbimo įrenginyje bei vėlesnio atliekų tvarkymo įrenginiuose;
 - (e) jei laivas perdirbamas daugiau nei viename komplekse, plane nurodoma, kokiuose kompleksuose jis bus perdirbamas, kokia veikla bus vykdoma kiekviename laivų perdirbimo leidimą turinčiame komplekse ir veiklos vykdymo tvarka.

8 straipsnis

Apžiūros

1. Apžiūras atlieka administracijos arba jos vardu veikiančios pripažintos organizacijos pareigūnai.
2. Atliekamos tokios laivų apžiūros:
 - (a) pradinės apžiūros,
 - (b) pakartotinės apžiūros,
 - (c) papildomos apžiūros,
 - (d) galutinės apžiūros.
3. Pradinė apžiūra atliekama prieš pradėdant laivą eksploatuoti arba prieš tai, kai išduodamas pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas. Apžiūrą atliekantys pareigūnai patikrina, ar pavojingų medžiagų sąrašo I dalis atitinka šio reglamento reikalavimus.
4. Pakartotinės apžiūros atliekamos administracijos nurodytais intervalais, kurie neviršija penkerių metų. Apžiūrą atliekantys pareigūnai patikrina, ar pavojingų medžiagų sąrašo I dalis atitinka šio reglamento reikalavimus.
5. Bendra arba dalinė papildoma apžiūra gali būti atliekama laivo savininko prašymu po laivo struktūros, įrangos, sistemų, priedų, konfigūracijos ir medžiagų modifikavimo, pakeitimo kitais arba svarbaus taisymo. Apžiūrą atliekantis pareigūnai užtikrina, kad tokie modifikavimai, pakeitimai naujais arba svarbūs taisymai būtų atliekami taip, kad laivas atitiktų šio reglamento reikalavimus, taip pat jie patikrina, ar pavojingų medžiagų sąrašo I dalis yra atitinkamai iš dalies pakeista.
6. Galutinė apžiūra atliekama prieš nutraukiant laivo eksploatavimą ir prieš pradėdant jį perdirbti.

Tą apžiūrą atliekantys pareigūnai patikrina, ar

- (a) pavojingų medžiagų sąrašas atitinka šio reglamento reikalavimus,
- (b) laivo perdirbimo plane tinkamai atsižvelgiama į pavojingų medžiagų sąrašą pateiktą informaciją,
- (c) laivo perdirbimo plane pateikiama informacija:
 - (1) apie patekti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams saugios erdvės kriterijų nustatymą, jų laikymąsi ir jų laikymosi stebėsenos vykdymą,
 - (2) apie pavojingų medžiagų ir atliekų, susikaupusių perdirbant konkretų laivą laivų perdirbimo komplekse ir veiklos leidimą turinčiame atliekų tvarkymo įrenginyje,

- (d) laivo savininkas ir laivų perdirbimo kompleksas yra sudarę 9 straipsnio nuostatas atitinkančią sutartį,
 - (e) laivų perdirbimo kompleksas, kuriame bus perdirbamas laivas, įtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą.
7. Jau eksploatuojamų laivų, kuriuos ketinama išmontuoti, pradinė ir galutinė apžiūros atliekamos tuo pat metu.

9 straipsnis

Laivo savininko ir laivų perdirbimo komplekso sutartis

1. Laivo savininkas ir 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus atitinkantis laivų perdirbimo kompleksas sudaro laivo, kurį reikia perdirbti, perdirbimo sutartį.
2. Sutartis įsigalioja ne vėliau kaip 8 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytos galutinės apžiūros pareikalavimo dieną ir galioja iki perdirbimo užbaigimo.
3. Į sutartį įtraukiami šie laivo savininko įpareigojimai:
 - (a) taikyti 6 straipsnyje nurodytus bendruosius laivo paruošimo perdirbti reikalavimus;
 - (b) laivų perdirbimo kompleksui pateikti visą su laivu susijusią informaciją, būtiną 7 straipsniu reikalaujamam laivo perdirbimo planui parengti;
 - (c) jei laive esančių pavojingų medžiagų kiekis smarkiai neatitinka pavojingų medžiagų sąrašo ir todėl laivo negalima tinkamai perdirbti, atsiimti laivą prieš pradėdant perdirbimą arba jau jį pradėjus, jei tai techniškai įmanoma.
4. Į sutartį įtraukiami šie laivų perdirbimo komplekso įpareigojimai:
 - (a) bendradarbiaujant su to laivo savininku pagal 7 straipsnį parengti specialiai tam laivui skirtą perdirbimo planą;
 - (b) naudojant II priede pateiktą formą laivo savininkui pranešti apie planuojamą laivo perdirbimo pradžią;
 - (c) uždrausti pradėti bet kokius laivo perdirbimo veiksmus, kol nepateiktas b punkte nurodytas pranešimas;
 - (d) rengiantis priimti perdirbti numatytą laivą, ne vėliau kaip 14 dienų prieš planuojamą perdirbimo pradžią atitinkamoms kompetentingoms institucijoms pranešti apie ketinimą perdirbti atitinkamą laivą nurodant:
 - i) valstybės, su kurios vėliava laivas turi teisę plaukioti, pavadinimą,
 - ii) datą, kurią laivas buvo užregistruotas toje valstybėje,
 - iii) laivo identifikacinį numerį (TJO numerį),

