

## I

(Akty ustawodawcze)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 1257/2013

z dnia 20 listopada 2013 r.

w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Statki, które stanowią odpady i które podlegają transgranicznemu przemieszczaniu dla celów recyklingu, podlegają postanowieniom Konwencji bazylejskiej z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (zwanej dalej „konwencją bazylejską”) oraz przepisom rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>. Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 wdraża postanowienia konwencji bazylejskiej, a także jedną zmianę do tej konwencji <sup>(4)</sup>, przyjętą w 1995 r., która nie weszła jeszcze w życie na szczeblu międzynarodowym, a która wprowadza zakaz wywozu odpadów niebezpiecznych do państw niebędących członkami

Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Takie statki są zazwyczaj zaliczane do odpadów niebezpiecznych i ich wywóz z Unii w celach recyklingu do zakładów mieszczących się w państwach niebędących członkami OECD jest zabroniony.

(2) Mechanizmy monitorowania stosowania obowiązującego prawa Unii i prawa międzynarodowego, a także egzekwowania tego prawa, nie są dostosowane do specyfiki statków i żeglugi międzynarodowej. Dzięki staraniom obejmującym współpracę międzyagencyjną między Międzynarodową Organizacją Pracy (MOP), Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) a Sekretariatem Konwencji Bazylejskiej udało się osiągnąć porozumienie w sprawie wprowadzenia obowiązkowych wymogów na poziomie światowym, mających na celu zapewnienie efektywnego i skutecznego rozwiązania problemu niebezpiecznego i nierzetelnego recyklingu statków w postaci Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków (zwanej dalej „konwencją z Hongkongu”).

(3) Obecne możliwości przerobowe w zakresie recyklingu statków w państwach OECD legalnie dostępne dla statków podnoszących banderę państwa członkowskiego są niewystarczające. Obecne możliwości przerobowe bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu w państwach, które nie są członkami OECD, są wystarczające do przetworzenia wszystkich statków podnoszących banderę państwa członkowskiego i oczekuje się, że do 2015 r. nastąpi ich dalszy rozwój na skutek działań podjętych przez państwa prowadzące recykling w celu spełnienia wymogów konwencji z Hongkongu.

(4) Konwencję z Hongkongu przyjęto w dniu 15 maja 2009 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Konwencja z Hongkongu wejdzie w życie 24 miesiące po dacie ratyfikacji przez co najmniej 15 państw, których flota handlowa łącznie reprezentuje co najmniej 40 % pojemności brutto światowej floty handlowej, a łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w trakcie poprzednich 10 lat stanowi nie mniej niż 3 % pojemności brutto łącznej floty handlowej tych samych państw. Konwencja ta reguluje projektowanie,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 158.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 22 października 2013 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 15 listopada 2013 r.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Zmianę do konwencji bazylejskiej („poprawkę w sprawie zakazu”) przyjęto decyzją III/1 Stron konwencji bazylejskiej.

budowę, eksploatację i przygotowanie statków w celu ułatwienia bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków bez szkody dla bezpieczeństwa i efektywności operacyjnej statku. Reguluje ona również bezpieczną i racjonalną ekologicznie działalność zakładów recyklingu statków oraz ustanowienie odpowiedniego mechanizmu egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków.

- (5) Celem niniejszego rozporządzenia jest ułatwienie wczesnej ratyfikacji Konwencji z Hongkongu zarówno w Unii, jak i w państwach trzecich przez stosowanie proporcjonalnych kontroli w odniesieniu do statków i zakładów recyklingu statków w oparciu o tę konwencję.
- (6) Konwencja z Hongkongu jednoznacznie zezwala jej stronom na przyjęcie bardziej surowych środków zgodnych z prawem międzynarodowym w zakresie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków w celu zapobieżenia powstawaniu negatywnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, ich zmniejszenia lub zminimalizowania. Biorąc to pod uwagę, niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić ochronę przed możliwymi negatywnymi skutkami materiałów niebezpiecznych na statkach wpływających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego, przy jednoczesnym zapewnieniu przestrzegania przepisów mających zastosowanie do tych materiałów na mocy prawa międzynarodowego. Aby zapewnić monitorowanie przestrzegania wymogów odnoszących się do materiałów niebezpiecznych w ramach niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie powinny stosować przepisy krajowe w celu wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE<sup>(1)</sup>. Obecnie inspektorzy państwa portu powołani są do dokonywania inspekcji certyfikacji oraz aktywnego przeprowadzania badań pod kątem występowania materiałów niebezpiecznych, w tym azbestu, zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu („SOLAS”). Memorandum paryskie w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu przewiduje zharmonizowane podejście do tych działań.
- (7) Celem niniejszego rozporządzenia jest także zmniejszenie różnic między podmiotami z Unii, państw OECD i odnośnych państw trzecich w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w miejscu pracy oraz standardów środowiskowych oraz kierowanie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego do zakładów recyklingu statków, które demontują statki w bezpieczny i racjonalny ekologicznie sposób, zamiast do miejsc niespełniających norm, zgodnie z obecną praktyką. Zostałaby również przez to zwiększona konkurencyjność bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu i przetwarzania statków w zakładach recyklingu statków znajdujących się w państwach członkowskich. Opracowanie europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków (zwanego dalej „europejskim wykazem”) spełniających wymogi ustanowione w niniejszym rozporządzeniu mogłoby przyczynić się do osiągnięcia tych celów, jak również do lepszego egzekwowania prawa poprzez ułatwienie kontroli statków przeznaczonych do recyklingu przez państwo członkowskie, którego banderę

podnoszą te statki. Wymogi dotyczące zakładów recyklingu statków powinny opierać się na wymogach konwencji z Hongkongu. W związku z tym zakłady recyklingu statków zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem powinny spełniać konieczne wymogi w celu zapewnienia ochrony środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz racjonalnego ekologicznie gospodarowania odpadami odzyskanymi z poddanych recyklingowi statków. Dla zakładów recyklingu statków znajdujących się w państwach trzecich wymogi powinny zapewniać wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska zasadniczo odpowiadający poziomowi w Unii. Zakłady recyklingu statków, które nie spełniają tych minimalnych wymogów, nie powinny zatem być umieszczone w europejskim wykazie.

- (8) Należy stosować zasadę równości wobec prawa Unii, a jej stosowanie powinno być monitorowane, w szczególności podczas opracowywania i uaktualniania europejskiego wykazu w odniesieniu do zakładów recyklingu statków znajdujących się w państwach członkowskich i zakładów recyklingu statków znajdujących się w państwach trzecich, spełniających wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu.
- (9) Państwa członkowskie zachęca się do przyjęcia właściwych środków w celu zapewnienia, by w odniesieniu do statków wyłączonych z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia postępowano w sposób zgodny z niniejszym rozporządzeniem, w zakresie, w jakim będzie to zasadne i wykonalne.
- (10) Aby unikać powielania, konieczne jest wyłączenie statków podnoszących banderę państwa członkowskiego objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia odpowiednio z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE<sup>(2)</sup>. Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 ma zastosowanie do przemieszczania odpadów z Unii, z zastrzeżeniem wyłączeń w odniesieniu do pewnych kategorii odpadów, gdy ma zastosowanie system alternatywny. W ramach zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia poddaje ono statki kontrolom na każdym etapie ich cyklu życia i ma na celu zapewnienie racjonalnego ekologicznie recyklingu tych statków. W związku z tym należy zaznaczyć, że statek, który podlega alternatywnemu systemowi kontroli na każdym etapie swojego cyklu życia na mocy niniejszego rozporządzenia, nie powinien podlegać rozporządzeniu (WE) nr 1013/2006. Statki nieobjęte zakresem stosowania konwencji z Hongkongu i niniejszym rozporządzeniem oraz wszelkie odpady znajdujące się na statku inne niż odpady wytworzone w trakcie eksploatacji powinny nadal podlegać rozporządzeniu (WE) nr 1013/2006 oraz, odpowiednio, dyrektywie 2008/98/WE i dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/99/WE<sup>(3)</sup>.
- (11) Uznaje się także, że statki nadal podlegają innym międzynarodowym konwencjom w celu zapewnienia ich

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/99/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne (Dz.U. L 328 z 6.12.2008, s. 28).

