

Polski Rejestr Statków

PUBLIKACJA INFORMACYJNA NR 33/I

RECYKLING STATKÓW

2017

marzec

Publikacje I (Informacyjne) wydawane przez Polski Rejestr Statków S.A.
mają charakter instrukcji lub wyjaśnień przydatnych przy stosowaniu Przepisów PRS



GDAŃSK

Publikacja Nr 33/I – Recykling statków – marzec 2017, stanowi rozszerzenie wymagań Publikacji 106/P – Przepisy ekologicznego znaku klasy – Eco Class Rules, styczeń 2017 oraz Publikacji 31/I – Regulations for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – 2012.

Publikacja ta została zaakceptowana przez Dyrektora Okręgowego Polskiego Rejestru Statków S.A. w dniu 15 marca 2017 roku.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2017

SPIS TREŚCI

str.

1	Postanowienia ogólne	5
1.1	Zakres zastosowania	5
1.2	Określenia i definicje	5
1.3	Odwołania normatywne	8
2	Dokumenty międzynarodowe – podstawa prawna	9
2.1	Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych	9
2.2	Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009	9
2.3	Seria Norm ISO 30 000	10
2.4	Rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej	11
2.5	Rozporządzenie UE nr 1257/2013	11
3	Recykling statku	12
3.1	Wykaz materiałów niebezpiecznych / Konstrukcja statku	12
3.2	Wykaz materiałów niebezpiecznych dla istniejących statków	15
3.3	Przegląd zasadniczy	17
3.4	Świadectwo inwentaryzacji	18
3.5	Przegląd odnowieniowy / Eksploatacja statku	20
3.6	Przegląd dodatkowy / Eksploatacja statku	20
3.7	Przygotowanie do etapu recyklingu statku	21
3.8	Plan recyklingu statków	22
3.9	Przegląd końcowy	25
3.10	Świadectwo gotowości do recyklingu	26
4	Zakłady recyklingu statków	28
4.1	Europejski wykaz zakładów recyklingu statków	28
4.2	Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach Unii Europejskiej	29
4.3	Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach spoza UE	29
4.4	Plan zakładu recyklingu statków	31
4.5	Proces uznania zakładu recyklingu statków	36
4.6	Przykładowy format <i>Autoryzacji / Uznania Zakładu Recyklingu Statków (DASR)</i>	38
4.7	Raport ukończenia recyklingu	42
Załącznik 1:	Materiały, które należy wymienić w Wykazie Materiałów niebezpiecznych	43
Załącznik 2:	Standardowy format wykazu materiałów niebezpiecznych	46
Załącznik 3:	Wzór aplikacji o włączenie do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków dla zakładu znajdującego się w państwie nienależącym do UE)	48

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

1.1.1 Wymagania przedstawione w niniejszej *Publikacji* stosuje się do:

- statków uprawnionych do podnoszenia bandery państwa będącego stroną *Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków z Hongkongu z 2009 r.* (zwaney dalej *Konwencją z Hongkongu* lub *Konwencją*);
- statków uprawnionych do podnoszenia bandery państw członkowskich Unii Europejskiej, zobowiązanych do podjęcia działań zgodnych z prawem międzynarodowym w zakresie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającym Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i Dyrektywę 2009/16/WE (zwanego dalej Rozporządzeniem UE 1257/2013);
- statków podnoszących banderę państw spoza Unii Europejskiej zawijających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego;
- zakładów recyklingu statków i przedsiębiorstw zarządzających tymi zakładami działających w granicach państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub jurysdykcji strony *Konwencji z Hongkongu*;
- zakładów recyklingu statków działających poza granicami Unii Europejskiej i włączonych do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz na stronie internetowej Komisji Europejskiej.

Wymagania niniejszej *Publikacji* nie mają zastosowania do:

- jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów pomocniczych floty wojennej lub innych niekomercyjnych jednostek rządowych aktualnie stanowiących własność lub eksploatowanych przez rządy państw,
- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 500,
- statków działających w całym okresie ich eksploatacji jedynie na wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi dany statek.

1.1.2 Celem *Publikacji* jest ograniczenie negatywnego wpływu prowadzenia procesu recyklingu statków na zdrowie ludzkie i środowisko oraz zapobieganie wypadkom, urazom i innym wydarzeniom niepożądanym, jak również zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności poprzez zapewnienie ekologicznego zagospodarowania niebezpiecznych odpadów z recyklingu statków.

1.2 Określenia i definicje

A d m i n i s t r a c j a – organ rządowy wyznaczony przez państwo członkowskie UE jako odpowiedzialny w odniesieniu do obowiązków dotyczących statków podnoszących banderę tego państwa członkowskiego lub statków uprawiających żeglugę pod nadzorem tego państwa członkowskiego UE.

A r m a t o r – osoba fizyczna lub prawna zarejestrowana jako właściciel statku, w tym osoba fizyczna lub prawna, która posiada statek przez ograniczony okres do momentu jego sprzedaży lub przekazania do zakładu recyklingu statków lub, w przypadku braku rejestracji, osoba fizyczna lub prawna, która jest właścicielem statku lub jakakolwiek inna organizacja lub osoba, taka jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku, oraz osoba prawna eksploatująca statek będący własnością państwa.

D o s t a w c a – firma dostarczająca produkty, producent, sprzedawca, dystrybutor.

E k o l o g i c z n a g o s p o d a r k a o p a d a m i – podejmowanie wszystkich możliwych działań w celu zapewnienia zagospodarowania odpadów i materiałów niebezpiecznych odbywało się w sposób, który chroni zdrowie ludzkie i środowisko przed możliwym niepożądanym oddziaływaniem takich materiałów i odpadów.

E u r o p e j s k i w y k a z z a k ł a d ó w r e c y k l i n g u s t a t k ó w – wykaz zakładów recyklingu statków, które spełniają odpowiednie wymagania *Konwencji z Hongkongu, 2009*, Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 oraz są zgodne z wytycznymi IMO, *Międzynarodowej*

Organizacji Pracy (ILO), *Konwencji bazylejskiej* oraz *Konwencji sztokholmskiej w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych*, a także z innymi wytycznymi. W wykazie tym znajdują się zakłady recyklingu statków, posiadające wydane przez właściwy organ zezwolenie, które może być wydawane na okres nieprzekraczający 5 lat i odpowiednio odnawiane. Wykaz ten jest dostępny w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz na stronie internetowej Komisji i jest on podzielony na dwie podlisty, zawierające zakłady recyklingu na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej oraz w państwach spoza Unii.