- iv) laivo, kai jis buvo pristatytas naujas, korpuso numerį;
 - v) laivo pavadinimą ir tipą,
 - vi) laivo registracijos uostą,
 - vii) laivo savininko asmenvardį (pavadinimą) ir adresą, taip pat TJO užregistruotą šio savininko identifikacinį numerį,
 - viii) bendrovės pavadinimą ir adresą, taip pat TJO užregistruotą bendrovės identifikacinį numerį,
 - ix) klasifikacinės bendrovės (visų klasifikacinių bendrovių), kuriai (-ioms) priskirtas laivas, pavadinimą (-us),
 - x) pagrindinius laivo duomenis: bendrą ilgį (angl. LOA), plotį (teorinį), gylį (teorinį), grynąjį svorį, bendrąją ir grynąją laivo talpą, variklio tipą ir galią,
 - xi) pavojingų medžiagų sąrašą ir
 - xii) preliminarų laivų perdirbimo planą;
- (e) visas laivų perdirbimo komplekse susikaupusias atliekas perkelti tik į tuos atliekų tvarkymo įrenginius, kuriems kompetentingos institucijos suteikė leidimą tas atliekas tvarkyti ir šalinti saugiu ir aplinkai tinkamu būdu;
 - (f) kai pagal šį reglamentą užbaigiamas dalinis arba bendras laivo perdirbimas, naudojant III priede pateiktą formą apie laivo perdirbimo užbaigimą pranešti laivo savininkui.
5. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl II priede pateikiamos planuojamos laivo perdirbimo pradžios pranešimo formos atnaujinimo.
 6. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl III priede pateikiamos laivo perdirbimo užbaigimo pažymos formos atnaujinimo.

10 straipsnis

Sertifikatų išdavimas ir patvirtinimas

1. Užbaigus pradinę apžiūrą, pakartotinę apžiūrą arba laivo savininko prašymu atliktą papildomą apžiūrą, valstybė narė išduoda pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatą, atitinkantį IV priede pateiktą formą. Prie šio sertifikato pridedama pavojingų medžiagų sąrašo I dalis.

Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl IV priede pateikiamos pavojingų medžiagų sąrašo sertifikato formos atnaujinimo.

2. Sėkmingai užbaigus 8 straipsnio 6 dalyje nustatytą gautinę apžiūrą, administracija išduoda paruošimo perdirbti sertifikatą, atitinkantį V priede nurodytą formą. Prie šio sertifikato pridedamas pavojingų medžiagų sąrašas ir laivo perdirbimo planas.
3. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl V priede pateikiamos paruošimo perdirbti sertifikato formos atnaujinimo. Kitos valstybės narės šio reglamento įgyvendinimo tikslais paruošimo perdirbti sertifikatą, išduotą po apžiūros, atliktos pagal 2 dalį, pripažįsta lygiaverčiu jų pačių išduotiems sertifikatams.
4. Paruošimo perdirbti sertifikatus išduoda arba patvirtina administracija arba jos vardu veikianti pripažinta organizacija.

11 straipsnis

Sertifikatų galiojimo trukmė ir sąlygos

1. Pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas išduodamas administracijos nurodytam laikotarpiui, kuri neviršija penkerių metų.
2. Pagal šio reglamento 10 straipsnį išduoto sąrašo sertifikato galiojimas nutraukiamas šiais atvejais:
 - (a) jei laivo būklė smarkiai neatitinka sertifikate nurodytų duomenų, taip pat jei pavojingų medžiagų sąrašo I dalis netinkamai tvarkoma ir atnaujinama atsižvelgiant į laivo struktūros ir įrangos pakeitimus;
 - (b) jei pakartotinės apžiūros neatliekamos administracijos nurodytais intervalais, kurie neviršija penkerių metų;
 - (c) jei sertifikatas išduodamas arba patvirtinamas nesilaikant šio reglamento 10 straipsnio.
3. Pagal šio reglamento 10 straipsnį išduoto paruošimo perdirbti sertifikato galiojimas nutraukiamas, jei laivo būklė smarkiai neatitinka sertifikate nurodytų duomenų.
4. Paruošimo perdirbti sertifikatą išduoda administracija ne daugiau kaip trims mėnesiams. Paruošimo perdirbti sertifikatą administracija arba jos vardu veikianti pripažinta organizacija gali pratęsti vienam reisui iš konkrečios vietos į laivų perdirbimo kompleksą.

III ANTRAŠTINĖ DALIS – LAIVŲ PERDIRBIMO KOMPLEKSAI

12 straipsnis

Laivų perdirbimo kompleksams taikomi reikalavimai

Laivai perdirbami tik tuose laivų perdirbimo kompleksuose, kurie įtraukti į Europos Sąjungos sąrašą.

Kad laivų perdirbimo kompleksas būtų įtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą, jis turi atitikti šiuos reikalavimus:

