



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 23. 3. 2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o recyklácii lodí

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Všeobecný kontext a dôvody návrhu

Environmentálne nevhodné a nebezpečné postupy demontáže lodí neprestávajú poskytovať dôvody na vážne znepokojenie. Väčšina veľkých komerčných námorných plavidiel sa na konci svojej životnosti ešte vždy demontuje v zariadeniach, ktoré používajú metódy so značným vplyvom na životné prostredie a zdravie. Tieto záporné stránky zabráňujú tomu, aby sa recyklácia lodí stala primerane udržateľným odvetvím.

Situácia sa pravdepodobne zhorší, pretože sa predpokladá, že veľký počet lodí bude v budúcich rokoch poslaný na demontáž v dôsledku súčasnej nadmernej kapacity svetovej flotily, ktorá by podľa odhadu mala pretrvávať aspoň 5 až 10 rokov. Okrem toho sa očakáva, že nastávajúci vrchol v recyklácii lodí v súvislosti s dátumom vyradenia cisternových lodí s jednoduchým trupom (2015) prinesie podstatný prospech tým najmenej vyhovujúcim zariadeniam.

Nariadením o preprave odpadu¹ sa v Európskej únii vykonávajú požiadavky Bazilejského dohovoru o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní. Nariadením sa vykonáva aj ustanovenie o zmene a doplnení dohovoru (takzvaná „zmena a doplnenie o zákaze“), ktorým sa zakazuje vývoz nebezpečného odpadu do krajín, ktoré nie sú členskými krajinami OECD. Táto zmena a doplnenie ešte nenadobudla platnosť na medzinárodnej úrovni v dôsledku nedostatočnej ratifikácie.

Podľa nariadenia o preprave odpadu sú lode plaviace sa pod vlajkou EÚ, ktoré sa posielajú na demontáž, klasifikované ako nebezpečný odpad, pretože obsahujú nebezpečné látky. Ako také sa môžu demontovať len v krajinách OECD. Lode plaviace sa pod vlajkou EÚ² však tento právny predpis takmer systematicky obchádzajú, v dôsledku čoho sa medzinárodné pravidlá a právne predpisy Únie stávajú neúčinnými.

Toto rozsiahle porušovanie je, po prvé, spojené s nedostatočnou recyklačnou kapacitou, ktorá je k dispozícii v rámci OECD najmä pre najväčšie lode. Súčasná kapacita na európskej úrovni sa využíva na demontáž malých lodí a vládnych lodí, ale nie na demontáž veľkých komerčných námorných plavidiel. Podobne ako v prípade výstavby lodí, z ekonomických dôvodov sa demontáž lodí počas niekoľkých uplynulých desaťročí presunula z európskych krajín do nečlenských krajín OECD (dopyt po oceli, nízke náklady na pracovnú silu, žiadna internalizácia environmentálnych platieb). V dôsledku toho možnosť vybudovania dodatočných kapacít v Európe nebola z ekonomického hľadiska uskutočniteľná.

Značná recyklačná kapacita existuje v nečlenských krajinách OECD, ako je Čína, India, Pakistan a Bangladéš. Predpokladá sa, že zariadenia umiestnené v krajinách OECD, v Číne, ako aj niektoré zariadenia umiestnené v Indii budú schopné splniť požiadavky hongkonského dohovoru do roku 2015.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu.

² V roku 2009 sa viac ako 90 % lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ demontovalo mimo krajín OECD, prevažne v južnej Ázii.

Súčasná existujúca kapacita, ktorá je k dispozícii v Číne (2,83 mil. LDT³ v roku 2009), je už v skutočnosti z veľkej časti postačujúca na spracovanie všetkých lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ do roku 2030 (maximálny ročný objem v období rokov 2012 – 2030 bude predstavovať 1,88 mil. LDT) a nové zariadenie s kapacitou 1 milión LDT onedlho začne svoju činnosť. Je to výsledok krokov, ktoré podnikli verejné orgány s cieľom výslovne podporiť trh ekologickej recyklácie lodí a zatvoriť nevyhovujúce zariadenia, ako aj investícií, ktoré vynaložili zodpovední európski vlastníci lodí na bezpečné a vhodné recyklačné zariadenia.

Po druhé, súčasná situácia na trhu recyklácie lodí prináša prospech zariadeniam v Bangladéši, Indii a (v menšej miere) v Pakistane, zatiaľ čo konkurenti v EÚ, Turecku a Číne na vyššej technickej úrovni sú schopní obsadiť oblasti trhu len pre také plavidlá, ako sú malé lode a vládne plavidlá vrátane vojnových lodí alebo flotily vlastníkov lodí, ktorí prijali dobrovoľné záväzky.

Nakoniec, súčasné právne predpisy nie sú prispôsobené osobitným vlastnostiam lodí. Stanoviť, kedy sa lode stávajú odpadom, je skutočne ťažké. Rozhodnutia vlastníkov lodí o posielaní svojich lodí na recykláciu sú založené na ekonomickom porovnaní nákladov a prínosov ponechania lode v prevádzke a jej poslania na demontáž.

V prípade, že sa toto rozhodnutie prijme, zatiaľ čo sa loď nachádza v medzinárodných vodách alebo vo vodách, na ktoré sa vzťahuje právomoc recyklačného štátu, je veľmi ťažké alebo nemožné uplatňovať postupy nariadenia o preprave odpadu. Komerčné lode, ktoré odchádzajú z európskych prístavov a vôd, okrem toho zvyčajne maximálne využijú svoju poslednú cestu a pred odoslaním na demontáž uskutočnia dodávku tovaru do Ázie. Ak vlastníkom lode nedeclaruje zámer demontovať loď, keď loď opúšťa prístav v EÚ, príslušné orgány vo všeobecnosti nemôžu zasiahnuť. Nariadením o preprave odpadu sa ustanovujú práva a povinnosti pre vyvážajúci štát, dovážajúci štát a v prípade potreby pre tranzitný štát. Prístavné štáty však nemusia byť informované o zámere vlastníka lode recyklovať loď. Nakoniec, nie je tiež neobvyklé, že loď sa predá inému prevádzkovateľovi pod zámienkou, že loď bude pokračovať v obchodnej činnosti, ale v skutočnosti sa prepraví do zariadenia na demontáž lodí.

V záujme uplatňovania súčasných právnych predpisov a najmä zákazu, ktorý sa vzťahuje na vývoz lodí po dobe životnosti do nečlenských krajín OECD, by členské štáty museli vynaložiť úsilie v oblasti presadzovania, ktoré by bolo neúmerné vzhľadom na chýbajúcu recyklačnú kapacitu v rámci OECD, ako aj zákonnú možnosť na zmenu štátu registrácie („vlajkový štát“) každej lode.

V snahe zlepšenia situácie zmluvné strany Bazilejského dohovoru vyzvali v roku 2004 Medzinárodnú námornú organizáciu (IMO), aby vypracovala povinné požiadavky na recykláciu lodí⁴. V roku 2006 zmluvné strany Bazilejského dohovoru uvítali kroky, ktoré podnikla IMO pri vypracovaní návrhu dohovoru o recyklácii lodí, a uznali, že by sa malo predísť duplicitě nástrojov, ktoré majú rovnaký cieľ. Strany boli vyzvané, aby vykonali posúdenie úrovne kontroly a presadzovania ustanovenej Bazilejským dohovorom v celom jeho rozsahu a posúdenie predpokladanej úrovne kontroly a presadzovania, ktorú má

³ Hmotnosť lode určenej na zošrotovanie sa najčastejšie vyjadruje v tonách výtlaku prázdnej lode (LDT), ktorý sa vypočítava bez nákladu, paliva, záťažovej vody atď. a približne sa rovná hmotnosti ocele lode.

⁴ Rozhodnutie VII/26 o riadení demontáže lodí spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia prijaté počas 7. konferencie zmluvných strán Bazilejského dohovoru.

zabezpečiť návrh dohovoru o recyklácii lodí v celom jeho rozsahu, a aby porovnali tieto dva dohovory⁵.

Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí (ďalej len „hongkonský dohovor“) bol prijatý v máji 2009 Medzinárodnou námornou organizáciou. Keď tento dohovor nadobudne platnosť, od zmluvných strán (vrátane členských štátov) sa bude vyžadovať, aby demontovali svoje veľké komerčné lode len v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru. Môže sa to vzťahovať na ázijské krajiny, ktorých zariadenia na demontáž lodí budú musieť spĺňať medzinárodne schválené normy (prísnejšie ako súčasné normy). V týchto zariadeniach sa budú musieť spracovávať lode pochádzajúce z krajín, ktoré nie sú zmluvnými stranami dohovoru, podobným spôsobom ako lode plávajúce pod vlajkami zmluvných strán dohovoru (žiadna doložka o priaznivejšom zaobchádzaní).

Hongkonský dohovor bol prijatý v roku 2009, ale aby nadobudol platnosť a začal prinášať efekt, potrebná je ratifikácia dostatočným počtom veľkých vlajkových a recyklačných štátov. Nepredpokladá sa, že sa to stane skôr ako pred rokom 2020. Tento dohovor nadobudne platnosť dvadsaťštyri mesiacov po dátume splnenia týchto podmienok:

- najmenej 15 štátov ho podpísalo bez výhrady ratifikácie, prijatia alebo schválenia alebo uložilo príslušný nástroj o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení,
- ich spojené obchodné flotily predstavujú najmenej 40 percent hrubej tonáže svetového obchodného loďstva a
- spojený maximálny ročný objem recyklovaných lodí počas predchádzajúcich 10 rokov predstavuje najmenej 3 percentá hrubej tonáže spojeného obchodného loďstva tých istých štátov.

Zmluvné strany Bazilejského dohovoru uvítali prijatie hongkonského dohovoru v roku 2010⁶ a začali predbežné posúdenie, či sa v hongkonskom dohovore ustanovuje úroveň kontroly a presadzovania, ktorá je rovnocenná úrovni ustanovenej podľa Bazilejského dohovoru⁷.

Európska únia a jej členské štáty ukončili svoje posúdenie v apríli 2010, pričom dospeli k záveru, že hongkonský dohovor zjavne ustanovuje úroveň kontroly a presadzovania, ktorá je prinajmenšom rovnocenná úrovni, ktorú ustanovuje Bazilejský dohovor pre lode, ktoré sú klasifikované ako odpad podľa Bazilejského dohovoru⁸.

V októbri 2011 zmluvné strany Bazilejského dohovoru podporili ratifikáciu hongkonského dohovoru s cieľom umožniť jeho vstup do platnosti⁹.

Komisia prijala zelenú knihu o lepšej demontáži lodí v roku 2007 a oznámenie, v ktorom sa navrhuje stratégia EÚ pre lepšiu demontáž lodí¹⁰ v roku 2008. Táto stratégia sa zameriavala

⁵ Pozri rozhodnutie VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

⁶ Rozhodnutie OEWG-VII/12 o riadení demontáže lodí spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia.