- bezpiecznej żeglugi podczas okresu użytkowania stanowiącego część ich cyklu życia oraz że chociaż mogą korzystać z pewnych praw i swobód żeglugowych – statki muszą uprzednio powiadomić o swoim wejściu do portu. Państwa członkowskie powinny móc zdecydować o stosowaniu dalszych kontroli zgodnie z innymi umowami międzynarodowymi. Dodatkowe kontrole tranzytowe nie są zatem uznane za konieczne na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (12) Przy interpretacji wymogów niniejszego rozporządzenia należy wziąć pod uwagę wytyczne opracowane przez IMO (zwane dalej „wytycznymi IMO”) na użytek konwencji z Hongkongu.
- (13) Do celów niniejszego rozporządzenia termin „recykling” nie powinien mieć tego samego znaczenia co w dyrektywie 2008/98/WE. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem wprowadzić szczególną definicję terminu „recykling statków”.
- (14) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008<sup>(1)</sup> wdraża na poziomie Unii globalnie zharmonizowany system klasyfikacji i oznakowania chemikaliów. Rozporządzenie to, wraz z dyrektywą Rady 67/548/EWG<sup>(2)</sup> i z dyrektywą 1999/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>, dostarcza użytecznych wskazówek w kwestii określenia, co stanowi materiał niebezpieczny.
- (15) Utrzymywanie na statku wykazu materiałów niebezpiecznych na każdym etapie jego cyklu życia jest podstawowym wymogiem przyjętym w konwencji z Hongkongu i w niniejszym rozporządzeniu. Zgodnie z przepisem 8 ust. 2 konwencji z Hongkongu statek, który ma zostać poddany recyklingowi, powinien ograniczyć do minimum ilości odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji w okresie przed wejściem do zakładu recyklingu statków. Jeżeli odpady wytworzone w trakcie eksploatacji mają zostać przekazane wraz ze statkiem do zakładu recyklingu statków, przybliżone ilości i umiejscowienie tych odpadów powinny zostać wymienione w części II wykazu.
- (16) Państwa członkowskie powinny przyjąć środki zapobiegające obchodzeniu zasad recyklingu statków oraz podnoszące przejrzystość w zakresie recyklingu statków. Zgodnie z postanowieniami konwencji z Hongkongu państwa członkowskie powinny przekazywać informacje dotyczące statków, którym wydano świadectwo inwentaryzacji, statków, w odniesieniu do których wpłynęło oświadczenie o zakończeniu recyklingu, oraz informacje dotyczące nielegalnego recyklingu statków i działań następczych przez nie podjętych.
- (17) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić stosowanie tych sankcji, aby zapobiec obchodzeniu przepisów dotyczących recyklingu statków. Sankcje, które mogą mieć charakter cywilny lub administracyjny, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (18) Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości sądy państw członkowskich są zobowiązane do dokonywania – w możliwie najpewniejszym zakresie – wykładni przepisów proceduralnych dotyczących warunków, które należy spełnić w celu dostosowania postępowań administracyjnych lub sądowych do celów art. 9 ust. 3 konwencji z Aarhus.
- (19) Mając na uwadze ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska oraz uwzględniając zasadę „zanieczyszczający płaci”, Komisja powinna ocenić wykonalność ustanowienia mechanizmu finansowego mającego zastosowanie do wszystkich statków wpływających do portów lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego, bez względu na to, jaką banderę podnoszą, w celu wytworzenia zasobów, które ułatwiłyby racjonalny ekologicznie recykling i przetwarzanie statków, bez stwarzania zachęty do ich wyrejestrowywania.
- (20) W celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do konwencji z Hongkongu należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do aktualizacji załączników I i II do niniejszego rozporządzenia. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (21) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(4)</sup>.
- (22) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest zapobieganie szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu na skutek recyklingu, eksploatacji i konserwacji statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, a także ograniczenie lub wyeliminowanie tego szkodliwego wpływu, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z uwagi na międzynarodowy charakter żeglugi i recyklingu statków, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,
- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie klasyfikacji, oznakowania i pakowania substancji i mieszanin, zmieniające i uchylające dyrektywy 67/548/EWG i 1999/45/WE oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 (Dz.U. L 353 z 31.12.2008, s. 1).
- (2) Dyrektywa Rady 67/548/EWG z dnia 27 czerwca 1967 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawodawczych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do klasyfikacji, pakowania i etykietowania substancji niebezpiecznych (Dz.U. 196 z 16.8.1967, s. 1).
- (3) Dyrektywa 1999/45/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 maja 1999 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich odnoszących się do klasyfikacji, pakowania i etykietowania preparatów niebezpiecznych (Dz.U. L 200 z 30.7.1999, s. 1).
- (4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### TYTUŁ I

### PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

##### Przedmiot i cel

Celem niniejszego rozporządzenia jest zapobieganie wypadkom, urazom i innemu szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu na skutek recyklingu statków oraz ich ograniczenie, minimalizacja i – w stopniu, w jakim jest to wykonalne – wyeliminowanie. Celem niniejszego rozporządzenia jest zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego Unii na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności dla zapewnienia, aby niebezpieczne odpady z takiego recyklingu statków podlegały racjonalnemu ekologicznie gospodarowaniu.

Niniejsze rozporządzenie określa również zasady mające zapewnić właściwe gospodarowanie materiałami niebezpiecznymi na statkach.

Niniejsze rozporządzenie ma również na celu ułatwienie ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków (zwanej dalej „konwencją z Hongkongu”).

#### Artykuł 2

##### Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem art. 12, stosuje się do statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.

Art. 12 stosuje się do statków podnoszących banderę państwa trzeciego, wpływających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego.

2. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do:

- a) jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej lub innych statków stanowiących własność państwa lub eksploatowanych przez nie i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej;
- b) statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500;
- c) statków działających w całym okresie ich użytkowania jedynie na wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi dany statek.

#### Artykuł 3

##### Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim, i

obejmuje statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU) i pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO), jak również statek pozbawiony wyposażenia lub holowany;

2) „nowy statek” oznacza:

- a) statek, dla którego umowę o budowę zawiera się w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia lub po tej dacie;
- b) w przypadku braku umowy o budowę, statek, którego stępka została położona lub który znajduje się na podobnym etapie budowy sześć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia lub po tej dacie; lub
- c) statek, którego dostawa ma miejsce trzydzieści miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia lub po tej dacie;

3) „zbiornikowiec” oznacza zbiornikowiec do przewozu ropy zgodnie z definicją w załączniku I do Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (zwanej dalej „konwencją MARPOL”) lub zbiornikowiec przewożący szkodliwe substancje ciekłe (zbiornikowiec NLS) zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do tej konwencji;

4) „materiał niebezpieczny” oznacza wszelkie materiały lub substancje, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzkiego lub dla środowiska;

5) „odpady wytworzone w trakcie eksploatacji” oznacza ścieki i pozostałości wytworzone w trakcie normalnej eksploatacji statków podlegające wymogom konwencji MARPOL;

6) „recykling statków” oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statków przeprowadzaną w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów dla ponownego przetworzenia, dla przygotowania do ponownego użycia lub dla ponownego użycia, z zapewnieniem zagospodarowania niebezpiecznych i innych materiałów, oraz obejmującą powiązane działania, takie jak magazynowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, nie uwzględniając jednak dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania przeprowadzanego w innych zakładach;

7) „zakład recyklingu statków” oznacza określony obszar będący stoczną lub zakładem znajdującym się w państwie członkowskim lub w państwie trzecim i wykorzystywany do recyklingu statków;

8) „przedsiębiorstwo recyklingu statków” oznacza właściciela zakładu recyklingu statków lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, która przejęła odpowiedzialność za prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statku od właściciela zakładu recyklingu statków;

- 9) „organ administracji” oznacza organ rządowy wyznaczony przez państwo członkowskie jako odpowiedzialny w odniesieniu do obowiązków dotyczących statków podnoszących banderę tego państwa członkowskiego lub statków działających pod nadzorem tego państwa członkowskiego;
- 10) „uznana organizacja” oznacza organizację uznaną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009<sup>(1)</sup>;
- 11) „właściwy organ” oznacza organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone przez państwo członkowskie lub państwo trzecie jako odpowiedzialne za zakłady recyklingu statków na określonym obszarze geograficznym lub w obszarze wiedzy specjalistycznej, w odniesieniu do wszystkich operacji w ramach jurysdykcji tego państwa;
- 12) „pojemność brutto” oznacza pojemność brutto (GT) obliczoną zgodnie z regułami pomiaru pojemności zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomiarowaniu pojemności statków z 1969 r. lub jakiegokolwiek zastępującej ją w przyszłości konwencji;
- 13) „właściwa osoba” oznacza osobę z odpowiednimi kwalifikacjami, przeszkoleniem i dostateczną wiedzą, doświadczeniem i umiejętnościami do wykonywania danego rodzaju prac;
- 14) „właściciel statku” oznacza osobę fizyczną lub prawną zarejestrowaną jako właściciel statku, w tym osobę fizyczną lub prawną, która posiada statek przez ograniczony okres do momentu jego sprzedaży lub przekazania do zakładu recyklingu statków lub, w przypadku braku rejestracji, osobę fizyczną lub prawną, która jest właścicielem statku, lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku, oraz osobę prawną eksploatującą statek będący własnością państwa;
- 15) „nowa instalacja” oznacza instalację systemów, wyposażenia, materiałów izolacyjnych lub innych materiałów na statku po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia;
- 16) „plan recyklingu statku” oznacza plan opracowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków w odniesieniu do każdego konkretnego statku, który ma w tym zakładzie zostać poddany recyklingowi, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych i rezolucji IMO;
- 17) „plan zakładu recyklingu statków ” oznacza plan przygotowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków i przyjęty przez zarząd lub właściwy organ zarządzający przedsiębiorstwa recyklingu statków, w którym to planie opisane są procesy i procedury operacyjne związane z recyklingiem statków w zakładzie recyklingu statków i który dotyczy w szczególności bezpieczeństwa i szkolenia pracowników, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, ról i odpowiedzialności personelu, gotowości i reagowania w nagłych przypadkach oraz systemów monitorowania, sprawozdawczości i prowadzenia dokumentacji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych i rezolucji IMO;
- 18) „strefa wolna od zagrożeń” oznacza przestrzeń spełniającą wszystkie następujące kryteria:
- a) zawartość tlenu w powietrzu oraz stężenie oparów łatwopalnych mieszczą się w bezpiecznych limitach;
  - b) wszelkie substancje toksyczne w atmosferze mieszczą się w limitach dopuszczalnych stężeń;
  - c) wszelkie pozostałości lub materiały związane z pracami, na które właściwa osoba wydała zezwolenie, nie będą powodować niekontrolowanego uwolnienia toksycznych substancji lub niebezpiecznego stężenia łatwopalnych oparów w ramach panujących na miejscu warunków atmosferycznych, jeśli przestrzegane będą stosowne wskazówki;
- 19) „strefa bezpieczna dla prowadzenia tzw. prac gorących” oznacza przestrzeń spełniającą wszystkie następujące kryteria:
- a) panują tam bezpieczne warunki, w których nie ma zagrożenia wybuchem ani nie występuje gaz, co pozwala na wykorzystywanie sprzętu do spawania łukiem elektrycznym lub spawania gazowego, urządzeń do cięcia lub palenia i innych wykorzystujących otwarty płomień, a także na podejmowanie czynności w zakresie ogrzewania, szlifowania, lub czynności powodujących iskrzenie;
  - b) spełnione zostały kryteria określone dla strefy wolnej od zagrożeń w pkt 15;
  - c) istniejące warunki atmosferyczne nie zmieniają się w wyniku prowadzenia prac gorących;
  - d) wszystkie przyległe pomieszczenia zostały oczyszczone, użyto w nich gazu obojętnego lub przygotowano w takim stopniu, aby zapobiec powstaniu lub rozprzestrzenieniu się pożaru;
- 20) „oświadczenie o zakończeniu recyklingu” oznacza oświadczenie wydawane przez prowadzącego zakład recyklingu statków w celu potwierdzenia, że recykling statku przeprowadzono zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 21) „świadczenie inwentaryzacji” oznacza właściwe dla danego statku świadectwo wydane w odniesieniu do statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego zgodnie z art. 9 i uzupełnione przez wykaz materiałów niebezpiecznych zgodnie z art. 5;
- 22) „świadectwo gotowości do recyklingu” oznacza właściwe dla danego statku świadectwo wydane w odniesieniu do statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego zgodnie z art. 9 ust. 9 oraz uzupełnione o wykaz materiałów niebezpiecznych zgodnie z art. 5 ust. 7 i o zatwierdzony plan recyklingu statku zgodnie z art. 7;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11).