- (a) patekti saugiai ir aplinkai tinkamai suprojektuotas, pastatytas ir eksploatuojamas;
- (b) turėti tokias valdymo ir stebėsenos sistemas, procedūras ir technologijas, kurios nekeltų grėsmės darbuotojams arba netoli laivų perdirbimo komplekso įsikūrusiems gyventojams ir kuriomis būtų sustabdytas, apribojamas, iki minimumo sumažinamas ir kiek praktiškai įmanoma panaikintas neigiamas laivų perdirbimo veiklos poveikis aplinkai;
- (c) vykdyti neigiamo poveikio žmonių sveikatai ir aplinkai prevenciją;
- (d) turėti parengtą ir patvirtintą laivo perdirbimo planą;
- (e) parengti ir palaikyti parengties avarijoms ir atitinkamų veiksmų joms ištikus planą;
- (f) darbuotojams užtikrinti saugą ir mokymus, taip pat suteikti galimybę naudoti asmens saugos priemones atliekant operacijas, kurių metu šios priemonės būtinos;
- (g) registruoti incidentus, avarijas, profesines ligas ir lėtinį poveikį sveikatai ir, jei reikalauja kompetentingos institucijos, joms pranešti apie visus atvejus, kai šie incidentai, avarijos, profesinės ligos ir lėtinis poveikis paveikė arba galėjo paveikti darbuotojų saugumą, jų sveikatą ir aplinką;
- (h) užtikrinti saugų ir aplinktai tinkamą pavojingų medžiagų tvarkymą;
- (i) turėti kompetentingų institucijų leidimą vykdyti operacijas;
- (j) užtikrinti, kad avarijų likvidavimo priemonės, kaip antai priešgaisrinė įranga ir transporto priemonės, greitosios pagalbos automobiliai ir kranai, galėtų būti atgabenta ar patekti į visas laivų perdirbimo komplekso vietas;
- (k) užtikrinti, kad perdirbimo metu perdirbamame laive esančios pavojingos medžiagos būtų sulaikomos taip, kad nepatektų į aplinką ir ypač į eulitoralę;
- (l) parodyti, kad gali sustabdyti bet kokį nuotėkį, ypač eulitoralėje;
- (m) pavojingas medžiagas ir atliekas tvarkyti tik ant nelaidaus pagrindo, turinčio tinkamą drenažo sistemą;

- (n) užtikrinti, kad visos perdirbant laivą susikaupusios atliekos būtų perkeltos tik į tokius atliekų tvarkymo įrenginius, kuriems išduotas leidimas tas atliekas tvarkyti ir šalinti nekeliant grėsmės žmonių sveikatai ir aplinkai tinkamu būdu.

Taikant n punktą galima laikyti, kad atitinkama atliekų regeneravimo ar šalinamo operacija yra vykdoma aplinkai saugiu būdu, jei laivo perdirbimo kompleksas gali įrodyti, kad atliekų tvarkymo įrenginiais, į kurių pristatytos atliekos, veikia laikantis tokių žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos standartų, kurie yra lygiaverčiai nustatytiems Sąjungos teisės aktais.

13 straipsnis

Įrodymai, kuriuos turi pateikti laivų perdirbimo kompleksai

Kad galėtų užsiimti laivų perdirbimu ir būti įtraukta į Europos Sąjungos sąrašą, laivų perdirbimo kompleksas pateikia įrodymų, kad atitinka 12 straipsnyje nurodytus reikalavimus.

Visų pirma laivų perdirbimo kompleksas:

- (1) nurodo kompetentingos institucijos suteiktą leidimą, licenciją arba įgaliojimą vykdyti laivų perdirbimo veiklą ir nurodo laivų, kuriuos jam leista perdirbti, dydžio (didžiausio ilgio, pločio ir grynojo svorio) apribojimus ir kitus taikomus apribojimus;
- (2) patvirtina, kad su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava plaukiojantį laivą priims perdirbti tik pagal šio reglamento nuostatas;
- (3) pateikia įrodymų, kad yra pajėgus laivo perdirbimo proceso metu nustatyti pateikti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams atsparios erdvės kriterijus, jų laikytis ir vykdyti jų laikymosi stebėseną;
- (4) pateikia laivų perdirbimo komplekso žemėlapi ir jame nurodo, kur vykdomos laivų perdirbimo operacijos;
- (5) dėl kiekvienos I priede nurodytos medžiagos ir kiekvienos papildomos pavojingos medžiagos, kurios gali būti laivo struktūroje, nurodo:
 - (a) ar įrenginyje leidžiama pašalinti tą pavojingą medžiagą. Jei taip, nurodyti atsakingus darbuotojus, kuriems suteiktas leidimas tą medžiagą pašalinti, ir pateikti jų kompetencijos įrodymus;
 - (b) koks atliekų tvarkymo procesas – deginimas, šalinimas sąvartyne ar kt. – bus taikomas komplekse, pateikia įrodymų, kad tas procesas bus taikomas nekeliant pavojaus žmonių sveikatai, nedarant žalos aplinkai ir visų pirma
 - (i) nekeliant grėsmės vandens, oro, dirvožemio, augalų arba gyvūnų būklei,
 - (ii) nekeliant taršos triukšmu ar taršos kvapais,
 - (iii) nedarant neigiamo poveikio kraštovaizdžiui ar ypatingai svarbioms vietovėms;

- (c) koks atliekų tvarkymo procesas bus taikomas, jei pavojingas medžiagas ketinama perkelti į tolesnio atliekų tvarkymo įrenginį, nepriklausantį laivų perdirbimo kompleksui. Apie kiekvieną tolesnio atliekų tvarkymo įrenginį pateikiama tokia informacija:
- (i) atliekų tvarkymo įrenginio pavadinimas ir adresas,
 - (ii) įrodymai, kad atliekų tvarkymo įrenginiui suteiktas leidimas tvarkyti pavojingas medžiagas,
 - (iii) atliekų tvarkymo proceso aprašymas,
 - (iv) įrodymai, kad taikant tą atliekų tvarkymo procesą bus užtikrinta, jog nebūtų keliamas pavojus žmonių sveikatai, daroma žala aplinkai ir visų pirma nebūtų:
 - keliami grėsmė vandens, oro, dirvožemio, augalų arba gyvūnų būklei,
 - keliami tarša triukšmu ar tarša kvapais;
 - daromas neigiamas poveikis kraštovaizdžiui ar ypatingai svarbioms vietovėms.