Inspekcja miejsca – inspekcja w zakładzie recyklingu statków oceniająca, czy warunki panujące na miejscu są zgodne z warunkami opisanymi we wszelkiej przedstawionej odpowiedniej dokumentacji.

Konwencja – *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków*, Hongkong 2009, zwana dalej *Konwencją* lub *Konwencją z Hongkongu*.

Łańcuch dostaw – grupa podmiotów zaangażowana w proces dostawy i zakupu materiałów oraz dóbr, od surowców do produktu końcowego.

Masa statku pustego (LDT) – masa statku wyrażona w tonach bez ładunku, paliwa, oleju smarowego w zbiornikach zapasowych, wody balastowej, wody słodkiej i wody zasilającej, zużywających się zapasów, jak również pasażerów i załogi oraz bez pasażerów, załogi i należących do nich rzeczy, będąca sumą masy kadłuba, konstrukcji, urządzeń maszynowych oraz wyposażenia statku.

Materiał jednorodny – materiał o jednolitym składzie, który nie może zostać mechanicznie (zasadniczo w wyniku rozkręcenia, cięcia, zgniatania, mielenia lub ścierania) rozdzielony – zgodnie z Dyrektywą 2002/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie ograniczenia stosowania niektórych niebezpiecznych substancji w sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz Rezolucją MEPC.269(68): Wytyczne do sporządzania *Wykazu materiałów niebezpiecznych* przyjętą 10 maja 2015 roku.

Materiał niebezpieczny – materiał lub substancja, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzkiego lub środowiska.

Nowa instalacja – instalacja systemów, wyposażenia, materiałów izolacyjnych lub innych materiałów na statku po dacie rozpoczęcia stosowania Rozporządzenia UE nr 1257/2013.

Nowy statek – statek, dla którego:

- kontrakt na budowę podpisano w dniu zastosowania Rozporządzenia UE nr 1257/2013 lub po tej dacie,
- w przypadku braku kontraktu na budowę – stępkę położono lub który znajdował się na podobnym etapie budowy sześć miesięcy od daty zastosowania Rozporządzenia UE nr 1257/2013 lub po tej dacie, lub
- przekazanie do eksploatacji ma miejsce trzydzieści miesięcy od daty zastosowania Rozporządzenia UE nr 1257/2013 lub po tej dacie.

Odpady wytworzone w trakcie eksploatacji – ścieki i pozostałości wytworzone w trakcie normalnej eksploatacji statków podlegających wymaganiom *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 1973/1978 MARPOL* (zwanej dalej *Konwencją MARPOL*).

Osoba kompetentna – osoba posiadająca odpowiednie kwalifikacje, przeszkolenie i dostateczną wiedzę, doświadczenie i umiejętności do wykonywania danego rodzaju prac.

Oświadczenie o zakończeniu recyklingu – oświadczenie wydawane przez prowadzącego zakład recyklingu statków w celu potwierdzenia, że recykling statku przeprowadzono zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Plan recyklingu statku – plan opracowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków dla każdego konkretnego statku, który ma być poddany recyklingowi w tym zakładzie, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych i rezolucji IMO.

Plan zakładu recyklingu statków – 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, podziału zadań i obowiązków pracowników, przygotowania i reagowania w sytuacjach awaryjnych oraz systemów monitorowania, sprawozdawczości i prowadzenia dokumentacji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych i rezolucji IMO.

Pojemność brutto – pojemność brutto (GT) obliczona zgodnie z zasadami pomiaru pojemności, zawartymi w Załączniku I do *Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków* z 1969 r. lub jakiegokolwiek innej konwencji zastępującej ją w przyszłości.

Przedsiębiorstwo recyklingu statków – właściciel zakładu recyklingu statków lub jakiegokolwiek inna instytucja lub osoba, która przejęła odpowiedzialność za prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statku od właściciela zakładu recyklingu statków.

Przegląd dodatkowy na wniosek właściciela statku po modyfikacji, wymianie lub istotnej naprawie konstrukcji, wyposażenia, systemów, urządzeń, układów i materiałów mających wpływ na *Wykaz materiałów niebezpiecznych*. W razie potrzeby część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* zostaje zmieniona.

Przegląd końcowy – przeprowadza się zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji oraz przed rozpoczęciem recyklingu w celu sprawdzenia poprawności i kompletności *Wykazu materiałów niebezpiecznych*, zgodności *Planu recyklingu statku* z *Wykazem materiałów niebezpiecznych* oraz z wytycznymi Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1257/2013 oraz ważności wpisu zakładu recyklingu statków do europejskiego wykazu zakładów recyklingu.

Przegląd odnowieniowy – przegląd wykonywany w celu odnowienia *Świadectwa inwentaryzacji* w odstępach czasu określonych przez Administrację, nieprzekraczających pięciu lat. Podczas przeglądu odnowieniowego sprawdza się zgodność części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* ze stanem faktycznym na statku.

Przegląd zasadniczy – dokonuje się przed oddaniem nowego statku do eksploatacji lub zanim zostanie wydane *Świadectwo inwentaryzacji*. Podczas przeglądu sprawdza się, czy część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* jest zgodna z wymogami Rozporządzenia UE nr 1257/2013 i odpowiada rzeczywistej konstrukcji i wyposażeniu statku.

Pracownik – każda osoba, która wykonuje pracę, regularnie albo tymczasowo, w ramach stosunku pracy, w tym osoby zatrudnione przez firmy zewnętrzne i ich podwykonawców.

Produkt – urządzenia maszynowe, wyposażenie, materiały oraz powłoki zastosowane na statku.

Recykling statków – działalność polegająca na całkowitym lub częściowym demontażu statków, przeprowadzana w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów do ponownego ich przetworzenia, przygotowania do ponownego ich użycia lub ich ponownego użycia, z zapewnieniem zagospodarowania niebezpiecznych i innych materiałów, oraz obejmująca związane działania, takie jak składowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, ale bez dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania w innych zakładach.

Statek – jednostka pływająca jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim, obejmująca statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne (ang. *jack-up*), pływające jednostki magazynowe (FSU) i pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO), jak również statki pozbawione wyposażenia lub holowane.