23) „zaświadczenie o zgodności” oznacza właściwe dla danego statku świadectwo wydane w odniesieniu do statków podnoszących banderę państwa trzeciego i uzupełnione o wykaz materiałów niebezpiecznych zgodnie z art. 12;

24) „tony masy statku pustego (LDT)” oznaczają masę statku wyrażoną w tonach bez ładunku, paliwa, oleju smarnego w zbiornikach magazynowych, wody balastowej, wody słodkiej i wody zasilającej, zużywalnych zapasów, jak również pasażerów i załogi wraz z ich bagażem i jest sumą masy kadłuba, konstrukcji, maszyn, wyposażenia oraz urządzeń statku.

2. Do celów art. 7 ust. 2 lit. d) i art. 13, 15 i 16:

a) „odpady”, „odpady niebezpieczne”, „przetwarzanie” i „gospodarowanie odpadami” mają takie samo znaczenie, jak w art. 3 dyrektywy 2008/98/WE;

b) „inspekcja na miejscu” oznacza inspekcję w zakładzie recyklingu statków oceniającą, czy warunki panujące na miejscu są zgodne z warunkami opisanymi we wszelkiej przedstawionej odpowiedniej dokumentacji;

c) „pracownik” oznacza każdą osobę, która wykonuje pracę, regularnie albo tymczasowo, w ramach stosunku pracy, w tym personel pracujący dla wykonawców i podwykonawców;

d) „racjonalne ekologicznie gospodarowanie” oznacza podejmowanie wszystkich wykonalnych działań w celu zapewnienia, aby gospodarowanie odpadami i materiałami niebezpiecznymi odbywało się w sposób, który chroni zdrowie ludzkie i środowisko przed możliwym niekorzystnym oddziaływaniem takich materiałów i odpadów.

3. Do celów ust. 1 pkt 13 właściwą osobą może być przeszkolony pracownik lub pracownik kadr kierowniczych, który jest w stanie dokonać rozpoznania i oceny ryzyka zawodowego, zagrożeń i stopnia narażenia pracowników na potencjalnie niebezpieczne materiały lub niebezpieczne warunki w zakładzie recyklingu statków oraz który jest zdolny do określenia niezbędnych środków ochrony i ostrożności, jakie należy podjąć w celu wyeliminowania lub zmniejszenia tego ryzyka, zagrożeń i stopnia narażenia.

Bez uszczerbku dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/36/WE<sup>(1)</sup>, właściwy organ może określić odpowiednie kryteria wyznaczania takich osób oraz obowiązków, które zostaną im powierzone.

TYTUŁ II

STATKI

Artykuł 4

### Kontrola materiałów niebezpiecznych

Instalacja lub stosowanie na statkach materiałów niebezpiecznych, o których mowa w załączniku I, są zakazane lub objęte

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 22).

ograniczeniami zgodnie z załącznikiem I, bez uszczerbku dla innych wymogów właściwego prawa Unii, które mogą wymagać dalszych środków.

Artykuł 5

### Wykaz materiałów niebezpiecznych

1. Każdy nowy statek ma na pokładzie wykaz materiałów niebezpiecznych, w którym określa się co najmniej materiały niebezpieczne, o których mowa w załączniku II, i wchodzące w skład konstrukcji lub wyposażenia statku, ich umiejscowienie oraz przybliżoną ilość.

2. Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 2 lit. b), istniejące statki muszą spełnić w praktycznie wykonalnym zakresie przepisy ust. 1.

W przypadku statków kierowanych do recyklingu, muszą one spełnić w praktycznie wykonalnym zakresie przepisy ust. 1 niniejszego artykułu od dnia opublikowania europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków (zwanego dalej „europejskim wykazem”), określonym w art. 16 ust. 2.

Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 2 lit. b), przy opracowywaniu wykazu materiałów niebezpiecznych określa się co najmniej materiały niebezpieczne wymienione w załączniku I.

3. Wykaz materiałów niebezpiecznych:

a) jest odrębny dla każdego statku;

b) przedstawia dowody na to, że konstrukcja statku jest zgodna z zakazem lub ograniczeniami dotyczącymi instalacji lub stosowania materiałów niebezpiecznych, zgodnie z art. 4;

c) jest opracowany z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO;

d) jest weryfikowany przez organ administracji lub przez upoważnioną przez niego uznaną organizację.

4. W uzupełnieniu do ust. 3, dla istniejących statków przygotowuje się plan opisujący kontrolę wizualną lub z pobraniem próbek, przy pomocy której opracowuje się wykaz materiałów niebezpiecznych, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO.

5. Wykaz materiałów niebezpiecznych składa się z trzech części:

a) wykaz materiałów niebezpiecznych, o których mowa w załącznikach I i II, zgodnie z przepisami ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, i wchodzących w skład konstrukcji lub wyposażenia statku, ze wskazaniem ich umiejscowienia i przybliżonej ilości (część I);

b) wykaz znajdujących się na statku odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji (część II);

c) wykaz zapasów znajdujących się na statku (część III).

6. Część I wykazu materiałów niebezpiecznych musi być właściwie prowadzona i aktualizowana przez cały okres użytkowania statku, uzupełniana o informacje o nowych instalacjach zawierających materiały niebezpieczne wymienione w załączniku II i o istotnych zmianach w konstrukcji i wyposażeniu statku.

7. Przed recyklingiem statku oraz z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO wykaz materiałów niebezpiecznych musi, oprócz właściwie prowadzonej i aktualizowanej części I, posiadać część II dotyczącą odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji oraz część III dotyczącą zapasów, i zostać zweryfikowany przez organ administracji lub przez upoważnioną przez niego uznaną organizację.

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24 w sprawie aktualizowania wykazu pozycji na potrzeby wykazu materiałów niebezpiecznych w załącznikach I i II celem zapewnienia, aby te wykazy pozycji obejmowały przynajmniej substancje zawarte w dodatkach I i II do konwencji z Hongkongu.

Komisja przyjmuje oddzielny akt delegowany w odniesieniu do każdej substancji, która ma zostać dodana do załącznika I lub II lub z nich usunięta.

#### Artykuł 6

##### Wymogi ogólne wobec właścicieli statków

1. W trakcie przygotowań do wysłania statku w celu poddania go recyklingowi właściciele statków:

a) dostarczają prowadzącemu zakład recyklingu statków wszelkich informacji dotyczących statku koniecznych do opracowania planu recyklingu statku zgodnie z art. 7;

b) powiadamiają na piśmie odpowiedni organ administracji w terminie, który określi ten organ, o zamiarze przeprowadzenia recyklingu statku w konkretnym zakładzie recyklingu statków lub w konkretnych zakładach recyklingu statków. Powiadomienie musi zawierać przynajmniej:

(i) wykaz materiałów niebezpiecznych; oraz

(ii) wszelkie informacje dotyczące statku dostarczone w ramach lit. a).

2. Właściciele statków zapewniają również, aby statki przeznaczone do recyklingu:

a) były poddawane recyklingowi jedynie w zakładach recyklingu statków wymienionych w europejskim wykazie;

b) prowadziły działania w okresie przed wejściem do zakładu recyklingu statków w taki sposób, aby ograniczyć do minimum ilość pozostałości ładunku, resztek paliwa i odpadów eksploatacyjnych na statku;

c) posiadały świadectwo gotowości do recyklingu wydane przez organ administracji lub przez upoważnioną przez niego uznaną organizację, zanim zostaną poddane jakimkolwiek czynnościom z zakresu recyklingu i po otrzymaniu planu recyklingu statku zatwierdzonego zgodnie z art. 7 ust. 3.

3. Właściciele statków zapewniają, aby zbiornikowce docierały do zakładów recyklingu statków z ładowniami i pompowniami w stanie, który umożliwi wydanie poświadczenia, że stanowią strefę bezpieczną dla prowadzenia tzw. prac gorących.

4. Właściciele statków dostarczają prowadzącemu zakład recyklingu statków kopię świadectwa gotowości do recyklingu, wydanego zgodnie z art. 9.

5. Właściciele statków ponoszą odpowiedzialność za statek i podejmują działania w celu utrzymania tego statku w zgodności z wymogami organu administracji państwa, którego banderę podnosi, do czasu, gdy prowadzący zakład recyklingu statków przejmie odpowiedzialność za ten statek. Prowadzący zakład recyklingu statków może odmówić przyjęcia statku do recyklingu, jeżeli stan statku nie odpowiada w istotny sposób danym zawartym w świadectwie inwentaryzacji, łącznie z przypadkiem, gdy część I wykazu materiałów niebezpiecznych nie była właściwie prowadzona i aktualizowana i nie odzwierciedla zmian w konstrukcji i wyposażeniu statku. W takich okolicznościach właściciel statku pozostaje odpowiedzialny za ten statek i informuje o tym bezzwłocznie organ administracji.