14 straipsnis

Leidimų suteikimas valstybėse narėse esantiems laivų perdirbimo kompleksams

1. Kompetentingos institucijos laivų perdirbimo veiklos leidimus suteikia tiems jų valstybės teritorijoje esantiems laivų perdirbimo kompleksams, kurie atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus. Šis leidimas laivų perdirbimo kompleksams suteikiamas ne daugiau kaip penkeriems metams.
2. Valstybės narės sudaro ir atnaujina laivų perdirbimo kompleksų, kuriems suteikė leidimus pagal 1 dalį, sąrašą.
3. 2 dalyje nurodytas sąrašas nedelsiant ir ne kaip praėjus vieniems metams po šio reglamento įsigaliojimo pateikiamas Komisijai.
4. Jei laivų perdirbimo kompleksas nebeatitinka 12 straipsnyje nustatytų reikalavimų, valstybė narė panaikina jam suteiktą leidimą ir apie tai nedelsdama praneša Komisijai.
5. Jei leidimas pagal 1 dalį suteikiamas naujam laivų perdirbimo kompleksui, valstybė narė apie tai nedelsdama praneša Komisijai.

15 straipsnis

Ne Sąjungoje esantys laivų perdirbimo kompleksai

1. Ne Sąjungoje įsikūrusi perdirbimo bendrovė, norinti perdirbti su valstybių narių vėliavomis plaukiojusius laivus, pateikia Komisijai paraišką dėl jos laivų perdirbimo komplekso įtraukimo į Europos Sąjungos sąrašą.
2. Prie šio prašymo pridedama 13 straipsnyje ir VI priede nurodyta informacija ir patvirtinamieji įrodymai, kad laivų perdirbimo kompleksas atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus.

Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 26 straipsnį priimti deleguotuosius aktus dėl VI priede pateikiamos laivų perdirbimo komplekso identifikacinių duomenų formos atnaujinimo.

3. Pateikiant paraišką dėl įtraukimo į Europos Sąjungos sąrašą, sutinkama, kad Komisija arba jos vardu veikiantys atstovai prieš laivų perdirbimo kompleksus įtraukiant arba jau juos įtraukus į Europos Sąjungos sąrašą gali juos patikrinti vietoje siekdami nustatyti, ar jie atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus.
4. Remdamasi pagal 2 dalį pateiktos informacijos ir patvirtinamųjų įrodymų vertinimu, Komisija įgyvendinimo aktu nusprendžia, ar įtraukti ne Sąjungoje esantį laivų perdirbimo kompleksą į Europos Sąjungos sąrašą. Tokie įgyvendinimo aktai priimami pagal 27 straipsnyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

16 straipsnis

Europos Sąjungos sąrašo sudarymas ir atnaujinimas

1. Komisija pagal 27 straipsnyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priimtu įgyvendinimo aktu nustato Europos Sąjungos sąrašą, į kurį įtraukiami laivų perdirbimo kompleksai, kurie
 - (a) yra Europos Sąjungoje ir apie kuriuos valstybės narės pranešė Komisijai pagal 14 straipsnio 3 dalį,
 - (b) yra ne Europos Sąjungoje ir dėl kurių įtraukimo į sąrašą buvo nuspręsta pagal 15 straipsnio 4 dalį.
2. Europos Sąjungos sąrašas skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir Komisijos svetainėje ne vėliau kaip praėjus trisdešimt šešioms mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.
3. Priėmus Europos Sąjungos sąrašą, Komisija jį reguliariai atnaujinama pagal 27 straipsnyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą priimtais įgyvendinimo aktais
 - (a) įtraukdama laivų perdirbimo kompleksą šiais atvejais:
 - i) jei tam suteiktas leidimas pagal 13 straipsnį,

- ii) jei dėl jų įtraukimo buvo nuspręsta pagal 15 straipsnio 4 dalį;
- (b) išbraukdama laivų perdirbimo kompleksą šiais atvejais:
 - (1) jei laivų perdirbimo kompleksas nebeatitinka 12 straipsnyje nurodytų reikalavimų,
 - (2) jei laivų perdirbimo kompleksas buvo sąraše daugiau nei penkerius metus ir nepateikta įrodymų, kad jie vis dar atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus.
- 4. Valstybės narės Komisijai pateikia visą informaciją, kuri gali būti svarbi atnaujinant Europos Sąjungos sąrašą. Komisija visą svarbią informaciją perduoda kitoms valstybėms narėms.

IV ANTRAŠTINĖ DALIS – BENDROSIOS ADMINISTRACINĖS NUOSTATOS

17 straipsnis

Kalba

Pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas ir paruošimo perdirbti sertifikatas sudaromi juos išduodančios valstybės narės oficialia kalba ir, jei tai ne anglų, prancūzų arba ispanų kalba, išverčiami į vieną iš šių kalbų.

18 straipsnis

Kompetentingų institucijų paskyrimas

Valstybės narės paskiria kompetentingas institucijas, atsakingas už šio reglamento įgyvendinimą ir apie šį paskyrimą praneša Komisijai.

19 straipsnis

Asmenų ryšiams paskyrimas

1. Valstybės narės ir Komisija paskiria po vieną ar daugiau asmenų ryšiams, atsakingų už informacijos teikimą ir užklausimus teikiančių fizinių ar juridinių asmenų konsultavimą. Komisijos asmuo ryšiams valstybių narių asmenims ryšiams perduoda visus pastariesiems skirtus klausimus ir *vice versa*.
2. Valstybės narės Komisijai praneša apie asmenų ryšiams paskyrimą.

20 straipsnis

Susitikimai su asmenimis ryšiams

Komisija valstybių narių prašymu arba, jei mano esant tikslinga, reguliariai rengia susitikimus su asmenimis ryšiams ir juose svarsto įgyvendinant šį reglamentą iškilusius klausimus. Į tokius susitikimus ar į jų dalis kviečiamos suinteresuotosios šalys, jei visos valstybės narės ir Komisija sutinka, kad tai tikslinga.