Strefa bezpieczna do prowadzenia prac gorących – przestrzeń spełniająca wszystkie następujące kryteria:

- 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,
- spełnione zostały kryteria określone dla strefy wolnej od zagrożeń,
- istniejące warunki atmosferyczne nie zmieniają się w wyniku prowadzenia prac gorących,
- wszystkie przyległe pomieszczenia zostały oczyszczone, użyto w nich gazu obojętnego lub przygotowano w takim stopniu, aby zapobiec powstaniu lub rozprzestrzenieniu się pożaru.

Strefa wolna od zagrożeń – przestrzeń spełniająca wszystkie następujące kryteria:

- zawartość tlenu w powietrzu oraz stężenie oparów łatwopalnych mieszczą się w bezpiecznych granicach;
- wszelkie substancje toksyczne w atmosferze mieszczą się w granicach dopuszczalnych stężeń;
- wszelkie pozostałości lub materiały związane z pracami, na które osoba kompetentna wydała zezwolenie, nie spowodują niekontrolowanego uwolnienia toksycznych substancji lub niebezpiecznego stężenia łatwopalnych oparów w panujących na miejscu warunkach atmosferycznych, jeśli przestrzegane będą stosowne wytyczne.

Świadectwo gotowości do recyklingu – właściwe dla danego statku świadectwo wydane w odniesieniu do statków podnoszących banderę danego państwa członkowskiego UE, uzupełnione o *Wykaz materiałów niebezpiecznych* i o zatwierdzony *Plan recyklingu statku*.

Świadectwo inwentaryzacji – właściwe dla danego statku świadectwo wydane dla statków podnoszących banderę państwa członkowskiego UE i uzupełnione o *Wykaz materiałów niebezpiecznych*.

Uznana organizacja – organizacja uznana zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 391/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz. U. 131 z 28.05.2009).

Wartość dopuszczalna / zawartość dopuszczalna – dopuszczalna ilość lub stężenie substancji w jednorodnym materiale, powyżej której materiał musi być ujęty w *Wykazie materiałów niebezpiecznych*.

Właściwy organ – organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone 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.

Zakład recyklingu statków – określony obszar będący stoczną lub zakładem na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub w państwie spoza Unii i wykorzystywany do recyklingu statków.

Zaświadczenie o zgodności – właściwe dla danego statku świadectwo wydane dla statków podnoszących banderę państwa spoza Unii Europejskiej i uzupełnione o *Wykaz materiałów niebezpiecznych*.

Zbiornikowiec – zbiornikowiec olejowy zgodny z definicją w Załączniku I do *Konwencji MARPOL* lub zbiornikowiec do przewozu szkodliwych substancji ciekłych (zbiornikowiec NLS) zgodny z definicją zawartą w Załączniku II do *Konwencji MARPOL*.

1.3 Odwołania normatywne

Ogólne:

- *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009 (Konwencja z Hongkongu, 2009)*;
- Rezolucja MEPC.210(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 dla bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków*;
- Rezolucja IMO MEPC.211(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 w sprawie autoryzacji zakładów recyklingu statków*;
- Rezolucja IMO MEPC.222(64) przyjęta 5 października 2012: *Wytyczne 2012 dla przeglądów i certyfikacji statków na zgodność z Konwencją Hongkong 2009*;
- Rezolucja IMO MEPC.223(64) przyjęta 5 października 2012: *Wytyczne 2012 w sprawie inspekcji statków na zgodność z wymaganiami Konwencji z Hongkongu*.
- Poprawione wytyczne do sporządzania *Wykazu materiałów niebezpiecznych*. Wartości progowe dla substancji radioaktywnych PPR 2/WP.4, wydanie z 8.01.2015, Sekretariat Komitetu Zapobiegania i Reagowania na Zanieczyszczenia (PPR);
- Rezolucja IMO MEPC.269(68) przyjęta 15 maja 2015: *Wytyczne 2015 do sporządzania Wykazu materiałów niebezpiecznych*;

- 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;
- *Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki 1973/1978 MARPOL*;
- *Konwencja bazylejska z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych*;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów;
- Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2015/2398 z dnia 17 grudnia 2015 r. dotycząca informacji i dokumentów związanych z wnioskiem o włączenie zakładu mieszczącego się w państwie trzecim do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków;
- **Komunikat Komisji. Wymogi i procedura włączania zakładów znajdujących się w państwach trzecich do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków. Wytyczne techniczne przewidziane w rozporządzeniu (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (2016/C 128/01)**;
- *Shipping Industry Guidelines in Transitional Measures for Shipowners Selling Ship for Recycling. International Chamber of Shipping, Second Edition, London, 2016*;
- **Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2016/2323 z dnia 19 grudnia 2016 r. ustanawiająca Europejski wykaz zakładów recyklingu statków zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków.**

2 DOKUMENTY MIĘDZYNARODOWE – PODSTAWA PRAWNA

2.1 Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych

2.1.1 Statki, które stanowią odpady i podlegają transgranicznemu przemieszczaniu w celu recyklingu, powinny przestrzegać wymagań *Konwencji bazylejskiej z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych* (zwanej dalej *Konwencją bazylejską*) oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 12.07.2006) wdrażającego postanowienia *Konwencji bazylejskiej*, a także zmianę do tej konwencji (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 zaliczane są zazwyczaj do odpadów niebezpiecznych i ich wywóz z Unii w celach recyklingu do zakładów mieszczących się w państwach niebędących członkami OECD jest zabroniony.

2.2 Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009

2.2.1 Współpraca między Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO/MOP), Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) i Sekretariatem Konwencji Bazylejskiej pozwoliła osiągnąć porozumienie w sprawie wprowadzenia obowiązkowych wymogów na poziomie światowym, mające na celu zapewnienie sprawnego i skutecznego rozwiązania problemu szkodliwego i niebezpiecznego recyklingu statków, w postaci *Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009* (zwanej dalej *Konwencją* lub *Konwencją z Hongkongu*).

2.2.2 *Konwencję z Hongkongu* przyjęto w dniu 15 maja 2009 r. pod auspicjami IMO i wejdzie ona w życie 24 miesiące po ratyfikacji przez co najmniej 15 państw, których flota handlowa stanowi łącznie co najmniej 40% pojemności brutto światowej floty handlowej, a łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w tych państwach w trakcie poprzednich 10 lat będzie stanowić nie mniej niż 3% pojemności brutto łącznej floty handlowej państw.