#### Artykuł 7

##### Plan recyklingu statku

1. Właściwy dla danego statku plan recyklingu opracowuje się przed przystąpieniem do recyklingu statku. Plan recyklingu statku odnosi się do wszelkich aspektów właściwych dla danego statku, które nie są objęte planem zakładu recyklingu statków lub które wymagają specjalnych procedur.

2. Plan recyklingu statku:

a) opracowuje prowadzący zakład recyklingu statków zgodnie z odpowiednimi postanowieniami konwencji z Hongkongu i z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO oraz biorąc pod uwagę informacje dotyczące statku dostarczone przez właściciela statku zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a), tak by jego treść była zgodna z informacjami zawartymi w wykazie materiałów niebezpiecznych;

b) wyjaśnia, czy i w jakim zakresie prace przygotowawcze – takie jak wstępne przetwarzanie, identyfikacja potencjalnych zagrożeń i usunięcie zapasów – mają odbyć się w innym miejscu niż zakład recyklingu statków określony w planie recyklingu statku; plan recyklingu statku powinien określać miejsce, w którym zostanie umieszczony dany statek podczas procesu recyklingu, oraz zwięzły plan przybycia oraz bezpiecznego umieszczenia konkretnego statku, który ma być poddany recyklingowi;

- c) zawiera informacje na temat określenia, utrzymywania i monitorowania warunków pracy w strefie wolnej od zagrożeń oraz strefie bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących – w odniesieniu do konkretnego statku, z uwzględnieniem cech takich, jak jego konstrukcja, konfiguracja i poprzedni ładunek – i inne niezbędne informacje na temat sposobu realizacji planu recyklingu statku;
- d) zawiera informacje na temat rodzaju i ilości materiałów niebezpiecznych i odpadów, które będą wytworzone na skutek recyklingu konkretnego statku, w tym tych materiałów i odpadów określonych w wykazie materiałów niebezpiecznych, oraz informacje na temat sposobu, w jaki zostaną one zagospodarowane i będą magazynowane w zakładzie recyklingu statków, jak również w kolejnych zakładach; oraz
- e) jest zasadniczo przygotowany oddzielnie dla każdego z zaangażowanych zakładów recyklingu statków, w przypadku gdy ma być wykorzystany więcej niż jeden zakład recyklingu statków, oraz musi określać kolejność ich wykorzystania oraz dozwolone działania, które wystąpią w tych zakładach.

3. Plan recyklingu statku jest zatwierdzony – wyraźnie lub w sposób dorozumiany – przez właściwy organ zgodnie z wymogami państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, w stosownych przypadkach.

Wyraźne zatwierdzenie ma miejsce, gdy właściwy organ przysłał pisemne powiadomienie o swojej decyzji dotyczącej planu recyklingu statku prowadzącemu zakład recyklingu statków, właścicielowi statku oraz organowi administracji.

Przyjmuje się, że miało miejsce zatwierdzenie w sposób dorozumiany, jeżeli właściwy organ nie zgłosił prowadzącemu zakład recyklingu statków, właścicielowi statku ani organowi administracji pisemnego sprzeciwu wobec planu recyklingu statku w trakcie okresu przeglądu ustalonego zgodnie z wymogami państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, w stosownych przypadkach, a powiadomienie nastąpiło zgodnie z art. 15 ust. 2 lit. b).

4. Państwa członkowskie mogą wymagać, by organ administracji przesłał właściwemu organowi państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, informacje dostarczone przez właściciela statku zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b) oraz następujące szczegóły:

- (i) datę rejestracji statku w państwie, którego banderę podnosi;
- (ii) numer identyfikacyjny statku (numer IMO);
- (iii) numer kadłuba nowo wybudowanego statku;
- (iv) nazwę i rodzaj statku;
- (v) port, w którym zarejestrowano statek;
- (vi) nazwisko i adres właściciela statku oraz numer identyfikacyjny właściciela statku nadany przez IMO;
- (vii) nazwę i adres przedsiębiorstwa;

(viii) nazwy wszelkich towarzystw klasyfikacyjnych, przez które statek został sklasyfikowany;

(ix) główne dane statku (całkowita długość, szerokość (konstrukcyjna), wysokość (konstrukcyjna), masa statku pustego, pojemność brutto i netto, typ silnika i jego parametry).

#### Artykuł 8

##### Przeglądy

1. Przeglądów statków dokonują funkcjonariusze organu administracji lub upoważnionej przez niego uznanej organizacji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO.

2. W przypadku gdy organ administracji wykorzystuje uznane organizacje do prowadzenia przeglądów, jak opisano w ust. 1, upoważnia takie uznane organizacje przynajmniej do tego, by:

- wymagały, aby statek, który poddają przeglądowi, spełniał przepisy niniejszego rozporządzenia, oraz
- dokonywały przeglądów na wniosek właściwych organów państwa członkowskiego.

3. Statki poddawane są następującym przeglądom:

- a) przeglądowi zasadniczemu;
- b) przeglądowi odnowieniowemu;
- c) przeglądowi dodatkowemu;
- d) przeglądowi końcowemu.

4. Przeglądu zasadniczego nowego statku dokonuje się przed oddaniem statku do eksploatacji lub zanim wydane zostanie świadectwo inwentaryzacji. W przypadku istniejących statków przeglądu zasadniczego dokonuje się do dnia 31 grudnia 2020 r. Podczas przeglądu sprawdza się, czy część I wykazu materiałów niebezpiecznych jest zgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia.

5. Przeglądu odnowieniowego dokonuje się w odstępach czasu określonych przez organ administracji, jednak nie dłuższych niż pięć lat. Podczas przeglądu odnowieniowego sprawdza się, czy część I wykazu materiałów niebezpiecznych jest zgodna z wymogami niniejszego rozporządzenia.

6. Przeglądu dodatkowego – zależnie od okoliczności – ogólnego lub częściowego, dokonuje się na wniosek właściciela statku po zmianie, wymianie lub istotnej naprawie konstrukcji, wyposażenia, systemów, urządzeń, układów i materiałów, mających wpływ na wykaz materiałów niebezpiecznych. Podczas przeglądu zapewnia się, aby wszelkie tego rodzaju zmiany, wymiany lub istotne naprawy zostały przeprowadzone w sposób, który zapewnia zachowanie zgodności statku z wymogami niniejszego rozporządzenia, a także aby część I wykazu materiałów niebezpiecznych została w razie potrzeby zmieniona.

7. Przeglądu końcowego dokonuje się, zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji oraz przed rozpoczęciem recyklingu statku.

Podczas tego przeglądu sprawdza się, czy:

- a) wykaz materiałów niebezpiecznych jest zgodny z wymogami art. 5;
- b) plan recyklingu statku właściwie odzwierciedla informacje zawarte w wykazie materiałów niebezpiecznych i spełnia wymogi art. 7;
- c) zakład recyklingu statków, w którym statek ma zostać poddany recyklingowi, jest wymieniony w europejskim wykazie.

8. Przegląd zasadniczy i końcowy istniejących statków przeznaczonych do recyklingu można przeprowadzać w tym samym czasie.

#### Artykuł 9

##### Wydawanie i potwierdzanie świadectw

1. Po pomyślnym zakończeniu przeglądu zasadniczego lub przeglądu odnowieniowego organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje świadectwo inwentaryzacji. Do tego świadectwa dołącza się część I wykazu materiałów niebezpiecznych, o którym mowa w art. 5 ust. 5 lit. a).

W przypadku gdy przegląd zasadniczy i końcowy przeprowadzane są w tym samym czasie, jak przewidziano w art. 8 ust. 8, wydaje się jedynie świadectwo gotowości do recyklingu, o którym mowa w ust. 9 niniejszego artykułu.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia formatu świadectwa inwentaryzacji, aby zapewnić jego zgodność z dodatkiem 3 do konwencji z Hongkongu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 niniejszego rozporządzenia.

2. Świadectwo inwentaryzacji zatwierdzane jest na wniosek właściciela statku przez organ administracji albo upoważnioną przez niego uznana organizację po pomyślnym zakończeniu przeglądu dodatkowego przeprowadzonego zgodnie z art. 8 ust. 6.

3. Z zastrzeżeniem ust. 4, organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje lub zatwierdza, w stosownych przypadkach, świadectwo inwentaryzacji, jeżeli przegląd odnowieniowy zakończył się pomyślnie:

- a) w terminie trzech miesięcy przed datą wygaśnięcia bieżącego świadectwa inwentaryzacji, a nowe świadectwo jest ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia bieżącego świadectwa;

- b) po dacie wygaśnięcia bieżącego świadectwa inwentaryzacji, a nowe świadectwo jest ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia bieżącego świadectwa;

- c) wcześniej niż trzy miesiące przed datą wygaśnięcia bieżącego świadectwa inwentaryzacji, a nowe świadectwo jest ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu w celu odnowienia dokumentów.

4. Jeżeli przegląd odnowieniowy zakończył się pomyślnie, a nowe świadectwo inwentaryzacji nie może zostać wydane lub umieszczone na statku przed datą wygaśnięcia bieżącego świadectwa, organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja zatwierdza bieżące świadectwo i jest ono uważane za ważne przez dalszy okres, który nie może przekroczyć pięciu miesięcy od daty wygaśnięcia.

5. W przypadku świadectwa inwentaryzacji wydanego na okres krótszy niż pięć lat organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja może przedłużyć ważność bieżącego świadectwa na dalszy okres, który nie może przekroczyć pięciu lat.