V ANTRAŠTINĖ DALIS – ATASKAITŲ TEIKIMAS IR VYKDYMO UŽTIKRINIMAS

21 straipsnis

Pranešimų ir ataskaitų teikimo reikalavimai laivų savininkams

Laivų savininkas

- (a) ne vėliau kaip likus 14 dienų iki planuojamos perdirbimo pradžios administracijai raštu praneša apie ketinimą perdirbti laivą, kad administracija galėtų pasirengti šiuo reglamentu reikalaujamai apžiūrai ir sertifikatų suteikimui;
- (b) administracijai persiūnčia pagal 9 straipsnio 4 dalies b punktą laivo perdirbimo komplekso parengtą planuojamos laivo perdirbimo pradžios pranešimą;
- (c) administracijai persiūnčia pagal 9 straipsnio 4 dalies f punktą laivo perdirbimo komplekso parengtą laivo perdirbimo užbaigimo pranešimą.

22 straipsnis

Valstybių narių ataskaitos

1. Kiekviena valstybė narė Komisijai pateikia ataskaitą su šia informacija:
 - (a) su jų vėliavomis plaukiojančių laivų, kuriems išduotas pavojingų medžiagų sąrašo sertifikatas, sąrašu ir paruošimo perdirbti sertifikate nurodytais perdirbimo bendrovės pavadinimu bei laivų perdirbimo komplekso vieta;
 - (b) su jų vėliavomis plaukiojančių laivų, dėl kurių pateiktas perdirbimo užbaigimo pažyma, sąrašu;
 - (c) informacija, susijusia su neteisėto perdirbimo atvejais ir veiksmais, kurių valstybė narė ėmėsi tais atvejais.
2. Kiekviena valstybė narė tokią ataskaitą pateikia iki 2015 m. gruodžio 31 d. ir vėliau kas dvejus metus.

3. Ataskaitos Komisijai pateikiamos elektroninėmis priemonėmis.

23 straipsnis

Vykdyto užtikrinimas valstybėse narėse

1. Valstybės narės užtikrina, kad veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos nuobaudos būtų taikomos laivams:
 - (a) kuriuose nėra 5 ir 28 straipsniuose reikalaujamo pavojingų medžiagų sąrašo;
 - (b) kurie atiduoti perdirbti neįvykdžius 6 straipsnyje nustatytų bendrųjų parengimo reikalavimų;
 - (c) kurie atiduoti perdirbti be 6 straipsniu reikalaujamo pavojingų medžiagų sąrašo sertifikato;
 - (d) kurie atiduoti perdirbti be 6 straipsniu reikalaujamo parengimo perdirbti sertifikato;
 - (e) kurie atiduoti perdirbti apie tai raštu nepranešus administracijai, kaip reikalaujama 21 straipsnyje;
 - (f) kurie buvo perdirbti nesilaikant 7 straipsnyje reikalaujamo laivo perdirbimo plano.
2. Nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Ypač tais atvejais, kai laivas atiduodamas perdirbti į laivų perdirbimo kompleksą, kuris neįtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą, taikomos nuobaudos prilygti bent jau sumai, kurią laivo savininkas gavo už savo laivą.
3. Valstybės narės bendradarbiauja tarpusavyje dvišale ar daugiašale tvarka siekdamos geriau užkirsti kelią galimiems šio reglamento apėjimams arba pažeidimams ir juos aptikti.
4. Valstybės narės atsakingais už 3 dalyje nurodytą bendradarbiavimą paskiria nuolatinius savo darbuotojus. Atitinkama informacija siunčiama Komisijai, kuri suvestinį jos sąrašą padalija tiems atsakingiems darbuotojams.
5. Jei laivas parduodamas ir per šešis mėnesius nuo pardavimo atiduodamas perdirbti į kompleksą, kuris neįtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą, nuobaudos
 - (a) bendrai skiriamos paskutiniam ir priešpaskutiniam savininkams, jei laivas vis dar registruotas su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava,
 - (b) skiriamos tik priešpaskutiniams savininkui, jei laivas nebėra registruotas su Europos Sąjungos valstybės narės vėliava.
6. Valstybės narės gali taikyti atleidimą nuo 5 dalyje minėtų nuobaudų, jei laivo savininkas laivą pardavė be ketinimo jį perdirbti. Tokiu atveju valstybė narė

pareikalauja laivo savininko teiginį patvirtinančių įrodymų, įskaitant pardavimo sutarties kopijas.

7. Valstybės narės Komisijai reguliariai praneša apie savo nacionalines nuostatas, susijusias su šio reglamento vykdymo užtikrinimu ir taikomomis nuobaudomis.

24 straipsnis

Prašymas imtis veiksmų

1. Fiziniai ar juridiniai asmenys, nukentėję ar galintys nukentėti dėl šio reglamento pažeidimo, turintys svarbių interesų aplinkos apsaugos sprendimų, susijusių su šio reglamento pažeidimais, priėmimo srityje arba įtariantys savo teisių pažeidimą, kai tai pagal valstybės narės administracinio proceso teisę laikoma būtina sąlyga, turi teisę valstybės narės asmenims ryšiams pateikti bet kokius pastebėjimus apie jiems žinomus šio reglamento pažeidimo arba gresiančio pažeidimo atvejus ir prašyti kompetentingos institucijos imtis veiksmų pagal šį reglamentą.