2.2.3 *Konwencja z Hongkongu* obejmuje cały cykl życia statku: reguluje projektowanie, budowę, eksploatację i przygotowanie do recyklingu w celu ułatwienia bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska złomowania bez szkody dla bezpieczeństwa i efektywności eksploatacyjnej statku. Reguluje ona również

bezpieczną i racjonalną ekologicznie działalność zakładów recyklingu statków oraz ustanawia mechanizmy kontroli i egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków.

2.3 Seria Norm ISO 30000

2.3.1 Seria norm ISO 30000 stanowi zintegrowany przewodnik po zagadnieniach recyklingu statków, odnoszący się do zagadnień związanych z bezpieczeństwem, zdrowiem i ochroną środowiska. Został on stworzony, aby wspierać IMO w dążeniu do realizacji postawionych przez *Konwencję z Hongkongu* takich celów, jak czystsze środowisko i bezpieczniejsza praca w zakładach recyklingu. Seria norm ISO 30000 jest spójna z ISO 9001 (Systemy zarządzania jakością), ISO 14001 (Zarządzanie środowiskowe) oraz z ISO 28000 (Bezpieczeństwo w globalnym łańcuchu dostaw).

2.3.2 Seria norm ISO 30000: Standardy w recyklingu statków składa się z:

- ISO 30000 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Specifications for management systems for safe and environmentally sound ship recycling facilities;
- ISO 30002 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for selection of ship recyclers (and proforma contract);
- ISO 30003 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Requirements for bodies providing audit and certification of ship recycling management;
- ISO 30004:2012: Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for the implementation of ISO 30000;
- ISO/PAS 30005:2010 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Information control for hazardous materials in the manufacturing chain of shipbuilding and ship operations;
- ISO/PAS 30006:2010 Ship recycling management systems: Diagrams to show the location of hazardous materials onboard ships;
- ISO/PAS 30007:2010 Ships and marine technology: Measures to prevent asbestos emission and exposure during ship recycling.

2.3.3 *ISO 30000:2009 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Specifications for management systems for safe and environmentally sound ship recycling facilities* określa wymagania dotyczące systemu zarządzania, mające umożliwić zakładom recyklingu opracowanie i wdrożenie procedur oraz polityki bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków zgodnie z krajowymi i międzynarodowymi normami oraz z uwzględnieniem odpowiednich przepisów prawa, a także norm dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, które zakład recyklingu statków powinien zidentyfikować i spełnić. ISO 30000:2009 dotyczy całego procesu recyklingu statków:

- przyjęcie statku do recyklingu w danym zakładzie;
- ocena zagrożeń występujących na statku;
- określenie i spełnienie wszystkich obowiązujących wymagań dotyczących powiadomień oraz importu statków do recyklingu;
- przeprowadzenie recyklingu w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- przeprowadzenie wymaganych szkoleń;
- sprawdzenie dostępności zaplecza socjalnego (np. pierwszej pomocy, badań lekarskich, posiłków i napojów);
- składowanie oraz przetwarzanie materiałów i odpadów ze statków;
- zarządzanie strumieniami odpadów i recyklatów oraz postanowienia stosownych umów;
- środki kontroli dokumentowania procesów, włącznie z powiadamianiem o ostatecznej likwidacji statku.

2.3.4 *ISO 30002:2010 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for selection of ship recyclers (and pro forma contract)* zawiera wytyczne dla armatorów w celu zapewnienia, by statki były poddawane recyklingowi w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Dotyczy ona procesu wyboru zakładu recyklingu statków i stosowania umowy wstępnej. Zgodnie z ISO 30002:2010 armator musi podjąć decyzję, któremu zakładowi recyklingu sprzeda statek do rozbiórki. Dlatego ważnym jest, by zakład recyklingu statków udzielił rzeczywistych i obiektywnych informacji w celu ułatwienia dokonania wyboru. Obiektywna ocena zakładów recyklingu statków, które nie chcą udzielić takich informacji na życzenie armatora, jest niemożliwa.

2.3.5 *ISO 30003: 2009 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Requirements for bodies providing audit and certification of ship recycling management* zawiera zasady i wymagania dotyczące organów świadczących usługi audytowania i certyfikacji systemów recyklingu statków zgodnie ze standardami systemów zarządzania i normami takimi jak ISO 3000.

2.3.6 *ISO 30004:2012 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for the implementation of ISO 30000* stanowi pomoc w zrozumieniu, interpretacji i wdrożeniu ISO 30000. Norma ta opisuje cele, typowe dane wejściowe, procesy i typowe dane wyjściowe odnośnie każdego wymagania w ISO 30000.

2.3.7 *ISO/PAS 30005:2012 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Information control for hazardous materials in the manufacturing chain of shipbuilding and ship operations* zawiera wytyczne dotyczące skutecznego i harmonijnego zarządzania przepływem informacji i komunikacją w sposób zgodny z *Konwencją z Hongkongu*.

2.3.8 *ISO/PAS 30006:2010 Ship recycling management systems: Diagrams to show the location of hazardous materials onboard ships* przedstawia wymagania dotyczące schematów pokazujących rozmieszczenie materiałów niebezpiecznych na statku. Schematy te powinny być pomocne w interpretacji i zrozumieniu *Wykazu Materiałów Niebezpiecznych*. ISO 30006:2010 podaje sposób przygotowania *Wykazu*.

2.3.9 *ISO/PAS 30007:2010 Ships and marine technology: Measures to prevent asbestos emission and exposure during ship recycling* przedstawia skuteczne metody minimalizacji zagrożeń związanych z azbestem podczas recyklingu statków, zarówno pod względem emisji azbestu do środowiska, jak i narażenia pracowników na działanie azbestu. Norma ta jest pomocna zakładom recyklingu statków w spełnieniu wymagań *Konwencji z Hongkongu*.

2.4 Rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej

2.4.1 Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej w trakcie posiedzeń (MEPC 62, MEPC 63, MEPC 64, MEPC 68) przyjął szereg wytycznych zawierających szczegółowe rozwiązania w zakresie recyklingu statków oraz funkcjonowania stoczni remontowych:

- .1 Rezolucja MEPC.222(64) przyjęta 5 października 2012: *Wytyczne 2012 przeglądów i certyfikacji statków na zgodność z Konwencją Hongkong 2009*;
- .2 Rezolucja IMO MEPC.223(64) przyjęta 5 października 2012: *Wytyczne 2012 w sprawie inspekcji statków na zgodność z wymaganiami Konwencji z Hongkongu*;
- .3 Rezolucja MEPC.210(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków*;
- .4 Rezolucja MEPC.211(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 w sprawie autoryzacji zakładów recyklingu statków*;
- .5 *Poprawione wytyczne do sporządzania Wykazu materiałów niebezpiecznych. Wartości progowe dla substancji radioaktywnych* Sekretariat Komitetu Zapobiegania i Reagowania na Zanieczyszczenia (PPR), styczeń 2015;
- .6 Rezolucja MEPC.269(68) przyjęta 15 maja 2015: *Wytyczne 2015 do sporządzania Wykazu materiałów niebezpiecznych*.