⁷ Pozri rozhodnutie OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Návrh Európskej únie a jej členských štátov dostupný na webovej stránke <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

⁹ Rozhodnutie X/ AA o riadení demontáže lodí spôsobom prijateľným z hľadiska životného prostredia prijaté počas 10. konferencie zmluvných strán Bazilejského dohovoru.

na opatrenia na zlepšenie podmienok demontáže lodí čo najskôr, a to aj vrátane prechodného obdobia pred nadobudnutím platnosti hongkonského dohovoru: to znamená, riešenie kľúčových prvkov dohovoru, podpora dobrovoľných krokov zo strany priemyselného odvetvia, poskytovanie technickej pomoci a podpory rozvojovým krajinám a lepšie presadzovanie súčasných právnych predpisov. Prostredníctvom stratégie sa dosiahli tieto výsledky:

- prijatie dohovoru, ktorým sa zvýši úroveň recyklácie lodí prostredníctvom príslušných postupov prispôbených osobitným vlastnostiam lodí a podrobných požiadaviek, ktoré majú splňať zmodernizované recyklačné zariadenia,
- podpora dobrovoľných krokov zo strany priemyselného odvetvia pred nadobudnutím platnosti dohovoru:
 - dobrovoľné uplatňovanie požiadaviek a usmernení dohovoru (napríklad vypracovanie zoznamov nebezpečných materiálov),
 - schválenie zmlúv o ekologickom predaji,
 - investície do bezpečných a vhodných recyklačných zariadení,
- realizovali sa štúdie, výskum a pilotné projekty s cieľom posúdiť najnovší vývoj a presadzovať technológie lepšej recyklácie lodí pre lode, ktoré sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti hongkonského dohovoru, a pre ostatné lode,
- keď bola Komisia upozornená, že určité lode budú poslané na demontáž, vykonala opatrenia v záujme lepšieho vykonávania nariadenia o preprave odpadu,
- krajinám, ktoré recyklujú lode, sa poskytla podpora prostredníctvom grantu v rámci tematického programu pre životné prostredie a trvalo udržateľné riadenie prírodných zdrojov vrátane energie (ENRTP) pre „Globálny program trvalo udržateľnej recyklácie lodí“, ktorý spoločne riadia sekretariáty Bazilejského dohovoru, Medzinárodnej námornej organizácie a Medzinárodnej organizácie práce.

1.2. Cieľ návrhu

Cieľom nariadenia o recyklácii lodí je podstatne znížiť záporné vplyvy spojené s recykláciou lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ zvlášť v južnej Ázii bez vytvárania zbytočného ekonomického zaťaženia. Navrhovaným nariadením nadobudne účinnosť včasná implementácia požiadaviek hongkonského dohovoru a z toho dôvodu sa urýchlí jeho vstup do platnosti z celosvetového hľadiska.

¹⁰ Oznámenie KOM(2008) 767 v konečnom znení z 19. novembra 2008, v ktorom sa predstavuje Stratégia EÚ pre lepšiu demontáž lodí, a jej posúdenie vplyvu v pracovnom dokumente útvarov Komisie SEK(2008) 2846.

1.3. Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Návrh sa týka prijatia nariadenia o recyklácii lodí. Novým nariadením sa má nahradiť existujúce nariadenie (ES) č. 1013/2006/¹¹so zreteľom na lode, na ktoré sa vzťahuje hongkonský dohovor.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Pri vypracovaní posúdenia vplyvu na podporu tohto legislatívneho návrhu Komisia uskutočnila konzultácie so zúčastnenými stranami a čerpala z externej expertízy prostredníctvom verejných konzultácií od apríla do júna 2009 a štyroch odborných seminárov.

Väčšina zúčastnených strán jednoznačne podporila okamžitú ratifikáciu hongkonského dohovoru členskými štátmi EÚ s cieľom urýchliť jeho vstup do platnosti prostredníctvom podpory ratifikácie inými štátmi. Mnohé zúčastnené strany súhlasia so včasným vykonávaním dohovoru zo strany EÚ, pretože sa domnievajú, že čakanie na nadobudnutie platnosti dohovoru je neprijateľné, keď pracovníci, ktorí demontujú lode, naďalej zomierajú alebo sa stávajú obeťami úrazov pri práci a dochádza aj k značným škodám na životnom prostredí. Niektoré subjekty sa domnievajú, že EÚ by nemala ukladať dodatočné požiadavky, ktoré presahujú rámec dohovoru. Príspevky, zhrnutie odpovedí na verejné konzultácie a správy o seminároch zúčastnených strán sú dostupné na internete¹².

Európsky parlament, Európsky hospodársky a sociálny výbor a Rada diskutovali o oznámení a 26. marca 2009 prijali rezolúciu¹³, 13. mája 2009 stanovisko¹⁴ a 21. októbra 2010¹⁵ závery o stratégii EÚ pre lepšiu demontáž lodí.

2.2. Posúdenie vplyvu

Posúdenie vplyvu uskutočnila Komisia s cieľom posúdiť možnosti režimu recyklácie lodí, ktorý by bolo možné účinne presadzovať. V analýze sa posudzovali ekonomické, sociálne a environmentálne vplyvy rôznych možností.

Zohľadnili sa odporúčania výboru pre posudzovanie vplyvu (IAB) spolu s hlavnými úpravami týkajúcimi sa potreby presnejšieho vymedzenia problému, jasnejšej prezentácie opatrení, ktoré sa už prijali v krajinách, ktoré recyklujú lode v základnom scenári, posilnenia intervenčnej logiky a lepšieho prepojenia medzi osobitnými a operačnými cieľmi a problémami a stimulmi a posilneného posúdenia možností politiky najmä so zreteľom na potenciálne budúce problémy v oblasti presadzovania a dodržiavania súladu.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu.

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.

Ako sa preukázalo v posúdení vplyvu, len balík politických opatrení D v plnom rozsahu spĺňa stanovené ciele.

Táto možnosť spočíva v zavedení ad hoc nariadenia vzťahujúceho sa na lode, ktoré sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti hongkonského dohovoru (veľké komerčné námorné plavidlá). Toto nariadenie by sa vzťahovalo na celú životnosť lodí plávajúcich pod vlajkou EÚ, pričom by sa včas vykonávali požiadavky hongkonského dohovoru a ako to umožňuje dohovor, nariadenie by obsahovalo prísnejšie environmentálne požiadavky na zariadenia na recykláciu lodí. Lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov EÚ by sa mohli recyklovať len v zariadeniach, ktoré spĺňajú požiadavky.

Členské štáty EÚ budú písomne a vo vhodnom čase informované o zámere vlastníka lode poslať loď na recykláciu. Táto požiadavka, ako aj zavedenie sankcií, ktoré by boli prinajmenšom rovnocenné sankciám uplatniteľným podľa súčasných právnych predpisov, zabezpečí dodržiavanie súladu s právnymi predpismi. Hoci je ťažké očakávať, že súčasné „plážové“ zariadenia budú schopné vyhovieť týmto požiadavkám, je možné, že zmodernizované zariadenia by možno v budúcnosti dokázali splniť tieto kritériá. Na lode upravené týmto novým právnym predpisom by sa už nevzťahovalo nariadenie o preprave odpadu, aby sa predišlo nedorozumeniam, prekryvaniu a administratívne zaťaženiu.

Tento balík politických opatrení predstavuje základ tohto návrhu.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie návrhu

Tento legislatívny návrh sa prostredníctvom nového ad hoc nariadenia zameriava na lode, ktoré sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti hongkonského dohovoru (veľké komerčné námorné plavidlá). Vzťahuje sa na celú životnosť lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ, vykonáva niektoré požiadavky hongkonského dohovoru (vypracovanie zoznamu nebezpečných materiálov, povinnosť recyklovať lode v bezpečných a vhodných zariadeniach, všeobecné požiadavky uplatniteľné na lode pred recykláciou) a, ako to umožňuje dohovor, zahŕňa prísnejšie ustanovenia z oblasti životného prostredia, ktoré sú potrebné pred nadobudnutím platnosti dohovoru (požiadavky na zariadenia na recykláciu lodí, vytvorenie európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí, uzavretie zmluvy medzi vlastníkom lode a zariadením na recykláciu lodí).

Povinnosť vypracovať a viesť zoznam nebezpečných materiálov, ktoré sa nachádzajú na palubách lodí

Na lodiach plaviacich sa pod vlajkou členského štátu EÚ sa budú musieť vypracovať a viesť počas celej doby prevádzky zoznam nebezpečných látok, ktoré sa nachádzajú na palube. Zatiaľ čo v prípade nových lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu sa vyžaduje, aby sa vypracoval zoznam okamžite, na existujúcich lodiach budú mať päť rokov na to, aby tak urobili, s výnimkou prípadov, keď sú poslané na demontáž skôr.

Tento zoznam sa pred odoslaním lode na recykláciu musí aktualizovať a doplniť s cieľom zabezpečiť, aby zariadenie vybrané na recykláciu lode bolo schopné a oprávnené spracovať všetky nebezpečné materiály a odpad na palube.

Lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov sa budú musieť demontovať v bezpečných a environmentálne vhodných zariadeniach na recykláciu lodí

Zoznam požiadaviek vymedzujúci požiadavky, ktoré majú spĺňať zariadenia na recykláciu lodí, bol vypracovaný na základe technických požiadaviek hongkonského dohovoru. Dodatočné požiadavky sa doplnili v záujme lepšej ochrany zdravia ľudí a životného prostredia a najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa všetky nebezpečné odpady spracovávali environmentálne vhodným spôsobom v zariadeniach na recykláciu lodí, a to aj vtedy, ak sa prepravujú do zariadení na spracovanie odpadu.

Jednotlivé zariadenia na recykláciu, ktoré spĺňajú tieto požiadavky, požiadajú o zaradenie do európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí. Lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu EÚ bude možné recyklovať len v zariadeniach, ktoré sa nachádzajú na európskom zozname.

Keď hongkonský dohovor nadobudne platnosť, zmluvné strany budú musieť vypracovať a odoslať zoznamy zariadení na recykláciu lodí, ktoré schválili podľa dohovoru. Tieto zoznamy sa budú posielat' Medzinárodnej námornej organizácii, ktorá ich bude distribuovať podľa potreby. Keď tieto zoznamy zariadení budú prístupné na medzinárodnej úrovni, bude potrebné preskúmať nariadenie o recyklácii lodí s cieľom predísť administratívnejmu zaťaženiu a duplicitne práce v súvislosti s európskym zoznamom zariadení na recykláciu lodí. Mohol by sa napríklad zaviesť mechanizmus vzájomného uznávania.

Osobitné požiadavky pred recykláciou

Pred odoslaním do zariadenia na recykláciu lodí budú musieť lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov znížiť množstvo nebezpečného odpadu na palube (ktorý sa môže nachádzať aj v zvyškoch nákladu, vo vykurovacom oleji atď.) na minimum.

V osobitnom prípade tankerov budú musieť vlastníci lodí zabezpečiť, aby lode prišli do zariadenia na recykláciu v takom stave, v ktorom budú pripravené na certifikáciu ako bezpečné pre vstup a bezpečné pre práce pri vysokej teplote, aby sa zabránilo výbuchom a (smrteľným) úrazom pracovníkov v zariadeniach na recykláciu lodí.

Zlepšenie dodržiavania súladu s právnymi predpismi Európskej únie

Na rozdiel od existujúcich právnych predpisov sa navrhované nariadenie zakladá na systéme kontroly a presadzovania hongkonského dohovoru, ktorý je osobitne určený pre lode a medzinárodnú lodnú dopravu (osvedčenia, prehliadky, osobitné povinnosti pre vlajkový štát atď.).

Toto nariadenie bude tým, že umožní, aby sa lode recyklovali v zariadeniach umiestnených v krajinách, ktoré nepatria do skupiny krajín OECD, pokiaľ vyhovujú daným požiadavkám a sú zaradené do európskeho zoznamu, riešiť aj súčasný problém chýbajúcej recyklačnej kapacity, ktorú majú legálne k dispozícii vlastníci lodí.