Bet kokios aplinkos apsaugą remiančios ir visus nacionalinėje teisėje nustatytus reikalavimus atitinkančios nevyriausybinės organizacijos interesai laikomi pakankamai svarbiais aplinkos apsaugos sprendimų, susijusių su šio reglamento pažeidimais, priėmimo srityje. Taip pat laikoma, kad šios organizacijos turi teisių, kurios gali būti įtariamoms pažeistomis, kai pagal valstybės narės administracinio proceso teisę tokia sąlyga yra būtina teisių pažeidimui apskūsti.

2. Prie prašymo imtis veiksmų pridedama atitinkama informacija ir duomenys, pagrindžiantys pateiktus pastebėjimus dėl reglamento pažeidimo.
3. Jei iš prašymo imtis veiksmų ir pridėtų pastebėjimų tikėtina matyti, kad reglamento pažeidimas buvo padarytas, kompetentinga institucija imasi nagrinėti šiuos pastebėjimus ir prašymą imtis veiksmų. Tokiomis aplinkybėmis kompetentinga institucija suteikia galimybę perdirbimo bendrovei pareikšti savo nuomonę dėl prašymo imtis veiksmų ir pridėtų pastebėjimų.
4. Kompetentinga institucija nedelsdama ir visais atvejais laikydama atitinkamų nacionalinės teisės nuostatų, praneša 1 dalyje nurodytiems pastebėjimus pateikusiems asmenims apie savo sprendimą patenkinti arba atmesti prašymą imtis veiksmų ir pateikia tokio sprendimo motyvus.
5. Valstybės narės gali nuspręsti 1 ir 4 dalių netaikyti tais atvejais, kai reglamento pažeidimas yra neišvengiamas.

25 straipsnis

Teisė kreiptis į teismą

1. Valstybės narės užtikrina, kad 24 straipsnio 1 dalyje nurodyti asmenys turėtų galimybę kreiptis į teismą arba kitą nepriklausomą ir nešališką viešojo administravimo įstaigą, kuri yra kompetentinga peržiūrėti kompetentingos institucijos sprendimų, veiksmų arba neveikimo pagal šį reglamentą procedūrų ir turinio teisėtumą.
2. Šiuo reglamentu nepažeidžiamos jokios nacionalinės teisės nuostatos, kuriomis reglamentuojama teisė kreiptis į teismą ir kuriomis reikalaujama, kad prieš kreipiantis dėl teismo nagrinėjimo būtų pritaikytos visos administracinės peržiūros procedūros.

IV ANTRAŠTINĖ DALIS – BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

26 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 5, 9, 10 ir 15 straipsniuose nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo šio reglamento įsigaliojimo datos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 2 dalyje nurodytus įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Sprendimu dėl įgaliojimų panaikinimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Priėmusi deleguotąjį aktą, Komisija apie jį vienu metu praneša ir Europos Parlamentui, ir Tarybai.
5. Pagal 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba praneša Komisijai, kad neprieštaraus. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

27 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Šis komitetas yra komitetas, nurodytas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Jei yra pateikiama nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

28 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

1. Pavojingų medžiagų sąrašą visi laivai sudaro ne vėliau kaip praėjus penkeriems metams nuo šio reglamento įsigaliojimo.
2. Iki Europos Sąjungos sąrašo paskelbimo valstybės narės gali leisti perdirbti laivus ne Sąjungoje esančiuose kompleksuose su sąlyga, kad remiantis laivo savininko ar laivų perdirbimo komplekso pateikta ar kitaip gauta informacija patikrinama, ar laivų perdirbimo kompleksas atitinka 12 straipsnyje nustatytus reikalavimus.

29 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 dalinis pakeitimas

Reglamento (EB) Nr. 1013/2006 1 straipsnio 3 dalyje pridedamas šis punktas:

„i) laivams, kuriems taikomas Reglamentas (ES) Nr. XX [*įterpti pilną šio reglamento pavadinimą*](*)).

(*) OL L [...], [...], p. [...].“

30 straipsnis

Peržiūra

Komisija šį reglamentą peržiūri ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams nuo Honkongo konvencijos įsigaliojimo. Per peržiūrą svarstomas ir laivų perdirbimo kompleksų, kuriems Honkongo konvencijos šalys suteikė veiklos leidimus, įtraukimas į Europos Sąjungos sąrašą, kad būtų išvengta darbo dubliavimosi ir papildomos administracinės naštos.

31 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja trys šimtai šešiasdešimt penktą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

PAVOJINGU MEDŽIAGŲ SARAŠO ELEMENTŲ APRAŠAS

1. Medžiagos, kurių sudėtyje yra asbesto.
2. Ozono sluoksnį ardančios medžiagos: Monrealio protokolo dėl ozono sluoksnį ardančių medžiagų 1 straipsnio 4 dalyje apibrėžtos kontroliuojamos medžiagos, išvardytos to protokolo A, B, C arba E prieduose, galiojančiuose, kai taikomas arba aiškinamas šis priedas. Prie ozono sluoksnį ardančių medžiagų, kurių galima rasti laive, priskiriamos šios medžiagos (bet ne tik jos):
 - halonas 1211;
 - bromchlordifluormetanas (halonas 1301), bromtrifluormetanas (halonas 2402), 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretanas (dar žinomas kaip halonas 114B2);
 - trichlorfluormetanas (CFC-11), dichlordifluormetanas (CFC-12), 1,1,2-trichlor-1,2,2-trifluoretanas (CFC-113);
 - 1,2-dichlor-1,1,2,2-tetrafluoretanas (CFC-114), chlorpentafluoretanas (CFC-115).
3. Medžiagos, kurių sudėtyje yra polichlorintųjų bifenių (PCB).
4. Apsaugos nuo užsiteršimo junginiai ir sistemos, reguliuojamos pagal Tarptautinės konvencijos dėl laivuose naudojamų žalingų apsaugos nuo užsiteršimo sistemų kontrolės (AFS konvencijos) I priedą.
5. Medžiagos, kurių sudėtyje yra perfluoroktansulfonrūgšties ir jos darinių (PFOS).
6. Kadmis ir jo junginiai.
7. Šešiavalentis chromas ir jo junginiai.
8. Švinas ir jo junginiai.
9. Gyvsidabris ir jo junginiai.
10. Polibrominti bifenių (PBB).
11. Polibrominti difenileteriniai (PBDE).
12. Polichlorintieji naftalenai (daugiau nei trijų chloro atomų).
13. Radioaktyviosios medžiagos.
14. Kai kurie chlorintieji alkanai (alkanai, C10-C-13, chloro).
15. Brominti antipirenai (HBCDD).