2.5 Rozporządzenie UE nr 1257/2013

2.5.1 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 10/2006 i dyrektywę 2009/16/WE opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 10 grudnia 2013 r. ma na celu:

- .1 ułatwienie wcześniejszej ratyfikacji *Konwencji z Hongkongu*;
- .2 wprowadzenie adekwatnych środków kontroli statków i zakładów recyklingu statków – zarówno w krajach Unii Europejskiej, jak i poza Unią;
- .3 zmniejszanie różnic pomiędzy państwami w zakresie bezpieczeństwa i higieny w miejscu pracy oraz standardów środowiskowych, a także między zakładami recyklingu w zakresie spełniania wymagań i wdrożenia zasad bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu;

- .4 wprowadzenie obowiązku prowadzenia *Europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków (Europejskiego wykazu)*, w którym mogą figurować jedynie zakłady recyklingu statków, spełniające wymagania dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu zgodnie z *Konwencją z Hongkongu* oraz zapewniające wysoki poziom ochrony życia i zdrowia pracowników, a tym samym wykluczenie zakładów niespełniających warunków minimalnych;
- .5 ujednoczenie wytycznych wprowadzonych przez *Konwencję z Hongkongu*, MEPC i innych dokumentów dotyczących recyklingu statków i zakładów recyklingu statków.

3 RECYKLING STATKU

3.1 Wykaz materiałów niebezpiecznych / Konstrukcja statku

3.1.1 Opracowanie *Wykazu materiałów niebezpiecznych (IHM, ang. Inventory of Hazardous Materials)* powinno rozpoczynać się w trakcie projektowania i budowy statku; dokument ten musi być odrębny dla każdego statku oraz poddany weryfikacji przez Administrację.

3.1.2 *Wykaz materiałów niebezpiecznych* powinien być dostępny na statku i powinien zawierać określenie wszystkich materiałów niebezpiecznych wchodzących w skład konstrukcji i wyposażenia statków, ich rozmieszczenie oraz przybliżoną ilość.

3.1.3 *Wykaz materiałów niebezpiecznych* składa się z:

- Część I: – Materiały niebezpieczne zawarte w konstrukcji lub integralnym wyposażeniu;
- Część II: – Odpady eksploatacyjne;
- Część III: – Zapasy.

Część I dla nowych statków powinna powstawać na etapie projektu i budowy. Tabela 3.1.4 zawiera wykaz substancji niebezpiecznych, które powinny być wymienione w części I IHM.

Część II obejmuje listę materiałów potencjalnie niebezpiecznych dla środowiska i zdrowia ludzkiego w zakładzie recyklingu statków oraz przedmiotów, które nie stanowią integralnej części konstrukcji statku i mało prawdopodobne jest, aby trafiły do demontażu lub przetwórstwa w zakładzie recyklingu.

Część III obejmuje zapasy i środki ulegające zużyciu, które potencjalnie mogą zawierać materiały niebezpieczne.

3.1.4 Instalowanie lub stosowanie na statkach materiałów niebezpiecznych, wymienionych w Tabeli 3.1.4, jest zabronione lub ograniczone. Tabele A, B i C zawierające pełną listę materiałów, które należy wymienić w *Wykazie*, znajdują się w Załączniku 1 do niniejszej *Publikacji*.

Tabela 3.1.4
Materiały niebezpieczne zakazane lub o ograniczonym zastosowaniu na statku

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach zabrania się nowego instalowania materiałów, które zawierają azbest. Dopuszczalna zawartość azbestu/ włókien azbestowych w materiałach konstrukcyjnych (od 2015 r.) nie może przekraczać 0,1%.
Substancje zubożające warstwę ozonową	Substancje kontrolowane, określone w art. 1 ust. 4 <i>Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową, 1987</i> , wymienione w załącznikach A, B, C i E do tego protokołu. Substancje zubożające warstwę ozonową, które mogą znajdować się na statku, obejmują w szczególności:	Na wszystkich statkach zabrania się stosowania w nowych instalacjach substancji zubożających warstwę ozonową. Zgodnie z Protokołem Montrealskim – brak dopuszczalnej zawartości ODS. ¹

¹ Przypadkowe zanieczyszczenia śladowe nie wymagają wymienienia w Deklaracjach materiałowych ani w Wykazie.

Material niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
	<p>CFC – chlorofluorowęglowodory</p> <p>Halony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halon 1211 – bromochlorodifluorometan – CF₂ClBr - Halon 1301 – bromotrifluorometan – CBrF₃ - Halon 2402 – R114B2 – 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan - Chlorofluorowęglowodory w pełni halogenowane: - CFC-11 – trichlorofluorometan - CFC-12 – dichlorodifluorometan - CFC-113 – 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroetan - CFC-114 – 1,2-dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan - CFC-115 – chloropentafluoroetan <p>Czterochlorek węgla – CCl₄</p> <p>1,1,1-trichloroetan (metylochloroform)</p> <p>Hydrochlorofluorowęglany (HCFC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - HCFC-21 – CHFCl₂ - HCFC-22 – CHF₂Cl - HCFC-141 – CH₃CFCl₂ <p>Hydrobromofluorowęglowodory (HBFC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - CHFBr₂ - CHF₂Br - Bromometan – bromek metylu – CH₃Br <p>Bromochlorometan – CH₂ClBr</p>	
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 atomami chloru w liczbie do dziesięciu	<p>Na wszystkich statkach zabrania się instalowania materiałów, które zawierają polichlorowane bifenyle.¹</p> <p>Dopuszczalna zawartość: 50 mg/kg ².</p>
Kwas perfluorooktanosulfonowy ³ (PFOS)	Kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) oznacza kwas perfluorooktanosulfonowy i jego pochodne.	Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 850/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁴ zabrania się stosowania w nowych instalacjach kwasu perfluorooktanosulfonowego i jego pochodnych.
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe uregulowane w załączniku I do <i>Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów antyporostowych stosowanych na statkach, 2001</i> (Konwencja AFS)	<p>1. Na wszystkich statkach zabrania się stosowania systemów przeciwporostowych zawierających organiczne związki cyny jako substancje biobójcze lub wszelakich innych systemów przeciwporostowych zakazanych przez konwencję AFS.</p> <p>2. Na nowych statkach lub w nowych instalacjach zabrania się stosowania lub wykorzystywania związków lub systemów przeciwporostowych niezgodnie z konwencją AFS.</p> <p>Dopuszczalna zawartość: 2500 mg cyny/kg.</p>

¹ Organizacja ustaliła wartość na poziomie 50 mg/ kg jako wartość graniczną przy której odpady, substancje oraz artykuły zawierające, składające się lub zanieczyszczone PCB/PBB/PCN są określane jako „niebezpieczne” zgodnie z Konwencją Bazylejską (PPR2/WP7 page 3).