Členské štáty EÚ budú okrem toho písomne a vo vhodnom čase informované o zámere vlastníka lode poslať loď na recykláciu, čím by sa odstránil problém určiť, kedy sa loď stáva odpadom. Členské štáty budú dostávať informácie o plánovanom začiatku a o ukončení recyklácie. Porovnaním zoznamu lodí, ktorým vydali osvedčenie o zozname nebezpečných látok, so zoznamom lodí, ktoré boli recyklované v oprávnených zariadeniach, budú schopné ľahšie identifikovať nezákonnú recykláciu. Okrem toho sa zavedú sankcie, ktoré sú

konkrétnejšie a presnejšie ako sankcie, stanovené v súlade so súčasnými právnymi predpismi. Tieto požiadavky spojené s dostupnosťou postačujúcich právne dostupných bezpečných a vhodných recyklačných zariadení a systému kontroly, ktorý je dobre prispôbený osobitným vlastnostiam lodí, zabezpečia lepšie dodržiavanie súladu s právnymi predpismi.

Nakoniec, na lode upravené týmto novým právnym predpisom by sa už nevzťahovalo nariadenie o preprave odpadu, aby sa predišlo nedorozumeniam, prekryvaniu a administratívne záťažiu.

3.2. Právny základ

Návrh je založený na článku 192 ods. 1 ZFEÚ.

3.3. Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity sa uplatňuje vtedy, ak návrh nepatrí do výhradnej právomoci Európskej únie.

Recykláciu lodí už upravujú európske právne predpisy, predovšetkým nariadenie o preprave odpadu.

Európska únia sa nemôže stať zmluvnou stranou hongkonského dohovoru, pretože táto možnosť je vyhradená pre štáty, ktoré sú členmi Medzinárodnej námornej organizácie. Členské štáty EÚ budú preto hrať kľúčovú úlohu hlavne ako vlajkové štáty pri ratifikácii a dosiahnutí nadobudnutia platnosti ustanovení tohto dohovoru.

Individuálne kroky zo strany členských štátov nebudú postačujúce, pretože nie všetky členské štáty považujú ratifikáciu hongkonského dohovoru za prioritu. Existuje tu jasné riziko, že na veľké komerčné lode plaviace sa pod vlajkou EÚ sa budú uplatňovať rozdielne právne požiadavky v závislosti od rôznych členských štátov, ktorých sa to týka. Táto situácia by mohla viesť k zmenám vlajok a nekalej hospodárskej súťaži medzi členskými štátmi pôsobiacimi ako vlajkové štáty.

Vytvorením európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí spĺňajúcich požiadavky sa predídú duplicitné práce medzi členskými štátmi EÚ a uľahčia sa ich kontrolné postupy, ktoré uplatňujú ako vlajkové štáty.

Začlenením hongkonského dohovoru do európskych právnych predpisov by sa podporilo zosúladené rozhodovanie a urýchlil by sa proces ratifikácie medzi členskými štátmi. Včasná akcia zo strany EÚ by okrem toho ovplyvnila tretie krajiny oveľa viac ako akcia jednotlivých členských štátov, a preto by aj pravdepodobnosť rýchleho vstupu hongkonského dohovoru do platnosti bola väčšia. Návrh rozhodnutia Rady, ktorým sa členské štáty splnomocňujú, aby v záujme Európskej únie ratifikovali Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí z roku 2009 alebo aby pristúpili k tomuto dohovoru, sa preto predkladá spoločne s týmto návrhom nariadenia.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Dodatočné zaťaženia pre hospodárske subjekty a vnútroštátne orgány sa obmedzujú na tie, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie toho, aby sa

recyklácia lodí vykonávala bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom. Hoci je návrh spojený s dodatočnými nákladmi pre vlastníkov lodí (vypracovanie zoznamov nebezpečných materiálov a prehliadky), očakáva sa, že tieto náklady budú kompenzované značnými dosiahnutými sociálnymi a environmentálnymi prínosmi.

3.5. Výber nástroja

Navrhovaným nástrojom je nariadenie.

Nariadenie je vhodným právnym nástrojom, pretože ukladá majiteľom lodí a členským štátom, priamo a v krátkom časovom rámci, presné požiadavky, ktoré sa majú splniť v tom istom termíne a tým istým spôsobom v celej Únii. Vypracovanie požiadaviek na bezpečné a environmentálne vhodné zariadenia na recykláciu lodí a európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí by zabezpečilo najmä zosúladené vykonávanie hongkonského dohovoru.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá vplyv na rozpočet EÚ.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o recyklácii lodí

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Lode, ktoré predstavujú odpad a ktoré podliehajú pohybu odpadu cez hranice na účely recyklácie, upravuje Bazilejský dohovor o riadení pohybov nebezpečných odpadov cez hranice štátov a ich zneškodňovaní (ďalej len „Bazilejský dohovor“) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1013/2006 zo 14. júna 2006 o preprave odpadu¹⁶. Nariadením (ES) č. 1013/2006 sa vykonáva Bazilejský dohovor, ako aj zmena a doplnenie¹⁷ dohovoru prijatá v roku 1995, ktorá ešte nenadobudla platnosť na medzinárodnej úrovni a ktorou sa zakazuje vývoz nebezpečného odpadu z krajín EÚ do krajín, ktoré nie sú členskými krajinami Organizácie pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD). Keďže lode obsahujú nebezpečné materiály, vo všeobecnosti sú zaradené ako nebezpečný odpad, a preto sa na ne vzťahuje zákaz vývozu na recykláciu do zariadení v krajinách, ktoré nie sú členskými krajinami OECD.
- (2) Mechanizmy kontroly a presadzovania súčasných právnych predpisov na medzinárodnej a na európskej úrovni nie sú prispôbené osobitným vlastnostiam lodí a medzinárodnej lodnej dopravy a pri predchádzaní nebezpečným a nevhodným postupom recyklácie lodí sa ukázali ako neúčinné.
- (3) Súčasná kapacita na recykláciu lodí v krajinách OECD, ktorá je legálne dostupná pre lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu, je nedostatočná. Bezpečná a vhodná recyklačná kapacita, ktorá už existuje v krajinách, ktoré nie sú členskými krajinami OECD, postačuje na spracovanie všetkých lodí plaviacich sa pod vlajkou EÚ a

¹⁶ Ú. v. EÚ L 190, 12.7.2006, s. 1.

¹⁷ Zmena a doplnenie Bazilejského dohovoru („zmena a doplnenie o zákaze“) prijatá rozhodnutím III/1 zmluvných strán Bazilejského dohovoru.

predpokladá sa, že do roku 2015 sa bude ďalej rozširovať v dôsledku opatrení prijatých recyklačnými štátmi s cieľom splniť požiadavky hongkonského dohovoru.

- (4) Hongkonský medzinárodný dohovor o bezpečnej a environmentálne vhodnej recyklácii lodí (hongkonský dohovor) bol prijatý 15. mája 2009 pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie na žiadosť zmluvných strán Bazilejského dohovoru. Hongkonský dohovor nadobudne platnosť 24 mesiacov po dátume ratifikácie aspoň 15 štátmi, ktorých spojené obchodné flotily predstavujú najmenej 40 percent hrubej tonáže svetového obchodného loďstva a ktorých spojený maximálny ročný objem recyklovaných lodí počas predchádzajúcich 10 rokov predstavuje najmenej tri percentá hrubej tonáže spojeného obchodného loďstva tých istých štátov. Členské štáty by mali ratifikovať dohovor čo najskôr s cieľom urýchliť nadobudnutie jeho platnosti. Dohovor sa vzťahuje na návrh, konštrukciu, prevádzku a prípravu lodí s cieľom umožniť bezpečnú a environmentálne vhodnú recykláciu bez ohrozenia bezpečnosti a prevádzkovej efektívnosti lode; vzťahuje sa tiež na prevádzku zariadení na recykláciu lodí bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom a vytvorenie vhodného mechanizmu presadzovania pre recykláciu lodí.
- (5) V hongkonskom dohovore sa výslovne ustanovuje, aby jeho zmluvné strany prijali prísnejšie opatrenia v súlade s medzinárodným právom, so zreteľom na bezpečnú a environmentálne vhodnú recykláciu lodí s cieľom zabrániť, obmedziť alebo znížiť na minimum akékoľvek nepriaznivé účinky na zdravie ľudí a na životné prostredie. Vytvorenie európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí spĺňajúcich požiadavky stanovené v tomto nariadení by prispelo k tomuto cieľu, ako aj k lepšiemu presadzovaniu, ak sa vlajkovým štátom umožní kontrola lodí poslaných na recykláciu. Tieto požiadavky na zariadenia na recykláciu lodí by mali vychádzať z požiadaviek hongkonského dohovoru.
- (6) Vlajkové štáty, ktoré posielajú svoje lode do zmodernizovaných recyklačných zariadení spĺňajúcich požiadavky hongkonského dohovoru, majú ekonomický záujem na zabezpečení toho, aby hongkonský dohovor nadobudol platnosť čo najskôr, s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na celom svete.
- (7) Lode, ktoré nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti hongkonského dohovoru a do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, by sa aj naďalej mali recyklovať v súlade s požiadavkami nariadenia (ES) č. 1013/2006 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc¹⁸.
- (8) Je potrebné objasniť príslušné rozsahy pôsobnosti tohto nariadenia, nariadenia (ES) č. 1013/2006 a smernice 2008/98/ES s cieľom predísť duplicitě regulačných nástrojov, ktoré majú rovnaký cieľ.
- (9) Pri výklade požiadaviek tohto nariadenia by sa mali vziať do úvahy usmernenia, ktoré vypracovala Medzinárodná námorná organizácia na podporu hongkonského dohovoru.
- (10) Členské štáty by mali prijať opatrenia s cieľom zabrániť obchádzaniu predpisov o recyklácii lodí a zvýšiť transparentnosť recyklácie lodí. Ako sa ustanovuje v hongkonskom dohovore, členské štáty by mali oznamovať informácie o lodiach,

¹⁸ Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3.

ktorým bolo vydané osvedčenie o zozname nebezpečných látok, o lodiach, v prípade ktorých bolo doručené vyhlásenie o ukončení, a informácie o nezákonnej recyklácii a o následných opatreniach, ktoré podnikli.