II PRIEDAS

PRANEŠIMO APIE PLANUOJAMA LAIVO PERDIRBIMO PRADŽIA FORMA

..... (*laivų perdirbimo komplekso pavadinimas*),

kurio adresas (*išsamus laivų perdirbimo komplekso adresas*),

ir kuris įtrauktas į ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. XXXX dėl laivų perdirbimo nustatytą Europos Sąjungos sąrašą ir turi laivų perdirbimo veiklos vykdymo

..... (*leidimo suteikimo vieta*) Vyriausybės išduotą leidimą,

išduotą (*išsamus kompetentingos institucijos pavadinimas*)

(mmmm mm dd)..... (*išdavimo data*),

praneša, kad laivų perdirbimo kompleksas visiškai pasirengęs pradėti

laivo..... (*IMO numeris*) perdirbimą.

Pridedamas pagal ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. XXXX dėl laivų perdirbimo nuostatas

..... (*pilnas valstybės pavadinimas*) Vyriausybei leidus

..... (*pagal Reglamentą (ES) Nr. XXX įgalioto asmens vardas (-ai), pavardė (-s) arba išsamus organizacijos pavadinimas*)

(mmmm mm dd)..... (*išdavimo data*) išduotas parengimo perdirbti sertifikatas.

Pasirašė.....

III PRIEDAS

LAIVO PERDIRBIMO UŽBAIGIMO PAŽYMO FORMA

Šis dokumentas yra laivo (*laivo pavadinimas, galiojęs, kai jis buvo gautas perdirbti arba išregistravimo metu*) perdirbimo užbaigimo pažyma.

Laivo gavimo perdirbti metu galioję duomenys

Skiriamasis numeris arba raidžių derinys	
Registracijos uostas	
Bendroji talpa	
IMO numeris	
Laivo savininko vardas, pavardė (pavadinimas) ir adresas	
IMO registruotas laivo savininko identifikacinis numeris	
IMO suteiktas bendrovės identifikacinis numeris	
Pastatymo metai	

PATVIRTINAMA, KAD:

laivas perdirbtas pagal laivo perdirbimo planą ir ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. XXXX dėl laivų perdirbimo

..... (*leidimą turinčių laivų perdirbimo komplekso pavadinimas ir vieta*)

ir perdirbimas užbaigtas (mmmm mm dd) (*užbaigimo data*).

Išduota (*užbaigimo pažymos išdavimo vieta*) (mmmm mm dd)
..... (*išdavimo data*).

(Laivų perdirbimo komplekso savininko arba jo vardu veikiančio atstovo parašas)

IV PRIEDAS

PAVOJINGŲ MEDŽIAGŲ SĄRAŠO SERTIFIKATO FORMA

(Oficialus antspaudas) (Valstybė)

Pagal ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. XXXX dėl laivų perdirbimo nuostatas (toliau – reglamentas)

.....(pilnas valstybės pavadinimas)
Vyriausybei leidus

išdavė(pagal reglamentą įgaliotas asmuo arba organizacija)

Laivo duomenys

Laivo pavadinimas	
Skiriamasis numeris arba raidžių derinys	
Registracijos uostas	
Bendroji talpa	
IMO numeris	
Laivo savininko vardas, pavardė (pavadinimas) ir adresas	
IMO registruotas laivo savininko identifikacinis numeris	
IMO suteiktas bendrovės identifikacinis numeris	
Pastatymo data	

Pavojingų medžiagų sąrašo I dalies duomenys

Pavojingų medžiagų sąrašo I dalies identifikacinis/patikros numeris:
.....

TVIRTINU,

1. kad pagal šio reglamento 8 straipsnį atlikta laivo apžiūra;
2. kad apžiūros rezultatai parodė, jog pavojingų medžiagų sąrašo I dalis visiškai atitinka reglamente nustatytus reikalavimus.

Apžiūros, kuria grindžiamas šis sertifikatas, užbaigimo data
..... (mmmm mm dd)

Šis sertifikatas galioja iki (mmmm mm dd).

Išduota (*sertifikato išdavimo vieta*)

(mmmm mm dd).....

(*Išdavimo data*) (*Sertifikatą išdavusio tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

(*Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas*)

MAŽIAU NEI PENKERIUS METUS GALIOJANČIO SERTIFIKATO GALIOJIMO PRATĖSIMO PATVIRTINIMAS²⁷

Laivas atitinka atitinkamas reglamento nuostatas ir šis sertifikatas
pagal reglamento 10 straipsnį galioja iki (mmmm mm dd)

Parašas: (*tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

Vieta:

Data: (mmmm mm dd)

(*Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas*)

PATVIRTINIMAS UŽBAIGUS PAKARTOTINĘ APŽIŪRĄ²⁸

Laivas atitinka atitinkamas reglamento nuostatas ir šis sertifikatas
pagal reglamento 10 straipsnį galioja iki
(mmmm mm dd).....