² W *Konwencji bazylejskiej* wskazano poziom 50 mg/kg jako poziom, przy którym odpady, substancje i artykuły składające się, zawierające lub zanieczyszczone PCB są klasyfikowane jako niebezpieczne.

³ Nie stosuje się do statków pływających pod banderą państw spoza Unii Europejskiej.

⁴ 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).

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
Kadm	Kadm oznacza kadm i związki kadmu.	Dopuszczalna zawartość: 100 mg/kg.
Chrom sześciowartościowy	Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Ołów	Ołów i związki ołowiu	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Rtęć	Rtęć i związki rtęci	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Polibromowane bifenyly (PBB)	Polibromowane bifenyly oznaczają związki aromatyczne tworzące się w taki sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenyly (dwa pierścienie benzenu związane jednym wiązaniem węgiel – węgiel) mogą być zastąpione atomami bromu w liczbie do dziesięciu.	Dopuszczalna zawartość: 50 mg/kg.
Polibromowane etery difenylowe (PBDE)		Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Polichlorowane naftaleny	Zawierające więcej niż 3 atomy chloru w cząsteczce	
Substancje promieniotwórcze	<p>Typowe radionuklidy: ^{241}Am, $^{241}\text{Am}/\text{Be}$, ^{252}Cf, ^{244}Cm, ^{60}Co, ^{137}Cs, ^{153}Gd, ^{192}Ir, ^{147}Pm, ^{238}Pu, $^{239}\text{Pu}/\text{Be}$, ^{226}Ra, ^{75}S, $^{90}\text{Sr}(\text{}^{90}\text{Y})$, ^{170}Tm, ^{169}Yb.</p> <p>Przykłady źródeł promieniotwórczych na statkach (muszą zostać włączone do wykazu IHM niezależnie od ilości, radioaktywności czy rodzaju izotopu) ^{6, 7}:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyroby zawierające materiały radioaktywne: <ul style="list-style-type: none"> - Czujniki dymu w komorach jonizacji (np. ^{241}Am, ^{226}Ra), - Przyrządy / oznaczenia zawierające gazowy tryt (^3H) jako źródło światła, - Przyrządy / oznaczenia zawierające radioaktywną farbę (typowy nuklid ^{226}Ra), - Wysokowydajne lampy wyładowcze (typowe radionuklidy ^{85}Kr, ^{232}Th), - Radioaktywne przewody świetlne (typowe radionuklidy ^{241}Am; ^{226}Ra). - przykładowe mierniki przemysłowe zawierające materiały promieniotwórcze: <ul style="list-style-type: none"> - promieniotwórczy wskaźnik poziomu, - promieniotwórczy miernik głębokości toru wodnego, - promieniotwórczy sprawdzian wymiarów, - promieniotwórcze mierniki obrotów rur. 	<p>Brak dopuszczalnej zawartości – każde źródło promieniowania powinno być opisane w <i>Deklaracji materiałowej</i> oraz w <i>Wykazie materiałów niebezpiecznych</i>.</p> <p>Substancje, dopuszczalne ilości i kryteria odstępstw określone w <i>IAEA Safety Standards</i>.</p>
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny	alkany, C10-C13, chlorowane	Dopuszczalna zawartość 1%.

Związki kadmu, sześciowartościowego chromu, ołowiu, rtęci, polibromowane bifenyly i difenyletery, polichlorowane naftaleny, substancje radioaktywne, chlorowane parafiny o krótkim lub średnim łańcuchu zawarte w metalach lub stopach metali (kadłub, nadbudówka, rury, obudowy do urządzeń i maszyn) i stanowiące materiał jednorodny nie muszą być wymienione w IHM.

⁶ Safety Series No. 115 International Basic Safety Standards for the Protection against Ionizing Radiation and for the Safety of Radiation Sources, Vienna, 1996.

⁷ IAEA Safety Standards for protecting people and the environment: Radiation Protection and Safety of Radiation Sources: International Basic Safety Standards Vienna, 2014.

Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być tworzony wg schematu zamieszczonego w Dodatku 2 do wydanych przez IMO w 2015 roku *Wytycznych do tworzenia Wykazu materiałów niebezpiecznych* zwanego także: *Standard format of the Inventory of Hazardous Materials* (Załącznik nr 2 do niniejszej *Publikacji*).

3.2 Wykaz materiałów niebezpiecznych dla istniejących statków

3.2.1 *Wykaz materiałów niebezpiecznych* dla istniejących statków powinien być przygotowany zgodnie z procedurą zalecaną przez IMO:

.1 Zgromadzenie odpowiednich informacji

- zgromadzenie następujących rysunków i dokumentacji statku:
 - a. opis techniczny / projekt / specyfikacja statku,
 - b. plan ogólny,
 - c. plan siłowni okrętowej,
 - d. spis części zapasowych i narzędzi,
 - e. plan rurociągów,
 - f. plan pomieszczeń mieszkalnych,
 - g. plan ochrony przeciwpożarowej,
 - h. plan konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej,
 - i. plan izolacji (kadłuba oraz siłowni),
 - j. *Międzynarodowy certyfikat systemu przeciwporostowego*,
 - k. instrukcje i rysunki,
 - l. informacje katalogowe, dotyczące statków siostrzanych lub podobnych, urządzeń, wyposażenia, materiałów i powłok,
 - m. wyniki wcześniejszych analiz i badań z kontroli wizualnej i pobranych próbek,
 - n. w przypadku, gdy statek został poddany przebudowie lub poważnej naprawie – dokumentacja pozwalająca na określenie rodzaju i zakresu zmian w stosunku do pierwotnego projektu i specyfikacji,
- porównanie dokumentacji zgromadzonej na statku przez właściciela, towarzystwo klasyfikacyjne i producentów
- praktyczne podejście: przygotowanie *Listy indykatywnej* wyposażenia, urządzeń, systemów i obszarów na statku, które prawdopodobnie zawierają materiały niebezpieczne;