6. W szczególnych okolicznościach określonych przez organ administracji nowe świadectwo inwentaryzacji nie musi być datowane od daty wygaśnięcia bieżącego świadectwa, jak jest to wymagane w ust. 3 lit. a i b) i w ust. 7 oraz 8. W tych okolicznościach nowe świadectwo jest ważne na okres nie dłuższy niż pięć lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

7. W przypadku gdy statek nie znajduje się w porcie ani na kotwiczowisku, w którym ma zostać poddany przeglądowi, gdy wygasa świadectwo inwentaryzacji, organ administracji może, jeżeli jest to właściwe, przedłużyć okres ważności świadectwa inwentaryzacji na okres nieprzekraczający trzech miesięcy w celu umożliwienia danemu statkowi zakończenia rejsu do portu, w którym ma on zostać poddany przeglądowi. Udzielenie takiego przedłużenia uzależnione jest od zakończenia przeglądu w tym porcie przed opuszczeniem go przez dany statek, któremu udzielone zostało przedłużenie, nie może – przy przybyciu do portu, w którym ma zostać poddany przeglądowi – być na mocy takiego przedłużenia uprawniony do opuszczenia tego portu bez posiadania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego nowe świadectwo inwentaryzacji jest ważne na okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wygaśnięcia bieżącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

8. Świadectwo inwentaryzacji dla statku wykorzystywanego w krótkich rejsach, które nie zostało przedłużone zgodnie z warunkami, o których mowa w ust. 7, może być przedłużone przez organ administracji na okres do jednego miesiąca od daty upływu jego ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego nowe świadectwo inwentaryzacji jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty upływu ważności bieżącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

9. Po pomyślnym zakończeniu przeglądu końcowego zgodnie z art. 8 ust. 7 organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje świadectwo gotowości do recyklingu. Do tego świadectwa dołącza się wykaz materiałów niebezpiecznych oraz plan recyklingu statku.

Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia formatu świadectwa gotowości do recyklingu, aby zapewnić jego zgodność z dodatkiem 4 do konwencji z Hongkongu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 niniejszego rozporządzenia. Świadectwo gotowości do recyklingu wydane po przeglądzie końcowym zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu jest uznawane przez inne państwa członkowskie, a dla celów niniejszego rozporządzenia uznawane za równoważne wydawanemu przez nie świadectwu gotowości do recyklingu.

#### Artykuł 10

##### Okres ważności i ważność świadectw

1. Z zastrzeżeniem art. 9, świadectwo inwentaryzacji wydaje się na czas określony przez organ administracji, jednak nie dłuższy niż pięć lat.
2. Świadectwo inwentaryzacji wydane lub zatwierdzone na podstawie art. 9 traci ważność w następujących przypadkach:
  - a) jeżeli stan statku nie odpowiada w istotny sposób danym zawartym w świadectwie inwentaryzacji, łącznie z przypadkiem, gdy część I wykazu materiałów niebezpiecznych nie była właściwie prowadzona i aktualizowana i nie odzwierciedla zmian w konstrukcji i wyposażeniu statku, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO;
  - b) w przypadku gdy przegląd w celu odnowy dokumentów nie został zakończony w odstępach czasu określonych w art. 8 ust. 5.
3. Organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje świadectwo gotowości do recyklingu na okres nieprzekraczający trzech miesięcy.
4. Świadectwo gotowości do recyklingu wydane na mocy art. 9 ust. 9 traci ważność wówczas, gdy stan statku nie odpowiada w istotny sposób danym ze świadectwa inwentaryzacji.
5. Na zasadzie odstępowstwa od ust. 3 świadectwo gotowości do recyklingu może zostać przedłużone przez organ administracji lub przez upoważnioną przez niego uznana organizację na potrzeby jednorazowego rejsu do zakładu recyklingu statków.

#### Artykuł 11

##### Kontrola przeprowadzana przez państwo portu

1. Państwa członkowskie stosują przepisy dotyczące kontroli statków zgodnie ze swoim prawem krajowym z uwzględnieniem dyrektywy 2009/16/WE. Z zastrzeżeniem ust. 2, każda taka inspekcja ogranicza się do sprawdzenia, czy na statku znajduje się świadectwo inwentaryzacji lub świadectwo gotowości do recyklingu, które – jeśli jest ważne – jest uznawane za wystarczające do zatwierdzenia inspekcji.

2. Odpowiedni organ biorący udział w działalności kontrolnej prowadzonej przez państwo portu może przeprowadzić szczegółową inspekcję, uwzględniając odpowiednie wytyczne IMO, w przypadku gdy statek nie ma ważnego świadectwa lub jeśli istnieją wyraźne podstawy do stwierdzenia, że:

- a) stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiada w istotny sposób danym zawartym w tym świadectwie, części I wykazu materiałów niebezpiecznych lub obydwu; albo
- b) na statku nie wdrożono procedury aktualizowania części I wykazu materiałów niebezpiecznych.

3. Statek może zostać ostrzeżony, zatrzymany, wydalony lub wykluczony z portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, jeśli nie przedstawi odpowiednim organom tego państwa członkowskiego kopii świadectwa inwentaryzacji lub, w stosownych przypadkach i na wniosek tych organów, świadectwa gotowości do recyklingu, nie naruszając art. 9. Państwo członkowskie podejmujące takie działanie bezzwłocznie informuje o nim dany organ administracji. Nieprzeprowadzenie aktualizacji wykazu materiałów niebezpiecznych nie stanowi zaniedbania mogącego prowadzić do zatrzymania statku, ale wszelkie niespójności w wykazie materiałów niebezpiecznych należy zgłosić danemu organowi administracji i należy im zaradzić przy kolejnym przeglądzie.

4. Odpowiedni organ państwa członkowskiego może zezwolić na wstęp do danego portu lub na dane kotwiczowisko wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu ograniczenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu naprawienia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku przeprowadzi odpowiednie – zadowalające odpowiedni organ tego państwa członkowskiego – działania zapewniające bezpieczne wejście do portu lub na kotwiczowisko.

#### Artykuł 12

##### Wymogi wobec statków podnoszących banderę państwa trzeciego

1. Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 2 lit. b), statek podnoszący banderę państwa trzeciego, zawijając do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego, musi mieć na pokładzie wykaz materiałów niebezpiecznych spełniający przepisy art. 5 ust. 2.

Niezależnie od akapitu pierwszego odpowiedni organ państwa członkowskiego może zezwolić na wstęp do danego portu lub na dane kotwiczowisko wobec konieczności spowodowanej siłą wyższą lub nadrzędnymi względami bezpieczeństwa, lub też w celu ograniczenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem, lub w celu naprawienia braków, pod warunkiem że właściciel, armator lub kapitan statku przeprowadzi odpowiednie – zadowalające odpowiedni organ tego państwa członkowskiego – działania zapewniające bezpieczne wejście do portu lub na kotwiczowisko.

2. Instalacja materiałów niebezpiecznych, o których mowa w załączniku I, na statkach podnoszących banderę państwa trzeciego, podczas gdy znajdują się one w porcie lub na kotwiczowisku państwa członkowskiego, jest zakazana lub objęta ograniczeniami zgodnie z załącznikiem I.

Stosowanie materiałów niebezpiecznych, o których mowa w załączniku I, na statkach podnoszących banderę państwa trzeciego, podczas gdy znajdują się one w porcie lub na kotwiczowisku państwa członkowskiego, jest zakazane lub objęte ograniczeniami zgodnie z załącznikiem I, bez uszczerbku dla wyłączeń i przepisów przejściowych mających zastosowanie do tych materiałów na mocy prawa międzynarodowego.

3. Wykaz materiałów niebezpiecznych jest odrębny dla każdego statku, jest opracowany z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO i służy poświadczeniu, że dany statek jest zgodny z ust. 2 niniejszego artykułu. Przy opracowywaniu wykazu materiałów niebezpiecznych określa się co najmniej materiały niebezpieczne wymienione w załączniku I. Statek podnoszący banderę państwa trzeciego przygotowuje plan opisujący kontrolę wizualną/z pobraniem próbek, przy pomocy której opracowuje się wykaz materiałów niebezpiecznych z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO.

4. Wykaz materiałów niebezpiecznych jest właściwie prowadzony i aktualizowany przez cały okres użytkowania statku, uzupełniany o informacje o nowych instalacjach zawierających wszelkie materiały niebezpieczne, o których mowa w załączniku II, oraz o istotnych zmianach w konstrukcji i wyposażeniu statku, z uwzględnieniem wyłączeń i przepisów przejściowych mających zastosowanie do tych materiałów na mocy prawa międzynarodowego.

5. Statek podnoszący banderę państwa trzeciego może zostać ostrzeżony, zatrzymany, wydalony lub wykluczony z portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego, jeśli nie przedstawi odpowiednim organom tego państwa członkowskiego kopii zaświadczenia o zgodności zgodnie z ust. 6 i 7, wraz z wykazem materiałów niebezpiecznych, w stosownych przypadkach i na wniosek tych organów. Państwo członkowskie podejmujące takie działanie bezzwłocznie informuje o nim odpowiednie organy państwa trzeciego, którego banderę podnosi dany statek. Nieprzeprowadzenie aktualizacji wykazu materiałów niebezpiecznych nie stanowi zaniedbania mogącego prowadzić do zatrzymania statku, ale wszelkie niespójności w wykazie materiałów niebezpiecznych należy zgłosić odpowiednim organom państwa trzeciego, którego banderę podnosi ten statek.

6. Zaświadczenie o zgodności wydawane jest po sprawdzeniu wykazu materiałów niebezpiecznych przez odpowiednie organy państwa trzeciego, którego banderę podnosi statek, lub

organizację upoważnioną przez nie, zgodnie z wymogami krajowymi. Zaświadczenie o zgodności można sformułować na podstawie dodatku 3 do konwencji z Hongkongu.