- (11) Členské štáty by mali ustanoviť predpisy o sankciách uplatniteľných v prípade porušovania tohto nariadenia a zabezpečiť, aby sa tieto sankcie uplatňovali a zabránilo sa tak obchádzaniu predpisov o recyklácii lodí. Sankcie, ktoré môžu byť občianskej alebo administratívnej povahy, by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.
- (12) S cieľom zohľadniť vývoj, pokiaľ ide o príslušné medzinárodné dohovory, právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa mala udeliť Komisii so zreteľom na aktualizáciu príloh k tomuto nariadeniu. Je zvlášť dôležité, aby Komisia počas prípravnej práce uskutočnila príslušné konzultácie vrátane konzultácií na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a navrhovaní delegovaných aktov mala zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (13) V snahe zabezpečiť jednotné podmienky na vykonávanie tohto nariadenia vykonávacie právomoci by sa mali udeliť Komisii. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie¹⁹.
- (14) Keďže cieľ zabrániť, obmedziť alebo odstrániť nepriaznivé vplyvy na ľudské zdravie a životné prostredie spôsobené recykláciou, prevádzkou a údržbou lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu nie je možné dostatočne dosiahnuť na úrovni členských štátov vzhľadom na medzinárodnú povahu lodnej dopravy a recyklácie lodí a možno ho preto lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality ustanovenou v tomto článku toto nariadenie nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

HLAVA I – ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Cieľ

Účelom tohto nariadenia je predchádzať nepriaznivým účinkom spôsobeným recykláciou, prevádzkou a údržbou lodí plaviacich sa pod vlajkou členského štátu na zdravie ľudí a na životné prostredie, znížiť ich alebo ich eliminovať.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
 - (1) „loď“ je plavidlo akéhokoľvek typu, ktoré pracuje alebo je prevádzkované v morskom prostredí a zahŕňa ponorky, plávajúce zariadenia, plávajúce plošiny, samozdvíhacie plošiny, plávajúce skladiská (FSU) a plávajúce výrobné, skladovacie a vykladacie jednotky (FPSO), ako aj lode zbavené výstroja alebo vlečené;
 - (2) „nová loď“ je akákoľvek:
 - (a) loď, v prípade ktorej sa zmluva o stavbe lode uzatvorí v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo po tomto dátume;
 - (b) loď, v prípade ktorej zmluva o stavbe lode nebola uzatvorená a kýl lode bol položený alebo sa loď nachádzala v podobnej fáze výstavby v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo šesť mesiacov po tomto dátume;
 - (c) loď, ktorej dodávka sa uskutoční v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo tridsať mesiacov po tomto dátume;
 - (3) „tanker“ je ropný tanker vymedzený v prílohe I k Dohovoru o zabránení znečisťovania z lodí (MARPOL) alebo NLS tanker vymedzený v prílohe II k tomuto dohovoru;
 - (4) „nebezpečný materiál“ je akýkoľvek materiál alebo látka, ktorá môže spôsobiť ohrozenie ľudského zdravia alebo životného prostredia vrátane všetkých látok, ktoré sa považujú za nebezpečné podľa smernice Rady 67/548/EHS²⁰ a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 1272/2008²¹;
 - (5) „recyklácia lode“ je úplná alebo čiastočná demontáž lode v zariadení na recykláciu lodí s cieľom znovu využiť komponenty a materiály na prepracovanie a opakované využitie, pričom sa zneškodnia nebezpečné a iné materiály, a zahŕňa aj súvisiace činnosti ako uskladnenie a spracovanie komponentov a materiálov na mieste, ale nevzťahuje sa na ďalšie spracovanie, zneškodňovanie alebo nakladanie s odpadom v samostatných zariadeniach;
 - (6) „zariadenie na recykláciu lodí“ je vymedzenou oblasťou, ktorou je miesto, dvor alebo zariadenie umiestnené v členskom štáte alebo v tretej krajine využívané na recykláciu lodí;
 - (7) „recyklačný podnik“ je vlastník zariadenia na recykláciu lodí alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku recyklácie lodí od vlastníka zariadenia na recykláciu lodí;

²⁰ Ú. v. ES 196, 16.8.1967, s. 1.

²¹ Ú. v. EÚ L 353, 31.12.2008, s. 1.

- (8) „správny orgán“ je vládny orgán, ktorý určil štát v rámci presne stanovenej zemepisnej oblasti alebo oblasti odbornosti ako orgán zodpovedný za povinnosti spojené s loďami oprávnenými plávať pod jeho vlajkou alebo loďami pôsobiacimi pod jeho právomocou;
- (9) „príslušný orgán“ je vládny orgán, ktorý určil štát v rámci presne stanovenej zemepisnej oblasti alebo oblasti odbornosti ako orgán zodpovedný za povinnosti spojené so zariadeniami na recykláciu lodí pôsobiacimi v jurisdikcii tohto štátu;
- (10) „hrubá tonáž“ je hrubá tonáž (GT) vypočítaná v súlade s predpismi o meraní tonáže zahrnutými do prílohy I k Medzinárodnému dohovoru o meraní tonáže lodí alebo akémukoľvek následnému dohovoru;
- (11) „príslušná osoba“ je osoba s vhodnou kvalifikáciou, vzdelaním a dostatočnými znalosťami, skúsenosťami a zručnosťami pre výkon konkrétnej práce;
- (12) „zamestnávateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá zamestnáva jedného pracovníka alebo viacerých pracovníkov, ktorí sa zaoberajú recykláciou lodí;
- (13) „vlastník lode“ je fyzická alebo právnická osoba zaregistrovaná ako vlastník lode vrátane fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá má loď vo vlastníctve na obmedzené obdobie do jej predaja alebo odovzdania do zariadenia na recykláciu lodí, alebo, v prípade chýbajúcej registrácie, fyzická alebo právnická osoba, ktorá loď vlastní, alebo akákoľvek iná organizácia alebo osoba, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku lode od vlastníka lode, ako aj právnická osoba, ktorá prevádzkuje loď vo vlastníctve štátu;
- (14) „nová inštalácia“ je inštalácia systémov, zariadenia, izolácie alebo iného materiálu na lodi po dátume nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia;
- (15) „bezpečný pre vstup“ je priestor na lodi, ktorý spĺňa tieto kritériá:
- (a) obsah atmosférického kyslíka a koncentrácia horľavých výparov neprekračujú bezpečné limity;
 - (b) žiadne toxické materiály v atmosfére neprekračujú prípustné koncentrácie;
 - (c) žiadne zvyšky alebo materiály súvisiace s prácou, ktorú povolila príslušná osoba, nespôsobujú nekontrolovaný únik toxických materiálov alebo nebezpečnú koncentráciu horľavých výparov v existujúcich atmosférických podmienkach, pričom sa uchováva v súlade s inštrukciami;
- (16) „bezpečný pre práce pri vysokej teplote“ je priestor na lodi, ktorý spĺňa tieto kritériá:
- (a) je bezpečný, nehrozí v ňom nebezpečenstvo výbuchu ani úniku plynu a v dôsledku toho umožňuje použitie zariadenia na zváranie elektrickým oblúkom alebo plameňom, zariadenia na rezanie alebo horenie alebo použitie iných foriem otvoreného ohňa, ako aj vykonávanie činností, ako je zahrievanie, brúsenie a činnosti, pri ktorých dochádza k tvorbe iskier;
 - (b) kritériá bezpečného vstupu stanovené v bode 15 sú splnené;

- (c) v dôsledku práce pri vysokých teplotách sa nezmenia existujúce atmosférické podmienky;
 - (d) všetky priľahlé priestory boli vyčistené alebo dostatočne ošetrené, aby sa zabránilo vzniku alebo rozšíreniu požiaru;
- (17) „inšpekcia na mieste“ je inšpekcia zariadenia na recykláciu lodí, ktorou sa potvrdí stav uvedený v overených dokladoch;
- (18) „vyhlásenie o ukončení“ je potvrdzujúce vyhlásenie, ktoré vydalo zariadenie na recykláciu lodí a v ktorom sa uvádza, že recyklácia lode bola ukončená v súlade s týmto nariadením;
- (19) „pracovník“ je každá osoba, ktorá vykonáva prácu, pravidelne alebo dočasne, v kontexte pracovného vzťahu vrátane zamestnancov pracujúcich pre subdodávateľov;
- (20) „uznaná organizácia“ je organizácia uznaná v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 391/2009²²;
2. Na účely bodu 11 odseku 1 príslušná osoba môže byť školený pracovník alebo zamestnanec v riadiacej funkcii, ktorý je schopný rozpoznať a vyhodnotiť choroby z povolania, riziká a vystavenie zamestnancov vplyvu potenciálne nebezpečných materiálov alebo nebezpečných podmienok v zariadení na recykláciu lodí a ktorý dokáže špecifikovať potrebné ochranné a preventívne opatrenia, ktoré sa majú prijať na odstránenie alebo obmedzenie týchto chorôb z povolania, rizík alebo vplyvov.

Bez toho, aby bola dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2005/36/ES²³, príslušný orgán môže vymedziť vhodné kritériá pre vymenovanie takých osôb a môže stanoviť povinnosti, ktoré im majú byť pridelené.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

3. Toto nariadenie sa uplatňuje na lode oprávnené plávať pod vlajkou členského štátu alebo podliehajúce jeho právomoci.
4. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:
- (a) vojenské plavidlá, pomocné plavidlá alebo iné plavidlá, ktoré vlastní alebo prevádzkuje členský štát a ktoré sa v súčasnosti používajú len na vládne nekomerčné účely;
 - (b) lode menšie ako 500 GT;

²² Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11.

²³ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 22.

- (c) lode pôsobiace počas svojej životnosti len vo vodách podliehajúcich zvrchovanosti alebo jurisdikcii štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať.

HLAVA II – LODE

Článok 4

Kontrola nebezpečných materiálov

1. V súlade so smernicou Rady 96/59/ES²⁴ sa na všetkých lodiach zakazuje nová inštalácia materiálov, ktoré obsahujú azbest alebo polychlórované bifenyly.
2. Na všetkých lodiach sa zakazujú nové inštalácie materiálov, ktoré obsahujú kontrolované látky vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1005/2009²⁵.
3. V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 757/2010²⁶ sa zakazujú nové inštalácie materiálov obsahujúcich kyselinu heptadekafluóroktán-1-sulfónovú (PFOS) a jej deriváty (PFOS).
4. Členské štáty prijímú všetky tieto opatrenia, ktorými:
 - (d) zakážu alebo obmedzia inštaláciu alebo použitie nebezpečných materiálov uvedených v odsekoch 1 až 3 na lodiach plaviacich sa pod ich vlajkou alebo podliehajúcich ich právomoci;
 - (e) zakážu alebo obmedzia inštaláciu alebo použitie takých materiálov na lodiach v čase, keď sa nachádzajú vo svojich prístavoch, lodeniach, dielňach na opravu lodí alebo v prímorských termináloch;
 - (f) účinne zabezpečia, aby lode splňali požiadavky stanovené v písmenách a) a b).

Článok 5

Zoznam nebezpečných materiálov

1. Na palube každej novej lode sa uchováva zoznam nebezpečných materiálov.
2. Zoznam nebezpečných materiálov sa vypracuje pred odoslaním lode na recykláciu a uchováva sa na palube.

²⁴ Ú. v. ES L 243, 24.9.1996, s. 31.

²⁵ Ú. v. EÚ L 286, 31.10.2009, s. 1.

²⁶ Ú. v. EÚ L 223, 25.8.2010, s. 29.

3. Existujúce lode zaregistrované pod vlajkou tretej krajiny, ktoré požiadali o to, aby sa mohli zaregistrovať pod vlajkou členského štátu, zabezpečia, aby sa na palube uchovával zoznam nebezpečných materiálov.
4. Zoznam nebezpečných materiálov musí:
 - (a) byť špecifický pre každú loď;
 - (b) poskytovať dôkazy, že loď dodržiava zákaz alebo obmedzenia týkajúce sa inštalácie alebo používania nebezpečných materiálov v súlade s článkom 4;
 - (c) identifikovať aspoň tie nebezpečné materiály, ktoré sú uvedené v prílohe I a ktoré sa nachádzajú v konštrukcii alebo vo výstroji lode, ich umiestnenie a približné množstvá.
5. Okrem odseku 4 musia mať existujúce lode pripravený plán opisujúci vizuálnu kontrolu/kontrolu odobratých vzoriek, pomocou ktorej sa vypracuje zoznam nebezpečných materiálov.
6. Zoznam nebezpečných materiálov pozostáva z troch častí:
 - (a) zo zoznamu nebezpečných materiálov, ktoré sú uvedené v prílohe I a ktoré sa nachádzajú v konštrukcii alebo vo výstroji lode, s uvedením ich umiestnenia a približných množstiev (časť I);
 - (b) zo zoznamu odpadov, ktoré sa nachádzajú na palube lode, vrátane odpadu vytvoreného pri prevádzke lode (časť II);
 - (c) zo zoznamu zásob, ktoré sa nachádzali na palube lode v momente, keď sa prijalo rozhodnutie o recyklácii lode (časť III).
7. Časť I zoznamu nebezpečných materiálov sa musí riadne viesť a aktualizovať počas celej prevádzkovej životnosti lode, pričom sa do nej musia premietnuť nové inštalácie obsahujúce akékoľvek nebezpečné materiály uvedené v prílohe I a príslušné zmeny v konštrukcii a vo výstroji lode.
8. Pred recykláciou sa do zoznamu okrem riadne vedenej a aktualizovanej časti I začlení časť II, v ktorej sa uvádzajú odpady vytvorené pri prevádzke, a časť III týkajúca sa zásob, a zoznam overí členský štát, pod ktorého vlajkou loď pláva.
9. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom aktualizovať zoznam položiek pre zoznam nebezpečných materiálov uvedený v prílohe I.