.2 ocena zgromadzonych informacji

- przygotowanie listy kontrolnej (zawierającej *Listę indykatywną*, o której mowa powyżej) oraz analiza i ocena zawartości materiałów niebezpiecznych w każdym wyszczególnionym elemencie wyposażenia, systemie lub rejonie statku;
- ocena oraz obliczenia obecności, masy i objętości substancji niebezpiecznych w materiałach konstrukcyjnych;
- lista kontrolna powinna zawierać kolumnę *Wynik analizy dokumentacji*, w której „Y” oznacza „Obecność” substancji niebezpiecznej, „N” oznacza „Brak” danej substancji, w każdym wyszczególnionym elemencie wyposażenia lub rejonie statku;

.3 przygotowanie planu kontroli wizualnej lub z pobraniem próbek

- każdy element z *Listy indykatywnej* (opisanej powyżej) powinien zostać uwzględniony przy tworzeniu planu kontroli;
- dla pozycji z Listy opisanych jako „nieznane” należy podjąć decyzję, czy sprawdzenia odbędzie się poprzez pobieranie próbek biorąc pod uwagę koszt oraz potencjalną obecność materiałów niebezpiecznych;
- opracowanie planu oględzin/pobierania próbek zgodnie z poniższym przykładem:

Przykład planu kontroli wizualnej lub z pobraniem próbek:

Przykład planu kontroli wizualnej / z pobraniem próbek

Nazwa statku	
Numer IMO	
Pojemność brutto	
L × B × D	
Data przekazania do eksploatacji	
Właściciel / armator	
Dane kontaktowe (tel., faks, e-mail, adres)	
Daty kontroli (wizualnej i / lub z pobraniem próbek)	
Miejsce kontroli	
Osoba odpowiedzialna za kontrolę	
Inżynier wiodący	
Metoda pobierania / oznaczenia azbestu	
Pobieranie próbek farb	
Laboratorium	
Metoda analizy chemicznej	
Punkty kontroli wizualnej /z pobraniem próbek	

Wykaz wyposażenia, instalacji i /lub rejonów, które należy poddać kontroli wizualnej

Miejsce	Wyposażenie, instalacja i /lub strefa	Nazwa części konstrukcji	Materiał	Wynik kontroli dokumentacji

Wykaz wyposażenia, instalacji i /lub rejonów, które należy poddać kontroli z pobraniem próbek

Miejsce	Wyposażenie, instalacja i / lub strefa	Nazwa części konstrukcji	Materiał	Wynik kontroli dokumentacji

Wykaz wyposażenia, instalacji i /lub miejsc sklasyfikowanych jako PCHM

Miejsce	Wyposażenie, instalacja i /lub strefa	Nazwa części konstrukcji	Materiał	Wynik kontroli dokumentacji

Przygotowane przez:	
Tel.:	
E-mail:	
Dokument sprawdzono (data i miejsce):	
Data opracowania planu:	

- .4 kontrola wizualna / z pobraniem próbek na statku
 - punkty kontrolne zawarte w planie oględzin/pobierania próbek powinny być zaznaczone na planie ogólnym statku,
 - osoba prowadząca kontrolę powinna wykonać dokumentację fotograficzną dla każdego punktu kontrolnego,
 - osoba pobierająca próbki powinna zastosować wszelkie środki ochrony i bezpieczeństwa, stosownie do spodziewanego rodzaju materiału niebezpiecznego,
 - należy również podjąć odpowiednie środki ostrożności w celu zmniejszenia stopnia narażenia pasażerów, członków załogi oraz innych osób obecnych na statku na działanie materiałów niebezpiecznych;
- .5 przygotowanie części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz dokumentów powiązanych
 - część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* należy przygotować w odniesieniu do listy kontrolnej zweryfikowanej po sprawdzeniu i oszacowaniu ilości materiałów niebezpiecznych;
 - należy przygotować *Schemat rozmieszczenia materiałów niebezpiecznych*.

3.3 Przegląd zasadniczy

3.3.1 Przegląd zasadniczy odbywa się na wniosek armatora lub stoczni skierowany do Administracji wraz z danymi statku wymaganymi do wystawienia *Świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych* (*Świadectwo inwentaryzacji*):

- .1 nazwa statku;
- .2 sygnał rozpoznawczy;
- .3 port macierzysty;
- .4 pojemność brutto;
- .5 numer IMO;
- .6 nazwa i adres armatora;
- .7 numer IMO armatora;
- .8 numer IMO przedsiębiorstwa;
- .9 data budowy.

3.3.2 Do wniosku należy dołączyć część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz *Deklarację materiałową* i *Deklarację zgodności* i inne dokumenty wykorzystywane do przygotowania *Wykazu*.

3.3.3 Przegląd zasadniczy dla nowego statku wykonywany jest przed oddaniem go do eksploatacji lub przed wydaniem *Świadectwa inwentaryzacji*.

3.3.4 W przypadku statków istniejących przegląd zasadniczy powinien być przeprowadzony do dnia 31 grudnia 2020 roku.

3.3.5 Podczas przeglądu statku przedstawiciele Administracji sprawdzają według wymagań IMO zgodność części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* ze stanem faktycznym na statku i dostępną dokumentacją.

3.4 Świadectwo inwentaryzacji

3.4.1 *Świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych (Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych)* wystawiane jest po zakończonym przeglądzie zasadniczym i odnawiane po zakończonym przeglądzie odnowieniowym przeprowadzonym przez Administrację lub uznaną instytucję upoważnioną do tych czynności.

3.4.2 *Świadectwo inwentaryzacji* sporządza się w języku urzędowym wydającego państwa strony Konwencji. Jeśli użytym językiem nie jest angielski, francuski lub hiszpański, to *Świadectwo inwentaryzacji* powinno zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

3.4.3 Do świadectwa dołącza się część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*.

3.4.4 Po zmianie, wymianie lub poważnej naprawie konstrukcji, urządzeń, instalacji, armatury, wyposażenia i materiałów mających istotny wpływ na *Wykaz materiałów niebezpiecznych*, na wniosek armatora Administracja dokonuje odpowiedniego wpisu w *Świadectwie inwentaryzacji* po pomyślnym zakończeniu przeglądu dodatkowego.