7. Zaświadczenie o zgodności i wykaz materiałów niebezpiecznych sporządza się w języku urzędowym wydających je odpowiednich organów państwa trzeciego, którego banderę podnosi ten statek, a w przypadku gdy nie zostało ono sporządzone w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst ten musi zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

8. Z zastrzeżeniem art. 32 ust. 2 lit. b), statki podnoszące banderę państwa trzeciego i ubiegające się o zarejestrowanie pod banderą państwa członkowskiego zapewniają, aby wykaz materiałów niebezpiecznych przewidziany w art. 5 ust. 2 znajdował się na statku lub został sporządzony w terminie sześciu miesięcy od rejestracji pod banderą tego państwa członkowskiego lub podczas kolejnego przeglądu na podstawie art. 8 ust. 3, jeśli ma on miejsce wcześniej.

#### TYTUŁ III

### ZAKŁADY RECYKLINGU STATKÓW

#### Artykuł 13

#### **Wymogi w odniesieniu do zakładów recyklingu statków konieczne do wpisania ich do europejskiego wykazu**

1. Aby znaleźć się w europejskim wykazie, zakład recyklingu statków musi spełnić następujące wymogi, zgodnie z odpowiednimi postanowieniami konwencji z Hongkongu i z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO, Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), konwencji bazylejskiej i Konwencji sztokholmskiej w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych oraz innych wytycznych międzynarodowych:

- a) otrzymać zezwolenie od właściwych organów na prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków;
- b) być zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób bezpieczny i racjonalny ekologicznie;
- c) prowadzić prace z wybudowanych struktur;
- d) ustanowić systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury i techniki, których celem jest zapobieganie, ograniczanie, minimalizacja i – w stopniu, w jakim jest to możliwe – wyeliminowanie:
  - (i) ryzyka dla zdrowia pracowników i ludności w pobliżu zakładu recyklingu statków; oraz
  - (ii) szkodliwego wpływu na środowisko powstałego na skutek recyklingu statków;
- e) przygotować plan zakładu recyklingu statków;

f) zapobiegać szkodliwym skutkom dla zdrowia ludzkiego i dla środowiska, w tym kontrolować wszelkiego rodzaju wycieki, w szczególności w strefach międzyplywowych;

g) zapewnić bezpieczne i racjonalne ekologicznie gospodarowanie materiałami niebezpiecznymi i odpadami oraz ich magazynowanie, w tym:

(i) ograniczenie rozprzestrzeniania się wszystkich materiałów niebezpiecznych na statku w trakcie całego procesu recyklingu statku, tak aby zapobiec przedostaniu się tych materiałów do środowiska; a oprócz tego prowadzenie prac z materiałami niebezpiecznymi i odpadami wytwarzanymi podczas procesu recyklingu statku jedynie na nieprzepuszczalnych podłożach ze skutecznymi systemami odprowadzającymi;

(ii) aby wszystkie odpady wytwarzane podczas recyklingu statku i ich ilości były udokumentowane i były kierowane wyłącznie do zakładów gospodarujących odpadami, w tym do zakładów recyklingu odpadów, posiadających zezwolenie na ich przetwarzanie bez narażania zdrowia ludzkiego oraz w sposób racjonalny ekologicznie;

h) sporządzić i utrzymywać plan gotowości i reagowania w nagłych przypadkach; zapewnić szybki dostęp sprzętu służącego do reagowania w nagłych przypadkach, takiego jak sprzęt i pojazdy gaśnicze, karetki pogotowia i żurawie do danego statku oraz do wszystkich obszarów zakładu recyklingu statków;

i) zapewnić pracownikom bezpieczeństwo i przeszkolenie, w tym zapewnić możliwość korzystania ze środków ochrony indywidualnej w trakcie przeprowadzania działań wymagających korzystania z takich środków;

j) prowadzić rejestr zdarzeń, wypadków, chorób zawodowych i schorzeń przewlekłych oraz, na żądanie właściwych organów, zgłaszać zdarzenia, wypadki, choroby zawodowe lub schorzenia przewlekłe stanowiące lub potencjalnie stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i dla środowiska;

k) zgodzić się na spełnienie wymogów określonych w ust. 2.

2. Prowadzący zakład recyklingu statków:

a) przesyła plan recyklingu statku, po zatwierdzeniu zgodnie z art. 7 ust. 3, właścicielowi statku i organowi administracji lub upoważnionej przez niego uznanej organizacji;

b) informuje organ administracji, że zakład recyklingu statków jest gotowy pod każdym względem do rozpoczęcia recyklingu statku;

c) po zakończeniu całkowitego lub częściowego recyklingu statku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w terminie 14 dni od zakończenia całkowitego lub częściowego recyklingu zgodnie z planem recyklingu statku, przesyła organowi administracji, który wydał świadectwo gotowości

statku do recyklingu, oświadczenie o zakończeniu recyklingu. Oświadczenie o zakończeniu recyklingu zawiera sprawozdanie dotyczące ewentualnych zdarzeń i wypadków szkodzących zdrowiu ludzkiemu lub środowisku.

3. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu sporządzenia standardowych formatów:

a) sprawozdania wymaganego na mocy ust. 2 lit. b) niniejszego artykułu, aby zapewnić jego spójność z dodatkiem 6 do konwencji z Hongkongu; oraz

b) oświadczenia wymaganego na mocy ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu, aby zapewnić jego spójność z dodatkiem 7 do konwencji z Hongkongu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 14

#### Zezwolenie dla zakładu recyklingu statków znajdującego się w państwie członkowskim

1. Bez uszczerbku dla innych odpowiednich przepisów prawa Unii właściwe organy wydają zezwolenie na przeprowadzanie recyklingu statków tym zakładom recyklingu statków znajdującym się na ich terytorium, które spełniają wymogi określone w art. 13. Zezwolenie może być przyznawane poszczególnym zakładom recyklingu statków maksymalnie na okres pięciu lat oraz odpowiednio przedłużane.

Pod warunkiem spełnienia wymogów niniejszego rozporządzenia, wszelkie zezwolenia wydawane na podstawie innych odpowiednich przepisów prawa krajowego lub prawa Unii mogą być połączone z zezwoleniem, o którym mowa w niniejszym artykule, w jedno zezwolenie w przypadku, gdy taki format zapobiega niepotrzebnemu powielaniu informacji i duplikowaniu pracy prowadzącego zakład recyklingu statków lub przedsiębiorstwa recyklingu statków, lub właściwego organu. W tych przypadkach zezwolenie to może zostać przedłużone zgodnie z systemem zezwoleń, o którym mowa w akapicie pierwszym, lecz nie może przekraczać maksymalnego okresu pięciu lat.

2. Państwa członkowskie tworzą i aktualizują wykaz zakładów recyklingu statków, którym wydały zezwolenie zgodnie z ust. 1.

3. Wykaz, o którym mowa w ust. 2, przekazuje się Komisji, bezzwłocznie i nie później niż do dnia 31 marca 2015 r.

4. Jeżeli zakład recyklingu statków przestaje spełniać wymogi określone w art. 13, państwo członkowskie, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, zawiesza lub cofa wydane mu zezwolenie lub wymaga działań naprawczych ze strony danego przedsiębiorstwa recyklingu statków i powiadamia o tym fakcie bezzwłocznie Komisję.

5. W przypadku gdy zakład recyklingu statków uzyskał zezwolenie zgodnie z ust. 1, dane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje o tym fakcie Komisję.

## Artykuł 15

**Zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach trzecich**

1. Przedsiębiorstwo recyklingu statków będące właścicielem zakładu recyklingu statków znajdującego się w państwie trzecim, i które zamierza poddawać recyklingowi statki podnoszące banderę państwa członkowskiego, składa do Komisji wniosek w sprawie włączenia tego zakładu recyklingu statków do europejskiego wykazu.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dowody na to, że dany zakład recyklingu statków spełnia wymogi określone w art. 13 w celu prowadzenia recyklingu statków i włączenia do europejskiego wykazu zgodnie z art. 16.

W szczególności przedsiębiorstwo recyklingu statków:

- a) przedstawia zezwolenie, licencję lub upoważnienie udzielone przez właściwe organy do celów przeprowadzania recyklingu statków oraz, w stosownych przypadkach, zezwolenie, licencję lub upoważnienie udzielone przez właściwe organy wszystkim jego wykonawcom i podwykonawcom bezpośrednio zaangażowanym w proces recyklingu statków oraz podaje wszystkie informacje, o których mowa w art. 16 ust. 2;
- b) wskazuje, czy plan recyklingu statku zostanie zatwierdzony przez właściwy organ w sposób wyraźny czy dorozumiany, określając okres przeglądu odnoszący się do dorozumianego zatwierdzenia, zgodnie z wymogami krajowymi, w stosownych przypadkach;
- c) potwierdza, że statki podnoszące banderę państw członkowskich będzie przyjmować do recyklingu tylko zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- d) przedstawia dowody na to, że dany zakład recyklingu statków jest w stanie zapewnić, utrzymać i monitorować kryteria dotyczące strefy bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących i strefy wolnej od zagrożeń w trakcie całego procesu recyklingu statku;
- e) załącza mapę z widoczną granicą terenu zakładu recyklingu statków i umiejscowieniem działalności w zakresie recyklingu statku na tym terenie;
- f) w odniesieniu do każdego materiału niebezpiecznego, o którym mowa w załączniku I, oraz do dodatkowych materiałów niebezpiecznych mogących wchodzić w skład konstrukcji statku określa:
  - (i) czy zakład recyklingu statków jest upoważniony do dokonania usunięcia danego materiału niebezpiecznego. Jeśli jest on do tego upoważniony, to określa on właściwy personel odpowiedzialny za dokonanie usunięcia i przedstawia dowody jego kompetencji;
  - (ii) jaki proces gospodarowania odpadami będzie stosowany na terenie zakładu recyklingu statków lub poza nim (np. spalanie, składowanie lub inna metoda przetwarzania

odpadów), nazwę i adres zakładu przetwarzania odpadów, jeżeli różni się od adresu zakładu recyklingu statków, oraz przedstawia dowód na to, że stosowany proces jest przeprowadzany bez narażania zdrowia ludzkiego i w sposób racjonalny ekologicznie;

- g) potwierdza, że przedsiębiorstwo przyjęło plan zakładu recyklingu statków, uwzględniając odpowiednie wytyczne IMO;
- h) dostarcza informacje konieczne do zidentyfikowania zakładu recyklingu statków.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych w celu sprecyzowania formatu informacji wymaganych do zidentyfikowania zakładu recyklingu statków. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25.