Parašas: (*tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

Vieta:

Data: (mmmm mm dd)

(*Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas*)

PATVIRTINIMAS, KAD SERTIFIKATO GALIOJIMAS PRATĖSIAMAS IKI LAIVAS PASIEKS APŽIŪROS UOSTĄ ARBA TAM TIKRAM LAIKOTARPIUI²⁹

²⁷ Šis per apžiūrą patvirtinimo blankas užpildomas ir pridedamas prie sertifikato, jei administracija mano, kad tai būtina.

²⁸ Šis per apžiūrą patvirtinimo blankas užpildomas ir pridedamas prie sertifikato, jei administracija mano, kad tai būtina.

Šis sertifikatas pagal reglamento 10 straipsnį galioja iki (mmmm mm dd)

.....

Parašas: (*tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

Vieta:.....

Data: (mmmm mm dd).....

(Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas)

PAPILDOMOS APŽIŪROS PATVIRTINIMAS³⁰

Pagal reglamento 8 straipsnį atliekamos apžiūros metu nustatyta, kad laivas atitinka atitinkamas reglamento nuostatas.

Parašas: (*tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

Vieta:.....

Data: (mmmm mm dd).....

(Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas)

²⁹ Šis per apžiūrą patvirtinimo blankas užpildomas ir pridedamas prie sertifikato, jei administracija mano, kad tai būtina.

³⁰ Šis per apžiūrą patvirtinimo blankas užpildomas ir pridedamas prie sertifikato, jei administracija mano, kad tai būtina.

V PRIEDAS

PARUOŠIMO PERDIRBTI SERTIFIKATO FORMA

(Oficialus antspaudas) (Valstybė)

Pagal ... Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. XXXX dėl laivų perdirbimo nuostatas (toliau – reglamentas)

.....(pilnas valstybės pavadinimas)
Vyriausybei leidus

išdavė

..... (pagal reglamentą
įgaliotas asmuo arba organizacija).

Laivo duomenys

Laivo pavadinimas	
Skiriamasis numeris arba raidžių derinys	
Registracijos uostas	
Bendroji talpa	
IMO numeris	
Laivo savininko vardas, pavardė (pavadinimas) ir adresas	
IMO registruotas laivo savininko identifikacinis numeris	
IMO suteiktas bendrovės identifikacinis numeris	
Pastatymo data	

laivų perdirbimo komplekso duomenys

Laivų perdirbimo komplekso pavadinimas	
Skiriamasis perdirbimo bendrovės identifikacinis numeris ³¹	

³¹ Europos Sąjungos sąraše nurodytas identifikacinis numeris.

Išsamus adresas	
Atitiktą reglamento nuostatomis patvirtinančio dokumento galiojimo pabaigos data	

Pavojingų medžiagų sąrašo duomenys

Pavojingų medžiagų sąrašo identifikacinis/patikros numeris

Laivo perdirbimo plano duomenys

Laivo perdirbimo plano identifikacinis/patikros numeris

Pastaba. Reglamento 7 straipsniu reikalaujamas laivo perdirbimo planas yra svarbi paruošimo perdirbti sertifikato dalis ir turi visuomet būti prie jo pridėtas.

TVIRTINU,

1. kad pagal reglamento 8 straipsnį atlikta laivo apžiūra;
2. kad laivas turi galiojantį pagal 5 straipsnį sudarytą pavojingų medžiagų sąrašą;
3. kad pagal reglamento 7 straipsnį reikalaujamame laivo perdirbimo plane tinkamai atsižvelgiama į pagal 5 straipsnį sudarytą pavojingų medžiagų sąrašą ir pateikiama informacija, susijusi su patekti saugios erdvės ir karštojo apdirbimo darbams atsparios erdvės kriterijų nustatymu, jų laikymusi ir jų laikymosi stebėsenos vykdymu;
4. kad laivų perdirbimo kompleksas, kuriame ketinama perdirbti laivą, yra įtrauktas į Europos Sąjungos sąrašą, sudarytą pagal reglamento 16 straipsnį.

Šis sertifikatas galioja iki (mmmm mm dd)..... *(data)*.

Išduota *(sertifikato išdavimo vieta)*

(mmmm mm dd)

(Išdavimo data) (Sertifikatą išdavusio tinkamai įgalioto pareigūno parašas)

(Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas)

**SERTIFIKATO GALIOJIMO PRATĖSIMO IKI LAIVAS PASIEKS LAIVŲ
PERDIRBIMO KOMPLEKSO UOSTĄ ARBA TAM TIKRAM LAIKOTARPIUI
PATVIRTINIMAS³²**

³² Šis patvirtinimo blankas užpildomas ir pridėdamas prie sertifikato, jei administracija mano, kad tai būtina.

Šis sertifikatas pagal reglamento 8 straipsnį galioja vieną reisą

iš uosto

į uostą.

Parašas: (*tinkamai įgalioto pareigūno parašas*)

Vieta:.....

Data: (mmmm mm dd).....

(Išdavusios institucijos antspaudas arba spaudas)

VI PRIEDAS

LAIVŲ PERDIRBIMO KOMPLEKSO IDENTIFIKACINIŲ DUOMENŲ FORMA

Laivų perdirbimo komplekso identifikaciniai duomenys

Laivų perdirbimo komplekso pavadinimas	
Skiriamasis perdirbimo bendrovės identifikacinis	
Išsamus laivų perdirbimo komplekso adresas	
Pagrindinis asmuo ryšiams	
Telefono numeris	
El. pašto adresas	
Perdirbimo bendrovės pavadinimas, adresas ir kontaktinė informacija	
Oficiali (-ios) kalba (-os)	