Článok 6

Príprava na recykláciu: všeobecné požiadavky

1. Vlastníci lodí zabezpečia, aby lode:

- (a) pred uverejnením európskeho zoznamu boli recyklované len v zariadeniach na recykláciu lodí, ktoré sa nachádzajú v Únii alebo v členskej krajine OECD ;
 - (b) po uverejnení európskeho zoznamu boli recyklované len v zariadeniach na recykláciu lodí, ktoré sú zahrnuté do európskeho zoznamu;
 - (c) v období pred vstupom lode do zariadenia na recykláciu vykonávali činnosti takým spôsobom, aby znížili množstvo rezíduí nákladu, zvyšného vykurovacieho oleja a odpadov vytvorených pri prevádzke lode, ktoré zostali na palube, na minimum;
 - (d) aktualizovali a dopĺňali zoznam nebezpečných materiálov v súlade s článkom 5;
 - (e) pred akoukoľvek recyklačnou činnosťou vlastnili osvedčenie o pripravenosti na recykláciu vystavené členským štátom, pod ktorého vlajkou plávajú.
2. Vlastníci lodí takisto zabezpečia, aby tankery prichádzali do zariadenia na recykláciu lodí a mali nákladné cisterny a oddelenie(-ia) na čerpadlá v stave pripravenosti na certifikáciu ako „bezpečné pre vstup“ a „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“.

Článok 7

Plán na recykláciu lode

1. Plán na recykláciu konkrétnej lode sa vypracuje pred každou recykláciou lode.
2. Plán na recykláciu lode:
 - (a) vypracuje zariadenie na recykláciu lodí, pričom sa zohľadňujú informácie, ktoré poskytol vlastník lode v súlade s článkom 9 ods. 3 písm. b);
 - (b) je zostavený v úradnom jazyku krajiny, ktorá schválila zariadenie na recykláciu lodí, a v prípade, že použitým jazykom nie je jazyk anglický, francúzsky alebo španielsky, plán na recykláciu lode sa preloží do jedného z týchto jazykov;
 - (c) obsahuje informácie o zavedení, udržiavaní a monitorovaní kritérií označených ako „bezpečné pre vstup“ a „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“ a ďalšie potrebné informácie;
 - (d) obsahuje informácie o typoch a množstvách nebezpečných materiálov a odpadov vytvorených v dôsledku recyklácie konkrétnej lode vrátane tých materiálov, ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných materiálov, a informácie o tom, ako sa tieto nebezpečné materiály a odpad budú spracovávať v zariadení, ako aj v následných zariadeniach na nakladanie s odpadom;
 - (e) ak sa využíva viacero zariadení na recykláciu lodí, obsahuje údaje o zariadeniach na recykláciu lodí, ktoré sa majú použiť a špecifikuje recyklačné činnosti a poradie, v akom sa vykonávajú v každom povolenom zariadení na recykláciu lodí.

Článok 8

Prehliadky

1. Prehliadky vykonávajú úradníci správneho orgánu alebo uznaná organizácia, ktorá koná v mene správneho orgánu.
2. Lode sa podrobia týmto prehliadkam:
 - (a) počiatočná prehliadka;
 - (b) obnovujúca prehliadka;
 - (c) dodatočná prehliadka;
 - (d) konečná prehliadka.
3. Počiatočná prehliadka sa vykonáva pred zaradením lode do prevádzky alebo pred vystavením osvedčenia o zozname nebezpečných látok. Úradníci, ktorí vykonávajú uvedenú prehliadku, overujú, či je časť I zoznamu nebezpečných látok v súlade s požiadavkami tohto nariadenia.
4. Obnovujúca prehliadka sa vykonáva v intervaloch stanovených správnym orgánom, ktoré však nesmú presiahnuť päť rokov. Úradníci, ktorí vykonávajú uvedenú prehliadku, overujú, či je časť I zoznamu nebezpečných látok v súlade s požiadavkami tohto nariadenia.
5. Dodatočná prehliadka, celková alebo čiastočná, sa môže vykonať na žiadosť vlastníka lode po zmene, nahradení alebo podstatnej oprave konštrukcie, výstroja, systémov, príslušenstva, zariadení a materiálu. Úradníci, ktorí vykonávajú túto prehliadku, zabezpečujú, aby každá taká zmena, nahradenie alebo podstatná oprava bola vykonaná spôsobom, ktorý umožní, aby loď spĺňala požiadavky tohto nariadenia, a overujú, že časť I zoznamu nebezpečných materiálov bola primeraným spôsobom zmenená a doplnená.
6. Konečná prehliadka sa vykonáva pred vyradením lode z prevádzky a pred začatím recyklácie lode.

Úradníci, ktorí vykonávajú túto prehliadku, overujú, či:

- (a) zoznam nebezpečných materiálov je v súlade s požiadavkami tohto nariadenia;
- (b) do plánu na recykláciu lode sa náležite premietajú informácie zahrnuté do zoznamu nebezpečných materiálov;
- (c) plán na recykláciu lode obsahuje tieto informácie:
 - (1) zavedenie, udržiavanie a monitorovanie kritérií označených ako „bezpečné pre vstup“ a „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“;

- (2) spracovanie nebezpečných materiálov a odpadu vytvoreného v dôsledku recyklácie konkrétnej lode v zariadení na recykláciu lodí, ako aj v akoľvek schválenom zariadení na spracovanie odpadu;
 - (d) vlastník lode a zariadenie na recykláciu lodí uzavreli zmluvu, ktorá je v súlade s článkom 9;
 - (e) zariadenie na recykláciu lodí, v ktorom sa má loď recyklovať, je zahrnuté do európskeho zoznamu.
7. V prípade existujúcich lodí určených na demontáž sa počiatočná prehliadka a konečná prehliadka vykonávajú súčasne.

Článok 9

Zmluva medzi vlastníkom lode a zariadením na recykláciu lodí

1. Vlastník lode a zariadenie na recykláciu lodí, ktoré spĺňa požiadavky stanovené v článku 12, uzavru zmluvu v súvislosti s každou loďou, ktorá sa musí recyklovať.
2. Zmluva je účinná najneskôr od času podania žiadosti o konečnú prehliadku uvedenú v článku 8 ods. 1 písm. d) až do ukončenia recyklácie.
3. Zmluva obsahuje tieto povinnosti vlastníka lode:
 - (a) uplatňovať všeobecné požiadavky na prípravu recyklácie uvedené v článku 6;
 - (b) poskytnúť zariadeniu na recykláciu lodí všetky informácie súvisiace s loďou, ktoré sú nevyhnutné na vypracovanie plánu na recykláciu lode, ako sa vyžaduje v článku 7;
 - (c) ak je to technicky uskutočniteľné, pred začatím recyklácie alebo po začatí recyklácie prevziať loď späť, v prípade, že obsah nebezpečných materiálov na palube do značnej miery nezodpovedá zoznamu nebezpečných materiálov a neumožňuje náležitú recykláciu lode.
4. Zmluva obsahuje tieto povinnosti zariadenia na recykláciu lodí:
 - (a) v spolupráci s vlastníkom lode vypracovať plán recyklácie lode pre konkrétnu loď v súlade s článkom 7;
 - (b) oznámiť vlastníkovi lode plánovaný začiatok recyklácie v súlade s formulárom uvedeným v prílohe II;
 - (c) zakázať začiatok akejkoľvek recyklácie lode pred predložením oznámenia uvedeného v písmene b);
 - (d) v rámci prípravy na prijatie lode na recykláciu aspoň 14 dní pred plánovaným začiatkom recyklácie písomne oznámiť príslušným orgánom úmysel recyklovať príslušnú loď:

- (i) názov štátu, pod ktorého vlajkou je loď oprávnená plávať;
 - (ii) dátum registrácie lode v uvedenom štáte;
 - (iii) identifikačné číslo lode (číslo IMO);
 - (iv) číslo trupu na novopostavenej lodi;
 - (v) názov a typ lode;
 - (vi) prístav, v ktorom je loď zaregistrovaná;
 - (vii) názov a adresa vlastníka lode a identifikačné číslo IMO pridelené registrovanému vlastníkovi;
 - (viii) názov a adresa podniku a identifikačné číslo IMO pridelené podniku;
 - (ix) názvy všetkých klasifikačných spoločností, ktoré vykonali klasifikáciu lode;
 - (x) hlavné údaje o lodi [celková dĺžka (LOA), šírka (bočná), výška (bočná), vlastná hmotnosť, brutto a netto tonáž a typ a výkon motora];
 - (xi) zoznam nebezpečných materiálov a
 - (xii) návrh plánu na recykláciu lode;
- (e) všetky odpady vytvorené v zariadení na recykláciu lodí prepraviť len do zariadení na spracovanie odpadu, ktorým príslušné orgány povolili, aby sa zaoberali ich spracovaním a zneškodňovaním bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom;
- (f) keď je čiastočná alebo úplná recyklácia lode ukončená v súlade s týmto nariadením, oznámiť vlastníkovi lode ukončenie recyklácie lode v súlade s formulárom uvedeným v prílohe III.
5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, pokiaľ ide o aktualizáciu formulára správy o plánovanom začiatku recyklácie lode stanoveného v prílohe II.
6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, pokiaľ ide o aktualizáciu formulára vyhlásenia o ukončení recyklácie lode stanoveného v prílohe III.

Článok 10

Vystavovanie a schvaľovanie osvedčení

1. Po skončení počiatočnej alebo obnovujúcej prehliadky, alebo dodatočnej prehliadky vykonanej na žiadosť vlastníka lode vystaví členský štát osvedčenie o zozname

nebezpečných látok v súlade s formulárom uvedeným v prílohe IV. K tomuto osvedčeniu sa prikladá časť I zoznamu nebezpečných materiálov.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, pokiaľ ide o aktualizáciu formulára osvedčenia o zozname nebezpečných látok stanoveného v prílohe IV.

2. Po úspešnom skončení konečnej prehliadky v súlade s článkom 8 ods. 6 správny orgán vystaví osvedčenie o pripravenosti na recykláciu v súlade s formulárom uvedeným v prílohe V. K tomuto osvedčeniu sa prikladá zoznam nebezpečných materiálov a plán na recykláciu lode.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, pokiaľ ide o aktualizáciu formulára osvedčenia o pripravenosti na recykláciu stanoveného v prílohe V. Ostatné členské štáty uznajú osvedčenie o pripravenosti na recykláciu vystavené po prehliadke vykonanej v súlade s odsekom 2 a na účely tohto nariadenia ho považujú za osvedčenie s rovnakou platnosťou ako nimi vydané osvedčenie.
4. Osvedčenia o pripravenosti na recykláciu vystavuje alebo schvaľuje správny orgán alebo uznaná organizácia konajúca v mene správneho orgánu.