4. Aby zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach trzecich zostały włączone do europejskiego wykazu, musi być poświadczona ich zgodność z wymogami określonymi w art. 13 w następstwie inspekcji na miejscu przeprowadzonej przez niezależnego weryfikatora o odpowiednich kwalifikacjach. Poświadczenie przedkładać jest Komisji przez przedsiębiorstwo recyklingu statków podczas składania wniosku o włączenie do europejskiego wykazu, a następnie co pięć lat, po przedłużeniu włączenia do europejskiego wykazu. Wstępne włączenie do wykazu i jego przedłużenie uzupełniane jest przeglądem śródk okresowym w celu potwierdzenia zgodności z wymogami określonymi w art. 13.

Składając wniosek o włączenie do europejskiego wykazu, przedsiębiorstwa recyklingu statków zgadzają się, by dany zakład recyklingu statków został poddany inspekcjom na miejscu przeprowadzanym przez Komisję lub osoby działające w jej imieniu przed włączeniem lub po włączeniu do europejskiego wykazu, w celu sprawdzenia jego zgodności z wymogami określonymi w art. 13. Niezależny weryfikator, Komisja lub osoby działające w jej imieniu współpracują z właściwymi organami państwa trzeciego, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, w celu przeprowadzenia tych inspekcji na miejscu.

Komisja może wydawać wskazówki techniczne, aby ułatwić takie poświadczenie.

5. Do celów art. 13, w odniesieniu do odzysku lub unieszkodliwiania odpadów można mówić o racjonalnym ekologicznie gospodarowaniu, wyłącznie gdy przedsiębiorstwo recyklingu statków może wykazać, że zakład gospodarujący odpadami odbierający odpady będzie działał zgodnie z normami ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, które są zasadniczo równoważne z odpowiednimi normami międzynarodowymi i unijnymi.

6. Przedsiębiorstwo recyklingu statków bezzwłocznie przedstawia zaktualizowane dowody w przypadku jakichkolwiek zmian w informacjach przekazanych Komisji, a na trzy miesiące przed wygaśnięciem każdego pięcioletniego okresu włączenia do europejskiego wykazu oświadcza, że:

- a) dostarczone przez nie dowody są kompletne i aktualne;
- b) zakład recyklingu statków nadal spełnia i będzie spełniać wymogi określone w art. 13.

#### Artykuł 16

#### Sporządzenie i aktualizowanie europejskiego wykazu

1. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu sporządzenia europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, które:

- a) znajdują się w Unii i zostały zgłoszone przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 ust. 3;
- b) znajdują się w państwie trzecim i których włączenie nastąpiło na podstawie oceny informacji i potwierdzających je dowodów przekazanych lub zebranych zgodnie z art. 15.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25.

2. Europejski wykaz publikuje się w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz na stronie internetowej Komisji najpóźniej dnia 31 grudnia 2016 r. Podzielony jest on na dwie podlisty, zawierające zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach członkowskich oraz zakłady recyklingu statków znajdujące się w państwach trzecich.

Europejski wykaz obejmuje wszystkie następujące informacje dotyczące zakładu recyklingu statków:

- a) metoda recyklingu;
- b) rodzaj i wielkość statków, które można poddać recyklingowi;
- c) wszelkie ograniczenia i uwarunkowania w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, w tym dotyczące gospodarowania odpadami niebezpiecznymi;
- d) szczegóły dotyczące wyraźnej lub dorozumianej procedury, o której mowa w art. 7 ust. 3, dotyczącej zatwierdzenia planu recyklingu statku przez właściwy organ;
- e) maksymalna roczna wielkość recyklingu statków.

3. W europejskim wykazie wskazuje się datę wygaśnięcia włączenia do niego danego zakładu recyklingu statków. Każde włączenie jest ważne przez maksymalny okres pięciu lat i podlega przedłużeniu.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu regularnego aktualizowania europejskiego wykazu, aby:

- a) włączyć zakład recyklingu statków do europejskiego wykazu, jeśli:
  - (i) wydano mu zezwolenie zgodnie z art. 14; lub
  - (ii) o jego włączeniu do europejskiego wykazu zdecydowano zgodnie z ust. 1 lit. b) niniejszego artykułu;

- b) usunąć zakład recyklingu statków z europejskiego wykazu, jeśli:

- (i) zakład recyklingu statków przestaje spełniać wymogi określone w art. 13; lub
- (ii) nie dostarczono zaktualizowanego dowodu co najmniej na trzy miesiące przed upływem pięcioletniego okresu określonego w ust. 3 niniejszego artykułu.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25.

5. Podczas sporządzania i aktualizowania europejskiego wykazu Komisja działa zgodnie z zasadami zawartymi w Traktatach i z międzynarodowymi zobowiązaniami Unii.

6. Państwa członkowskie przekazują Komisji wszelkie informacje, które mogą być istotne w kontekście aktualizowania europejskiego wykazu. Komisja przekazuje wszelkie istotne informacje pozostałym państwom członkowskim.

#### TYTUŁ IV

#### OGÓLNE PRZEPISY ADMINISTRACYJNE

#### Artykuł 17

#### Język

1. Plan recyklingu statku, o którym mowa w art. 7, opracowuje się w języku akceptowanym przez państwo udzielające zezwolenia zakładowi recyklingu statków. Jeśli nie został sporządzony w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, plan recyklingu statku musi być przetłumaczony na jeden z tych języków, chyba że organ administracji uzna, że nie jest to konieczne.

2. Świadectwo inwentaryzacji oraz świadectwo gotowości do recyklingu wydane na podstawie art. 9 sporządza się w języku urzędowym wydającego je organu administracji. Jeśli nie zostało ono sporządzone w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst ten musi zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

#### Artykuł 18

#### Wyznaczenie właściwych organów i organów administracji

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy i organy administracji odpowiedzialne za stosowanie niniejszego rozporządzenia oraz powiadamiają o tym Komisję. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach w takich informacjach.

2. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykazy wyznaczonych właściwych organów i organów administracji oraz aktualizuje te wykazy w stosownych przypadkach.

*Artykuł 19***Wyznaczenie osób kontaktowych**

1. Każde z państw członkowskich i Komisja wyznaczają jedną lub więcej osób kontaktowych odpowiedzialnych za udzielanie informacji i wskazówek osobom fizycznym lub prawnym zwracającym się z zapytaniami. Osoba kontaktowa Komisji przekazuje osobom kontaktowym w państwach członkowskich wszelkie zapytania, które dotyczą tych ostatnich, i odwrotnie.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wyznaczeniu osób kontaktowych. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach w tych informacjach.

3. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykazy wyznaczonych osób kontaktowych oraz aktualizuje te wykazy w stosownych przypadkach.

*Artykuł 20***Spotkania osób kontaktowych**

Komisja, na wniosek państw członkowskich lub w przypadku gdy uzna to za stosowne, okresowo organizuje spotkania osób kontaktowych w celu omówienia kwestii wynikłych w związku z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia. Zainteresowane strony zapraszane są na te spotkania lub ich części, jeżeli wszystkie państwa członkowskie i Komisja uznają to za wskazane.

## TYTUŁ V

**SPRAWOZDAWCZOŚĆ I EGZEKWOWANIE PRZEPISÓW***Artykuł 21***Sprawozdania państw członkowskich**

1. Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji sprawozdanie zawierające:

- a) wykaz statków podnoszących jego banderę, którym wydano świadectwo gotowości do recyklingu, oraz nazwę przedsiębiorstwa recyklingu statków i umiejscowienie zakładu recyklingu statków zgodnie z zapisem w świadectwie gotowości do recyklingu;
- b) wykaz statków podnoszących jego banderę, dla których otrzymano oświadczenie o zakończeniu recyklingu;
- c) informacje dotyczące każdego przypadku nielegalnego recyklingu statku, sankcji i działań następczych podjętych przez dane państwo członkowskie.

2. Co trzy lata państwa członkowskie przekazują Komisji drogą elektroniczną sprawozdanie, nie później niż dziewięć miesięcy od zakończenia objętego nim trzyletniego okresu.

Pierwsze sprawozdanie w formie elektronicznej obejmuje okres od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia do końca pierwszego regularnego trzyletniego okresu sprawozdawczego, określonego w art. 5 dyrektywy Rady 91/692/EWG<sup>(1)</sup>, przypadającego po dacie początkowej pierwszego okresu sprawozdawczego.

(<sup>1</sup>) Dyrektywa Rady 91/692/EWG z dnia 23 grudnia 1991 r. normalizująca i racjonalizująca sprawozdania w sprawie wykonywania niektórych dyrektyw odnoszących się do środowiska (Dz.U. L 377 z 31.12.1991, s. 48).

Komisja publikuje sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia nie później niż dziewięć miesięcy od otrzymania sprawozdań od państw członkowskich.

3. Komisja wprowadza te informacje do elektronicznej bazy danych stale dostępnej dla społeczeństwa.

*Artykuł 22***Egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich**

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

2. Państwa członkowskie współpracują ze sobą na poziomie dwustronnym lub wielostronnym w celu ułatwienia zapobiegania przypadkom potencjalnego obchodzenia i łamania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz wykrywania takich przypadków.

3. Państwa członkowskie wyznaczają osoby spośród pracowników etatowych odpowiedzialne za współpracę, o której mowa w ust. 2. Stosowne informacje przekazywane są Komisji, która przesyła tym osobom skompilowaną listę.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji swoje krajowe przepisy dotyczące egzekwowania niniejszego rozporządzenia i mających zastosowanie sankcji.