Článok 11

Trvanie a platnosť osvedčení

1. Osvedčenie o zozname nebezpečných látok je vystavené na obdobie stanovené správnym orgánom, ktoré nepresiahne päť rokov.
2. Osvedčenie o zozname nebezpečných látok vydané podľa článku 10 tohto nariadenia prestáva platiť v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
 - (a) ak stav lode do značnej miery nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení, vrátane prípadu, keď sa časť I zoznamu nebezpečných materiálov náležite nespravuje a neaktualizuje, aby sa do nej premietli zmeny v konštrukcii a výstroji lode;
 - (b) ak obnovujúca prehliadka nie je ukončená v intervaloch stanovených správnym orgánom, ktorých dĺžka však nepresiahne päť rokov;
 - (c) ak osvedčenie nie je vystavené ani schválené v súlade s článkom 10 tohto nariadenia.
3. Osvedčenie o pripravenosti na recykláciu vystavené podľa článku 10 tohto nariadenia stráca platnosť, keď stav lode do značnej miery nezodpovedá údajom uvedeným v osvedčení.
4. Osvedčenie o pripravenosti na recykláciu vystavuje správny orgán na obdobie, ktoré nepresiahne tri mesiace. Správny orgán alebo uznaná organizácia konajúca v mene správneho orgánu môže predĺžiť platnosť osvedčenia o pripravenosti na recykláciu na jedinou plavbu medzi dvomi bodmi do zariadenia na recykláciu lodí.

HLAVA III – ZARIADENIA NA RECYKLÁCIU LODÍ

Článok 12

Požiadavky na zariadenia na recykláciu lodí

Lode sa recyklujú len v zariadeniach na recykláciu lodí, ktoré sú zahrnuté do európskeho zoznamu.

Aby zariadenie na recykláciu lodí bolo zahrnuté do európskeho zoznamu, musí byť v súlade s týmito požiadavkami:

- (a) je naplánované, postavené a prevádzkované bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom;
- (b) zavedie systémy, postupy a techniky riadenia a monitoringu, ktoré nepredstavujú zdravotné riziká pre príslušných zamestnancov alebo pre obyvateľstvo v blízkosti zariadenia na recykláciu lode a ktoré budú predchádzať nepriaznivým účinkom na životné prostredie spôsobené recykláciou lodí, obmedzovať ich, minimalizovať a v možnej miere eliminovať;
- (c) predchádza nepriaznivým vplyvom na ľudské zdravie a na životné prostredie;
- (d) vypracuje a schváli plán zariadenia na recykláciu lodí;
- (e) vypracuje a vedie plán pripravenosti a reakcie na núdzové situácie;
- (f) zaistí bezpečnosť a odbornú prípravu pracovníkov a zabezpečí aj používanie osobného ochranného vybavenia v prípade činností, pri ktorých sa vyžaduje také používanie;
- (g) vyhotovuje záznamy o incidentoch, nehodách, chorobách z povolania a chronických následkoch a v prípade, že to vyžadujú jeho príslušné orgány, podáva správy o incidentoch, nehodách, chorobách z povolania alebo chronických následkoch, ktoré predstavujú alebo môžu predstavovať riziká pre bezpečnosť pracovníkov, ľudské zdravie a životné prostredie;
- (h) zabezpečí bezpečné a environmentálne vhodné nakladanie s nebezpečnými materiálmi;
- (i) má povolenie na vykonávanie svojich činností od svojich príslušných orgánov;
- (j) zabezpečí prístup zariadení reakcie na núdzové situácie, ako sú protipožiarne vybavenie a vozidlá, sanitky a žeriavy do všetkých priestorov zariadenia na recykláciu lodí;
- (k) zabezpečí kontrolu všetkých nebezpečných materiálov, ktoré sa nachádzajú na palube lode počas procesu recyklácie, aby sa zabránilo akémukoľvek úniku týchto nebezpečných materiálov do životného prostredia, a najmä do prílivových zón;

- (l) preukáže, že má kontrolu nad akýmkoľvek únikmi, najmä v prílivových zónach;
- (m) manipuluje s nebezpečnými materiálmi a odpadom len na nepriepustných podlahách s účinnými odvodňovacími systémami;
- (n) zabezpečí, aby sa všetky odpady vytvorené v dôsledku recyklačnej činnosti prepravovali len do zariadení na nakladanie s odpadom, ktoré sú oprávnené zaoberať sa ich spracovaním a zneškodňovaním bez ohrozovania ľudského zdravia a environmentálne vhodným spôsobom.

Na účely písmena n) nakladanie environmentálne vhodným spôsobom, pokiaľ ide o činnosť zhodnocovania alebo zneškodňovania odpadu, možno okrem iného predpokladať, ak zariadenie na recykláciu lodí môže preukázať, že zariadenie na nakladanie s odpadom, ktoré prijíma odpad, bude prevádzkované podľa noriem zameraných na ochranu ľudského zdravia a životného prostredia, ktoré sú rovnocenné normám zakotveným v právnych predpisoch Únie.

Článok 13

Dôkazy, ktoré majú poskytnúť zariadenia na recykláciu lodí

Zariadenie na recykláciu lodí poskytne dôkazy, že spĺňa požiadavky stanovené v článku 12 na účely vykonávania recyklácie lodí a na zaradenie do európskeho zoznamu.

Zariadenie na recykláciu lodí:

- (1) preukáže sa povolením, licenciou a oprávnením, ktoré mu udelili príslušné orgány na vykonávanie recyklácie lodí, a presne uvedie veľkostné obmedzenia (maximálna dĺžka, šírka a vlastná hmotnosť) lodí, ktoré je oprávnené recyklovať, ako aj akékoľvek uplatniteľné obmedzenia;
- (2) potvrdí, že na recykláciu bude prijímať len lode plaviace sa pod vlajkami členských štátov EÚ v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia;
- (3) poskytne dôkazy, že zariadenie na recykláciu lodí je schopné zaviesť, udržiavať a monitorovať kritériá označené ako „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“ a „bezpečné pre vstup“ v priebehu celého procesu recyklácie lode;
- (4) priloží mapu zariadenia na recykláciu lodí a na jej miesto, kde sa uskutočňujú operácie v rámci recyklácie lode;
- (5) v prípade každého materiálu uvedeného v prílohe I a ďalšieho nebezpečného materiálu, ktorý by mohol byť súčasťou konštrukcie lode, presne uvedie:
 - (a) či je zariadenie oprávnené vykonávať odstraňovanie nebezpečného materiálu. V takom prípade sa uvedú zodpovední pracovníci, ktorí majú oprávnenie na odstraňovanie nebezpečného materiálu, a predložia sa dôkazy o ich spôsobilosti;
 - (b) ktorý postup nakladania s odpadom sa bude uplatňovať v zariadení: spaľovanie, ukladanie na skládku alebo iná metóda spracovania odpadu a

poskytne dôkazy, že uplatňovaný postup sa bude vykonávať bez ohrozenia ľudského zdravia, bez poškodzovania životného prostredia, a najmä:

- (i) bez ohrozenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín alebo zvierat;
 - (ii) bez obťažovania spôsobeného hlukom alebo zápachom;
 - (iii) bez nepriaznivého ovplyvňovania vidieka alebo miest osobitného záujmu;
- (c) ktorý postup nakladania s odpadom sa bude uplatňovať v prípade, ak je nebezpečný materiál určený pre následné zariadenie na spracovanie odpadu mimo zariadenia na recykláciu lodí. Pokiaľ ide o každé následné zariadenie na spracovanie odpadu, uvedú sa tieto informácie:
- (i) názov a adresa zariadenia na spracovanie odpadu;
 - (ii) dôkaz, že zariadenie na spracovanie odpadu je oprávnené spracovávať nebezpečný materiál;
 - (iii) opis postupu pri spracovaní odpadu;
 - (iv) dôkaz, že postup spracovania odpadu sa vykonáva bez ohrozenia ľudského zdravia, bez poškodzovania životného prostredia a najmä:
 - bez ohrozenia vody, ovzdušia, pôdy, rastlín alebo zvierat;
 - bez obťažovania spôsobeného hlukom alebo zápachom;
 - bez nepriaznivého ovplyvňovania vidieka alebo miest osobitného záujmu.

Článok 14

Povoľovanie zariadení na recykláciu lodí umiestnených v členskom štáte

1. Príslušné orgány povoľujú zariadenia na recykláciu lodí umiestnené na ich území, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článku 12, na účely vykonávania recyklácie lodí. Tieto povolenia sa môžu vydávať príslušným zariadeniam na recykláciu lodí najviac na obdobie piatich rokov.
2. Členské štáty vypracujú a aktualizujú zoznam zariadení na recykláciu lodí, ktorým vydali povolenie v súlade s odsekom 1.
3. Komisia musí byť bezodkladne a najneskôr jeden rok po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia informovaná o zozname uvedenom v odseku 2.
4. V prípade, že zariadenie na recykláciu lodí prestane spĺňať požiadavky stanovené v článku 12, členský štát zruší povolenie vydané príslušnému zariadeniu na recykláciu lodí a bezodkladne o tom informuje Komisiu.

5. V prípade, že sa v súlade s odsekom 1 schválilo nové zariadenie na recykláciu lodí, členský štát o tom bezodkladne informuje Komisiu.

Článok 15

Zariadenia na recykláciu lodí umiestnené mimo Únie

1. Recyklačný podnik umiestnený mimo Únie, ktorý chce recyklovať lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu, predloží Komisii žiadosť o zaradenie svojho zariadenia na recykláciu lodí do európskeho zoznamu.
2. Uvedená žiadosť sa doplní informáciami a podpornými dôkazmi, ktoré sa vyžadujú v článku 13 a v prílohe VI, že zariadenie na recykláciu lodí spĺňa požiadavky stanovené v článku 12.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26, pokiaľ ide o aktualizáciu formulára pre identifikáciu zariadenia na recykláciu lodí uvedeného v prílohe VI.

3. Zariadenia na recykláciu lodí, ktoré požiadajú o zaradenie do európskeho zoznamu, akceptujú možnosť, že sa podrobia inšpekcii na mieste zo strany Komisie alebo zástupcov konajúcich v jej mene pred zaradením alebo po zaradení do európskeho zoznamu s cieľom overiť, či dodržiavajú požiadavky stanovené v článku 12.
4. Na základe posúdenia informácií a podporných dôkazov predložených v súlade s odsekom 2 Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu rozhodne, či zaradí zariadenie na recykláciu lodí umiestnené mimo Únie do európskeho zoznamu. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27.

Článok 16

Vypracovanie a aktualizácia európskeho zoznamu

1. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 vypracuje európsky zoznam zariadení na recykláciu lodí, ktoré:
 - (a) sú umiestnené v Únii a o ktorých informovali členské štáty v súlade s článkom 14 ods. 3;
 - (b) sú umiestnené mimo Únie a o ich zaradení do zoznamu sa rozhodlo v súlade s článkom 15 ods. 4.
2. Európsky zoznam sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a na webovej stránke Komisie najneskôr tridsaťšesť mesiacov po dátume nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

3. Po schválení Komisia pravidelne aktualizuje európsky zoznam prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27:
- (a) s cieľom zaradiť do európskeho zoznamu zariadenie na recykláciu lodí v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
 - (i) ak bolo schválené v súlade s článkom 13;
 - (ii) ak sa o jeho zaradení do európskeho zoznamu rozhodlo v súlade s článkom 15 ods. 4;
 - (b) s cieľom odstrániť zariadenie na recykláciu lodí z európskeho zoznamu v ktoromkoľvek z týchto prípadov:
 - (1) ak zariadenie na recykláciu lodí prestane spĺňať požiadavky stanovené v článku 12;
 - (2) ak zariadenie na recykláciu lodí bolo zaradené do zoznamu viac ako päť rokov a nepredložilo dôkazy, že ešte vždy spĺňa požiadavky stanovené v článku 12.
4. Členské štáty oznámia Komisii všetky informácie, ktoré môžu byť relevantné v súvislosti s aktualizáciou európskeho zoznamu. Komisia postúpi všetky relevantné informácie ostatným členským štátom.

HLAVA IV – VŠEOBECNÉ ADMINISTRATÍVNE USTANOVENIA

Článok 17

Jazyk

Osvedčenie o zozname nebezpečných materiálov a osvedčenie o pripravenosti na recykláciu je vyhotovené v úradnom jazyku vydávajúceho členského štátu a ak týmto jazykom nie je jazyk anglický, francúzsky alebo španielsky, preloží sa do jedného z týchto jazykov.

Článok 18

Určenie príslušných orgánov

Členské štáty určia príslušné orgány zodpovedné za vykonávanie tohto nariadenia a oznámia Komisii orgány, ktoré určili.

Článok 19

Určenie kontaktných osôb

1. Členské štáty a Komisia určia jednu kontaktnú osobu alebo niekoľko kontaktných osôb zodpovedných za informovanie alebo poskytovanie poradenstva fyzickým alebo právnickým osobám, ktoré požadujú informácie. Kontaktná osoba Komisie zašle kontaktným osobám členských štátov všetky doručené otázky, ktoré sa týkajú týchto členských štátov a naopak.
2. Členské štáty informujú Komisiu o určených kontaktných osobách.

Článok 20

Stretnutie kontaktných osôb

Komisia pravidelne organizuje stretnutie kontaktných osôb, ak o to požiadajú členské štáty, alebo ak to považuje za potrebné, s cieľom diskutovať o otázkach, ktoré vyvolalo vykonávanie tohto nariadenia. Príslušné zúčastnené strany sa na takéto stretnutia alebo časti stretnutí pozývajú, ak sa všetky členské štáty a Komisia dohodnú, že je to potrebné.

HLAVA V – PODÁVANIE SPRÁV A PRESADZOVANIE

Článok 21

Požiadavky na oznamovanie a podávanie správ pre vlastníkov lodí

Vlastník lode:

- (a) písomne informuje správny orgán aspoň 14 dní pred plánovaným začiatkom recyklácie o úmysle recyklovať loď s cieľom umožniť správnomu orgánu prípravy na prehliadku a certifikáciu, ako sa vyžaduje v tomto nariadení;
- (b) odošle správnomu orgánu formulár správy o plánovanom začiatku recyklácie lode vyhotovený zariadením na recykláciu lodí, ako sa vyžaduje v článku 9 ods. 4 písm. b);
- (c) odošle správnomu orgánu formulár správy o ukončení recyklácie lode vyhotovený zariadením na recykláciu lodí, ako sa vyžaduje v článku 9 ods. 4 písm. f).

Článok 22

Podávanie správ členskými štátmi

1. Každý členský štát odošle Komisii správu, ktorá obsahuje tieto informácie:
 - (a) zoznam lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou, ktorým bolo vystavené osvedčenie o zozname nebezpečných látok, vrátane názvu recyklačného podniku a miesta, kde sa nachádza zariadenie na recykláciu lodí, ako sa uvádza v osvedčení o pripravenosti na recykláciu;
 - (b) zoznam lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou, v prípade ktorých bolo doručené vyhlásenie o ukončení;
 - (c) informácie o nezákonnej recyklácii a o následných krokoch, ktoré podnikol členský štát.
2. Každý členský štát odošle správu do 31. decembra 2015 a potom ju odosiela každé dva roky.
3. Tieto správy sa predkladajú Komisii v elektronickej forme.

Článok 23

Presadzovanie v členských štátoch

1. Členské štáty zabezpečia, aby boli k dispozícii účinné, primerané a odrádzajúce sankcie uplatniteľné na lode, ktoré:
 - (a) nemajú na palube zoznam nebezpečných materiálov, ako sa vyžaduje v článkoch 5 a 28;
 - (b) boli poslané na recykláciu bez toho, že by spĺňali všeobecné požiadavky na prípravu uvedené v článku 6;
 - (c) boli poslané na recykláciu bez osvedčenia o zozname nebezpečných látok, ako sa vyžaduje v článku 6;
 - (d) boli poslané na recykláciu bez osvedčenia o pripravenosti na recykláciu, ako sa vyžaduje v článku 6;
 - (e) boli poslané na recykláciu bez toho, aby sa správnomu orgánu zaslalo písomné oznámenie, ako sa vyžaduje v článku 21;
 - (f) boli recyklované spôsobom, ktorý nie je v súlade s plánom na recykláciu lode, ako sa vyžaduje v článku 7.
2. Pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Hlavne v prípade, že je loď poslaná na recykláciu do zariadenia na recykláciu lodí, ktoré nie je zaradené do

európskeho zoznamu, musia uplatniteľné pokuty zodpovedať minimálne cene zaplatenej vlastníkovi za jeho loď.

3. Členské štáty navzájom spolupracujú na bilaterálnej alebo multilaterálnej úrovni s cieľom umožniť predchádzanie a odhaľovanie potenciálneho obchádzania a porušovania tohto nariadenia.
4. Členské štáty určia spomedzi svojich stálych zamestnancov tých pracovníkov, ktorí zodpovedajú za spoluprácu uvedenú v odseku 3. Tieto informácie sa odošlú Komisii, ktorá rozošle týmto pracovníkom zostavený zoznam.
5. Keď sa loď predá a do šiestich mesiacov po predaji sa pošle na recykláciu do zariadenia, ktoré nie je zaradené do európskeho zoznamu, pokuty sa:
 - (a) uložia spoločne poslednému a predposlednému vlastníkovi lode, ak sa loď ešte vždy plaví pod vlajkou európskeho členského štátu;
 - (b) uložia len predposlednému vlastníkovi lode, ak sa loď už neplaví pod vlajkou európskeho členského štátu.
6. Členské štáty môžu zaviesť výnimky z pokút uvedených v odseku 5 v prípade, že vlastník lode nepredal loď s úmyslom poslať ju na recykláciu. V takom prípade si členské štáty vyžadujú dôkazy na podporu tvrdenia vlastníka lode vrátane kópie predajnej zmluvy.
7. Členské štáty pravidelne informujú Komisiu o svojich vnútroštátnych právnych predpisoch týkajúcich sa presadzovania tohto nariadenia a o uplatniteľných pokutách.

Článok 24

Žiadosť o konanie

1. Fyzické alebo právnické osoby dotknuté alebo ktoré by mohli byť dotknuté porušením tohto nariadenia alebo osoby majúce dostatočný záujem o rozhodovanie v oblasti životného prostredia v súvislosti s porušením tohto nariadenia, alebo prípadne, odvolávajúce sa na porušenie práva, kde to zákon o správnom konaní členského štátu požaduje ako podmienku, sú oprávnené predložiť kontaktným osobám členského štátu akékoľvek námietky týkajúce sa prípadov porušenia tohto nariadenia alebo bezprostrednej hrozby takého porušenia, ktorého sú si vedomé, a majú právo požiadať príslušný orgán, aby prijal opatrenia podľa tohto nariadenia.

Záujem akejkoľvek mimovládnej organizácie, ktorá podporuje ochranu životného prostredia a spĺňa všetky požiadavky podľa vnútroštátneho práva, sa považuje za dostatočný na účely prejavu dostatočného záujmu o rozhodovanie v oblasti životného prostredia v súvislosti s porušením tohto nariadenia. Takéto organizácie sa takisto považujú za organizácie majúce práva, ktoré by sa mohli považovať za porušené na účel odvolania sa na porušenie práva, kde to právne predpisy členského štátu upravujúce správne konanie požadujú ako podmienku.

2. K žiadosti o konanie musia byť priložené príslušné informácie a údaje na podporu námietok predložených v súvislosti s porušením príslušného nariadenia.
3. Ak žiadosť o konanie a sprievodné námietky preukážu hodnoverným spôsobom, že dochádza k porušovaniu nariadenia, príslušný orgán posúdi všetky takéto námietky a žiadosti o konanie. Za takých okolností príslušný orgán recyklačnému podniku umožní, aby sa k žiadosti o konanie a k sprievodným námietkam vyjadril.
4. Príslušný orgán bezodkladne a v každom prípade v súlade s príslušnými ustanoveniami vnútroštátneho práva informuje osoby uvedené v odseku 1, ktoré orgánu predložili svoje námietky, o svojom rozhodnutí súhlasiť so žiadosťou o konanie alebo ju zamietnuť a svoje rozhodnutie odôvodní.
5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že neuplatnia odseky 1 a 4 na prípady bezprostredného porušenia tohto nariadenia.

Článok 25

Prístup k spravodlivosti

1. Členské štáty zabezpečia, aby osoby uvedené v článku 24 ods. 1 mali prístup k súdu alebo inému nezávislému a nestrannému verejnému orgánu, ktorý má právomoc preskúmať procesnú a vecnú zákonnosť rozhodnutí, konania alebo nekonania príslušného orgánu na základe tohto nariadenia.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré upravujú prístup k spravodlivosti, a ustanovenia, ktoré vyžadujú, aby sa pred využitím súdneho konania vyčerpali všetky administratívne postupy preskúmania.

HLAVA VI – ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 26

Výkon delegovanej právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článkoch 5, 9, 10 a 15 sa Komisii udeľuje na neurčité obdobie od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v odseku 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci

uvedenej v tomto rozhodnutí. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa odseku 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku do dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu alebo Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 27

Postup vo výbore

1. Komisii pomáha výbor. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 28

Prechodné ustanovenie

1. Zoznam nebezpečných materiálov sa vypracuje pre všetky lode najneskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.
2. Členské štáty môžu pred uverejnením európskeho zoznamu schváliť recykláciu lodí v zariadeniach umiestnených mimo Únie, ktoré podliehajú overeniu, či zariadenie na recykláciu lodí spĺňa požiadavky stanovené v článku 12, a to na základe informácií, ktoré poskytol vlastník lode, zariadenia na recykláciu lodí alebo informácií, ktoré boli získané inými prostriedkami.

Článok 29

Zmena a doplnenie nariadenia (ES) č. 1013/2006

V článku 1 ods. 3 nariadenia (ES) č. 1013/2006 sa dopĺňa tento bod:

„i) Lode, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. XX [vložiť úplný názov tohto nariadenia](*)“.

(*) Ú. v. EÚ L [...], [...], s. [...]

Článok 30

Preskúmanie

Komisia preskúma toto nariadenie najneskôr dva roky po nadobudnutí platnosti hongkonského dohovoru. V rámci tohto preskúmania sa posúdi zaradenie zariadení schválených zmluvnými stranami hongkonského dohovoru do európskeho zoznamu zariadení na recykláciu lodí s cieľom predísť duplicite práce a administratívneho zaťaženia.