*Artykuł 23***Żądanie podjęcia działań**

1. Osoby fizyczne lub prawne, które odczuły lub prawdopodobnie odczują skutki naruszenia art. 13 w związku z art. 15 i art. 16 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia lub posiadające wystarczający interes w przedmiocie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych związanych z naruszeniem art. 13 w związku z art. 15 i art. 16 ust. 1 lit. b) niniejszego rozporządzenia, są uprawnione do wystąpienia do Komisji z żądaniem podjęcia działań na mocy niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do takiego naruszenia lub bezpośredniego zagrożenia takim naruszeniem.

Interes wszelkich organizacji pozarządowych promujących ochronę środowiska i spełniających wymogi określone w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 1367/2006 uważa się za wystarczający na użytek akapitu pierwszego.

2. Żądanie podjęcia działań jest przedkładane wraz z istotnymi informacjami i danymi potwierdzającymi to żądanie.

3. W przypadku gdy żądanie podjęcia działań i towarzyszące mu informacje i dane wskazują w sposób wiarygodny na naruszenie art. 13 w związku z art. 15 i art. 16 ust. 1 lit. b) lub bezpośrednio zagrożenie takim naruszeniem, Komisja rozpatruje wszelkie takie żądania podjęcia działań oraz informacje i dane. W takich okolicznościach Komisja umożliwia odnośnemu przedsiębiorstwu recyklingu przedstawienie swojej opinii w związku z żądaniem podjęcia działań i towarzyszącymi mu informacjami i danymi.

4. Komisja, bezzwłocznie i zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii, informuje osoby, które przedłożyły żądanie na podstawie ust. 1, o swojej decyzji o przyjęciu lub odrzuceniu żądania podjęcia działań wraz z podaniem przyczyn.

#### TYTUŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 24

#### Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 8, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 30 grudnia 2013 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 8, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja informuje o nim jednocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 8 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 25

#### Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

#### Artykuł 26

#### Przepis przejściowy

Od daty opublikowania europejskiego wykazu państwa członkowskie mogą, przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, wydawać zezwolenia na prowadzenie recyklingu statków w zakładach recyklingu statków znajdujących się w europejskim wykazie. W takich okolicznościach nie ma zastosowania rozporządzenie (WE) nr 1013/2006.

#### Artykuł 27

#### Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 1013/2006

W art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 dodaje się literę w brzmieniu:

„i) statki podnoszące banderę państwa członkowskiego objęte zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 (\*).

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).”

#### Artykuł 28

#### Zmiana w dyrektywie 2009/16/WE

W załączniku IV dodaje się punkt w brzmieniu:

„49. Świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych lub zaświadczenie o zgodności mające zastosowanie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 (\*).

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1).”

## Artykuł 29

**Zachęta finansowa**

Komisja do dnia 31 grudnia 2016 r. przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonalności instrumentu finansowego, który ułatwiłby bezpieczny i racjonalny ekologicznie recykling statków, a w stosownym przypadku dołączy do niego wniosek ustawodawczy.

## Artykuł 30

**Przegląd**

1. Komisja oceni, które naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać objęte zakresem stosowania dyrektywy 2008/99/WE, aby osiągnąć równowagę przepisów dotyczących naruszeń między niniejszym rozporządzeniem a rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące swoich ustaleń do dnia 31 grudnia 2014 r., a w stosownym przypadku dołączy do niego wniosek ustawodawczy.

2. Komisja dokona przeglądu niniejszego rozporządzenia nie później niż 18 miesięcy przed datą wejścia w życie konwencji z Hongkongu i przedłoży równocześnie w tym celu, w stosownych przypadkach, wszelkie odpowiednie wnioski ustawodawcze. W przeglądzie takim rozważone zostanie włączenie zakładów recyklingu statków zatwierdzonych na podstawie konwencji z Hongkongu do europejskiego wykazu w celu uniknięcia powielania pracy i obciążenia administracyjnego.

3. Komisja będzie poddawać niniejsze rozporządzenie ciągłemu przeglądowi i w stosownych przypadkach przedstawi, w razie potrzeby, w odpowiednim czasie wnioski w celu uwzględnienia rozwoju sytuacji w odniesieniu do konwencji międzynarodowych, w tym konwencji bazylejskiej.

4. Bez uszczerbku dla ust. 2, Komisja w terminie do pięciu lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia, któremu będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze, w celu zapewnienia, by zostały spełnione jego cele oraz by należycie zapewniono jego wpływ.

## Artykuł 31

**Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 20 listopada 2013 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

M. SCHULZ

Przewodniczący

## Artykuł 32

**Stosowanie**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od wcześniejszej z następujących dwóch dat, lecz nie wcześniej niż dnia 31 grudnia 2015 r.:

a) 6 miesięcy od dnia, w którym łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w zakładach recyklingu statków umieszczonych w europejskim wykazie stanowi nie mniej niż 2,5 mln ton masy statku pustego (LDT). Roczna wielkość recyklingu statków w zakładzie recyklingu statków oblicza się jako sumę wyrażonej w LDT masy statków, które zostały poddane recyklingowi w danym roku w tym zakładzie recyklingu statków. Maksymalną roczną wielkość recyklingu statków określa się, wybierając najwyższą wartość, która wystąpiła w poprzednim okresie dziesięciu lat dla każdego zakładu recyklingu statków lub – w przypadku nowo dopuszczonego zakładu recyklingu statków – najwyższą roczną wartość osiągniętą w tym zakładzie; lub

b) dnia 31 grudnia 2018 r.

2. Jednakże w odniesieniu do następujących przepisów stosuje się następujące daty rozpoczęcia stosowania:

a) art. 2, art. 5 ust. 2 akapit drugi, art. 13, 14, 15, 16, 25 i 26 – od dnia 31 grudnia 2014 r.;

b) art. 5 ust. 2 akapit pierwszy i trzeci oraz art. 12 ust. 1 i 8 od dnia 31 grudnia 2020 r.

3. Komisja opublikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ogłoszenie dotyczące daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, kiedy spełnione zostaną warunki, o których mowa w ust. 1 lit. a).

4. Jeżeli państwo członkowskie zamknęło swój krajowy rejestr statków lub podczas trzyletniego okresu nie ma żadnych statków zarejestrowanych pod swoją banderą i dopóki nie ma żadnego statku zarejestrowanego pod swoją banderą, to państwo członkowskie może odstąpić od przepisów niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem art. 4, 5, 11, 12, 13, 14, art. 16 ust. 6, art. 18, 19, 20, 21 i 22. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza skorzystać z tego odstępstwa, powiadamia Komisję najpóźniej w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Komisji przekazuje się również każdą kolejną zmianę.

W imieniu Rady

V. LEŠKEVIČIUS

Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## KONTROLA MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Material niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach zabrania się nowego instalowania materiałów, które zawierają azbest.
Substancje zubożające warstwę ozonową	<p>Substancje kontrolowane, zdefiniowane w art. 1 ust. 4 Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową, 1987, wymienione w załącznikach A, B, C lub E do tego protokołu obowiązujących w czasie stosowania lub interpretacji niniejszego załącznika.</p> <p>Substancje zubożające warstwę ozonową, które mogą znajdować się na statku, obejmują między innymi:</p> <p>halon 1211 bromochlorodifluorometan</p> <p>halon 1301 bromotrifluorometan</p> <p>halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany również jako halon 114B2)</p> <p>CFC-11 trichlorofluorometan</p> <p>CFC-12 dichlorodifluorometan</p> <p>CFC-113 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroetan</p> <p>CFC-114 1,2-dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan</p> <p>CFC-115 chloropentafluoroetan</p> <p>HCFC-22 chlorodifluorometan</p>	Na wszystkich statkach zabrania się stosowania w nowych instalacjach substancji zubożających warstwę ozonową.
Polichlorowane bifenyle (PCB)	„Polichlorowane bifenyle” oznaczają związki aromatyczne tworzące się w taki sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenylu (dwa pierścienie benzenu związane jednym wiązaniem węgiel-węgiel) mogą być zastąpione przez do dziesięciu atomów chloru	Na wszystkich statkach zabrania się nowego instalowania materiałów, które zawierają polichlorowane bifenyle.
Kwas perfluorooktano-sulfonowy (PFOS) <sup>(1)</sup>	„Kwas perfluorooktanosulfonowy” (PFOS) oznacza kwas perfluorooktanosulfonowy i jego pochodne	Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 850/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> zabrania się stosowania w nowych instalacjach kwasu perfluorooktanosulfonowego (PFOS) i jego pochodnych
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe uregulowane w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, 2001 (konwencji AFS) obowiązującym w czasie stosowania lub interpretacji niniejszego załącznika.	1. Na wszystkich statkach zabrania się stosowania systemów przeciwporostowych zawierających organiczne związki cyny jako substancje biobójcze lub wszelkich innych systemów przeciwporostowych, których stosowanie lub wykorzystywanie jest zakazane na mocy konwencji AFS.

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
		2. Na nowych statkach lub w nowych instalacjach na wszystkich statkach zabrania się stosowania lub wykorzystywania związków lub systemów przeciwporostowych w sposób niezgodny z konwencją AFS.

<sup>(1)</sup> Nie stosuje się do statków pływających pod banderą państw trzecich.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 850/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych i zmieniające dyrektywę 79/117/EWG (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, s. 7).

## ZAŁĄCZNIK II

## WYKAZ POZYCJI DO WYKAZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

1. Wszelkie materiały niebezpieczne wymienione w załączniku I
  2. Kadm oraz związki kadmu
  3. Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego
  4. Ołów i związki ołowiu
  5. Rtęć i związki rtęci
  6. Polibromowane bifenyle (PBB)
  7. Polibromowane etery difenyłowe (PBDE),
  8. Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)
  9. Substancje radioaktywne
  10. Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany C10-C13)
  11. Uniepalniacz bromowany (HBCDD)
-