Článok 31

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tristošesťdesiatym piatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

ZOZNAM POLOŽIEK URČENÝCH NA ZARADENIE DO ZOZNAMU NEBEZPEČNÝCH MATERIÁLOV

1. Materiály obsahujúce azbest
2. Látky, ktoré poškodzujú ozónovú vrstvu: kontrolované látky vymedzené v článku 1 ods. 4 Montrealského protokolu o látkach, ktoré poškodzujú ozónovú vrstvu, uvedené v prílohách A, B, C alebo E k tomuto protokolu platnému v čase uplatňovania alebo výkladu tejto prílohy. Látky poškodzujúce ozónovú vrstvu, ktoré sa môžu nachádzať na palube lode, zahŕňajú:
 - halón 1211 brómchlórdifluóretán
 - brómchlórdifluóretán halón 1301 brómtrifluóretán halón 2402 1,2-dibróm-1,1,2,2-tetrafluóretán (známy aj ako halón 114B2)
 - CFC-11 trichlórfluóretán CFC-12 dichlórfluóretán CFC-113 1,1,2-trichlór-1,2,2-trifluóretán
 - CFC-114 1,2-dichlór-1,1,2,2-tetrafluóretán CFC-115 chlór-pentafluóretán
3. Materiály obsahujúce polychlórované bifenyly (PCB)
4. Antivegetatívne zlúčeniny a systémy upravené v súlade s prílohou I k Medzinárodnému dohovoru o kontrole škodlivých antivegetatívnych systémov na lodiach (dohovor AFS)
5. Materiály obsahujúce kyselinu heptadekafluóroktán-1-sulfónovú a jej deriváty (PFOS)
6. Kadmium a zlúčeniny kadmia
7. Šesťmocný chróm a zlúčeniny šesťmocného chrómu
8. Olovo a zlúčeniny olova
9. Ortuť a zlúčeniny ortuti
10. Polybrómované bifenyly (PBB)
11. Polybrómované difenylétery (PBDE)
12. Polychlórované naftalény (viac ako 3 atómy chlóru)
13. Rádioaktívne látky
14. Niektoré chlórované parafíny s krátkym reťazcom (alkány, C10-C13, chlór)
15. Brómovaný spomaľovač horenia (HBCDD)

PRÍLOHA II:

FORMULÁR SPRÁVY O PLÁNOVANOM ZAČIATKU RECYKLÁCIE LODE

..... (Názov zariadenia na recykláciu lodí)

umiestnené (Úplná adresa zariadenia na recykláciu lodí)

zaradené do európskeho zoznamu zavedeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXXX z o recyklácii lodí a oprávnené vykonávať recykláciu lodí na základe poverenia vlády

..... (miesto oprávnenia)

..... (úplný názov príslušného orgánu)

(dd/mm/yyyy) (dátum vystavenia)

Týmto podáva správu, že zariadenie na recykláciu lodí je po každej stránke pripravené začať s recykláciou

plavidla (číslo IMO)

Osvedčenie o pripravenosti na recykláciu vystavené podľa ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXXX z o recyklácii lodí na základe poverenia vlády

..... (úplný názov štátu)

..... (úplné meno osoby alebo úplný názov organizácie schválenej podľa nariadenia (EÚ) č. XXXX)

(dd/mm/yyyy) (dátum vystavenia) je priložené.

Podpis.....

PRÍLOHA III

FORMULÁR VYHLÁSENIA O UKONČENÍ RECYKLÁCIE LODE

Tento dokument je vyhlásením o ukončení recyklácie lode pre

(*názov lode, keď bola prijatá na recykláciu/v mieste zrušenia registrácie*)

Údaje o lodi prijatej na recykláciu

Rozlišujúce číslo alebo písmená	
Prístav registrácie	
Hrubá tonáž	
Číslo IMO	
Meno a adresa vlastníka lode	
Identifikačné číslo IMO pridelené registrovanému vlastníkovi	
Identifikačné číslo IMO pridelené spoločnosti	
Dátum výstavby	

TÝMTO SA POTVRDZUJE, ŽE:

Táto loď bola recyklovaná v súlade s plánom na recykláciu lode a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXXX z o recyklácii lodí v:

..... (*názov a miesto oprávneného zariadenia na recykláciu lodí*)

a recyklácia lode bola ukončená: (dd/mm/yyyy).....

..... (*dátum ukončenia*)

Vystavené v(*miesto vystavenia vyhlásenia o ukončení*) dňa

(dd/mm/yyyy)(*dátum vystavenia*)

(Podpis vlastníka zariadenia na recykláciu lodí alebo zástupcu konajúceho v mene vlastníka)

PRÍLOHA IV

FORMULÁR OSVEDČENIA O ZOZNAM NEBEZPEČNÝCH LÁTOK

(úradná pečat') (štát)

Vystavené podľa ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXXX z
o recyklácii lodí (ďalej len „nariadenie“)

na základe poverenia vlády

.....(úplný názov štátu)

.....

.....(osoba alebo organizácia schválená podľa nariadenia)

Údaje o lodi

Názov lode	
Rozlišujúce číslo alebo písmená	
Prístav registrácie	
Hrubá tonáž	
Číslo IMO	
Meno a adresa vlastníka lode	
Identifikačné číslo IMO pridelené registrovanému vlastníkovi	
Identifikačné číslo IMO pridelené spoločnosti	
Dátum výstavby	

Údaje uvedené v časti I zoznamu nebezpečných materiálov

Identifikačné/overovacie číslo časti I zoznamu nebezpečných materiálov:

.....

TÝMTO SA OSVEDČUJE:

1. že loď sa podrobila prehliadke v súlade s článkom 8 nariadenia;

2. že prehliadka preukázala, že časť I zoznamu nebezpečných materiálov v plnej miere spĺňa uplatniteľné požiadavky nariadenia.

Dátum ukončenia prehliadky, na základe ktorej bolo vystavené toto osvedčenie:.....(dd/mm/yyyy)

Toto osvedčenie je platné do:.....(dd/mm/yyyy)

Vystavené v:.....(miesto vystavenia osvedčenia)

(dd/mm/yyyy).....

(dátum vystavenia) (podpis riadne splnomocneného úradníka, ktorý vystavil osvedčenie)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

POTVRDENIE O PREDĹŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA, KTORÉ JE PLATNÉ MENEJ AKO PÄŤ ROKOV²⁷

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia nariadenia a toto osvedčenie sa v súlade s článkom 10 nariadenia považuje za platné do (dd/mm/yyyy):

Podpis: (podpis riadne splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum: (dd/mm/yyyy)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

POTVRDENIE O UKONČENÍ OBNOVUJÚCEJ PREHLIADKY²⁸

Lod' spĺňa príslušné ustanovenia nariadenia a toto osvedčenie sa v súlade s článkom 10 nariadenia považuje za platné do (dd/mm/yyyy):

Podpis: (podpis riadne splnomocneného úradníka)

Miesto:

Dátum: (dd/mm/yyyy)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

²⁷ Ak to správny orgán považuje za potrebné, táto strana potvrdenia vydaného pri prehliadke sa skopíruje a pripojí k osvedčeniu.

²⁸ Ak to správny orgán považuje za potrebné, táto strana potvrdenia vydaného pri prehliadke sa skopíruje a pripojí k osvedčeniu.

**POTVRDENIE O PREDLŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA DOVTEDY, KÝM SA
LOĎ NEDOSTANE DO PRÍSTAVU PREHLIADKY ALEBO NA OBDOBIE
ODKLADU²⁹**

Toto osvedčenie sa v súlade s článkom 10 nariadenia považuje za platné do
(dd/mm/yyyy):.....

Podpis: (*podpis riadne splnomocneného úradníka*)

Miesto:

Dátum: (dd/mm/yyyy)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

POTVRDENIE O DODATOČNEJ PREHLIADKE³⁰

Pri dodatočnej prehliadke vykonanej v súlade s článkom 8 nariadenia sa zistilo, že loď spĺňa
príslušné ustanovenia nariadenia.

Podpis: (*podpis riadne splnomocneného úradníka*)

Miesto:

Dátum: (dd/mm/yyyy)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

²⁹ Ak to správny orgán považuje za potrebné, táto strana potvrdenia vydaného pri prehliadke sa skopíruje
a pripojí k osvedčeniu.

³⁰ Ak to správny orgán považuje za potrebné, táto strana potvrdenia vydaného pri prehliadke sa skopíruje
a pripojí k osvedčeniu.

PRÍLOHA V

FORMULÁR OSVEDČENIA O PRIPRAVENOSTI NA RECYKLÁCIU

(úradná pečat') (štát)

Vystavené podľa ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXXX z
o recyklácii lodí (ďalej len „nariadenie“) na základe poverenia vlády:

.....(úplný názov štátu)

.....
..... (osoba alebo organizácia schválená podľa nariadenia)

Údaje o lodi

Názov lode	
Rozlišujúce číslo alebo písmená	
Prístav registrácie	
Hrubá tonáž	
Číslo IMO	
Meno a adresa vlastníka lode	
Identifikačné číslo IMO pridelené registrovanému vlastníkovi	
Identifikačné číslo IMO pridelené spoločnosti	
Dátum výstavby	

Údaje o zariadeniach na recykláciu lodí

Názov zariadenia na recykláciu lodí	
Rozlišujúce identifikačné číslo recyklačného podniku ³¹	
Úplná adresa	

³¹ Identifikačné číslo je uvedené v európskom zozname.

Dátum skončenia platnosti dokumentu o zhode s nariadením	
--	--

Údaje o zozname nebezpečných materiálov

Identifikačné/overovacie číslo zoznamu nebezpečných materiálov:.....

Údaje o pláne na recykláciu lode

Identifikačné/overovacie číslo plánu na recykláciu lode:.....

Poznámka: Plán na recykláciu lode, ako sa vyžaduje v článku 7 nariadenia, je nevyhnutnou súčasťou osvedčenia o pripravenosti na recykláciu a vždy musí byť pripojený k osvedčeniu o pripravenosti na recykláciu.

TÝMTO SA OSVEDČUJE:

1. že loď sa podrobila prehliadke v súlade s článkom 8 nariadenia;
2. že loď má platný zoznam nebezpečných materiálov v súlade s článkom 5 nariadenia;
3. že do plánu na recykláciu lode, ako sa vyžaduje v článku 7 nariadenia, sa náležite premietajú informácie zahrnuté do zoznamu nebezpečných materiálov, ako sa vyžaduje v článku 5 nariadenia, a obsahuje aj informácie o zavedení, udržiavaní a monitorovaní kritérií označených ako „bezpečné pre vstup“ a „bezpečné pre prácu pri vysokých teplotách“;
4. že zariadenie na recykláciu lodí, v ktorom sa loď má recyklovať, je zaradené do európskeho zoznamu v súlade s článkom 16 nariadenia.

Toto osvedčenie je platné do (dd/mm/rrrr)..... (dátum)

Vystavené v(miesto vystavenia osvedčenia)

(dd/mm/rrrr)

(dátum vystavenia) (podpis riadne splnomocneného úradníka, ktorý vystavil osvedčenie)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

POTVRDENIE O PREDĹŽENÍ PLATNOSTI OSVEDČENIA DOVTEDY, KÝM SA LOĎ NEDOSTANE DO PRÍSTAVU ZARIADENIA NA RECYKLÁCIU LODÍ ALEBO NA OBDOBIE ODKLADU³²

³² Ak to správny orgán považuje za potrebné, táto strana potvrdenia vydaného pri prehliadke sa skopíruje a pripojí k osvedčeniu.

Toto osvedčenie sa v súlade s článkom 8 nariadenia považuje za platné na jednu plavbu z bodu do bodu

Z prístavu:

Do prístavu:.....

Podpis: (*podpis riadne splnomocneného úradníka*)

Miesto:

Dátum: (dd/mm/yyyy)

(pečať prípadne pečiatka orgánu)

PRÍLOHA VI

FORMULÁR PRE IDENTIFIKÁCIU ZARIADENIA NA RECYKLÁCIU LODÍ

Identifikácia zariadenia na recykláciu lodí

Názov zariadenia na recykláciu lodí	
Rozlišujúce identifikačné číslo recyklačného	
Úplná adresa zariadenia na recykláciu lodí	
Hlavná kontaktná osoba	
Telefónne číslo	
E-mailová adresa	
Názov, adresa a kontaktné informácie recyklačného podniku	
Pracovný(-é) jazyk(-y)	