3.4.5 *Świadectwo inwentaryzacji* powinno być wydane na okres nieprzekraczający pięciu lat od daty pomyślnego zakończenia przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego. Okres ważności *Świadectwa inwentaryzacji* określa Administracja.

3.4.6 W przypadku *Świadectwa inwentaryzacji* wydanego na okres krótszy niż 5 lat organ Administracji może przedłużyć jego ważność na okres nie dłuższy niż pięć lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

3.4.7 Administracja może przedłużyć ważność *Świadectwa inwentaryzacji* o okres nieprzekraczający 3 miesięcy w celu umożliwienia danemu statkowi zakończenia rejsu do portu, w którym ma on zostać poddany przeglądowi. Po zakończonym przeglądzie nowe *Świadectwo inwentaryzacji* jest ważne przez okres nie dłuższy niż pięć lat od daty wygaśnięcia dotychczasowego świadectwa (liczone przed przedłużeniem okresu ważności).

3.4.8 Kontrola przeprowadzana przez Inspekcję Państwa Portu powinna ograniczyć się do sprawdzenia, czy na pokładzie znajduje się *Świadectwo inwentaryzacji* oraz czy jest ono ważne. Jeśli na statku jest ważne świadectwo, powinno to stanowić podstawę zatwierdzenia inspekcji.

3.4.9 Właściwy organ uczestniczący w Inspekcji Państwa Portu może przeprowadzić szczegółową inspekcję zgodnie z wytycznymi IMO, gdy:

- statek nie ma ważnego *Świadectwa*,
- uzna, że stan statku nie odpowiada w sposób istotny danym zawartym w *Świadectwie inwentaryzacji* lub w jego załączniku – *Wykazie materiałów niebezpiecznych*,
- na statku nie wdrożono procedury prowadzenia części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*.

3.4.10 *Świadectwo inwentaryzacji* traci ważność w następujących przypadkach:

- jeżeli stan statku w znacznym stopniu nie odpowiada danym zawartym w *Świadectwie inwentaryzacji* (także gdy część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* nie była właściwie prowadzona lub aktualizowana w sposób odzwierciedlający zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku zgodnie z odpowiednimi wytycznymi IMO);
- gdy przegląd odnowieniowy nie został zakończony w terminie;
- zmiany bandery statku.

3.4.11 Formularz Świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych:

ŚWIADECTWO INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

(UWAGA: Niniejsze Świadectwo wydaje się wraz z częścią I Wykazu materiałów niebezpiecznych)

(pieczęć urzędowa)

(państwo)

wydane na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009, dalej zwanej Konwencją z upoważnienia rządu

.....
(pełna nazwa kraju)

przez
(pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku:

Nazwa statku	
Sygnal rozpoznawczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Data budowy	

Szczegółowe dane dotyczące części I Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny / weryfikacyjny części I Wykazu materiałów niebezpiecznych:

Uwaga:

Zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji, część I Wykazu materiałów niebezpiecznych stanowi najważniejszą część Świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych i musi być zawsze do niego dołączona. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych należy sporządzić zgodnie ze standardowym formatem przedstawionym w wytycznych opracowanych przez IMO.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 załącznika do Konwencji;
2. przegląd wskazuje, iż część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest w pełni zgodna z odpowiednimi wymaganiami Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, którego dotyczy niniejsze Świadectwo: (dd/mm/rrrr)

Niniejsze Świadectwo jest ważne do: (dd/mm/rrrr)

Wydano w
(pełna nazwa kraju)

(dd/mm/rr)
(data wydania)	(podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwo)
(pieczęć Administracji)	

3.5 Przegląd odnowieniowy / Eksploatacja statku

3.5.1 W okresie użytkowania statku powinien on być poddawany regularnym przeglądom odnowieniowym oraz w razie potrzeby – dodatkowym. Przeglądy powinny być przeprowadzane przez przedstawicieli Administracji.

3.5.2 Przegląd odnowieniowy wykonywany jest przez Administrację zgodnie z wytycznymi odpowiednich wytycznych UE oraz IMO w określonych przez nią odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat.

3.5.3 Celem przeglądu odnowieniowego jest weryfikacja części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*.

3.5.4 Część I IHM powinna być prowadzona i aktualizowana przez cały okres eksploatacji statku, uzupełniana o informacje o nowych instalacjach zawierających materiały niebezpieczne (zgodnie z tabelą 3.1.4) oraz o istotnych zmianach w konstrukcji lub wyposażeniu statku.

3.5.5 Przegląd odnowieniowy ma na celu odnowienie *Świadectwa inwentaryzacji* i jest przeprowadzany na wniosek właściciela statku.

3.5.6 Jeśli przegląd odnowieniowy ukończono po dacie wygaśnięcia ważności bieżącego świadectwa, nowe świadectwo powinno obowiązywać od daty ukończenia przeglądu odnowieniowego i nie dłużej niż przez pięć lat od daty wygaśnięcia bieżącego świadectwa.

3.5.7 Jeśli przegląd odnowieniowy ukończono więcej niż 3 miesiące przed datą ważności bieżącego świadectwa, nowe świadectwo powinno obowiązywać od daty ukończenia przeglądu odnowieniowego i nie dłużej niż przez pięć lat po ukończeniu tego przeglądu.

3.6 Przegląd dodatkowy / Eksploatacja statku

3.6.1 Przegląd dodatkowy, ogólny lub częściowy wykonuje się na wniosek armatora statku po jego modyfikacji, wymianie lub istotnej naprawie konstrukcji, urządzeń i wyposażenia, instalacji i materiałów wyszczególnionych, które są lub powinny być wymienione w *Wykazie materiałów niebezpiecznych*.

3.6.2 Celem przeglądu dodatkowego jest potwierdzenie, że zmiana, wymiana lub istotna naprawa została wykonana w sposób zapewniający zachowanie zgodności statku z wymogami Rozporządzenia UE nr 1257/2013 oraz że wprowadzono konieczne zmiany w części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*.

3.6.3 Statek podnoszący banderę państwa spoza terenu Unii Europejskiej:

- zawijając do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego powinien mieć na pokładzie aktualny *Wykaz materiałów niebezpiecznych* oraz *Zaświadczenie zgodności*;
- w przypadku konieczności spowodowanej siłą wyższą, względami bezpieczeństwa lub w celu ograniczenia lub zminimalizowania zagrożenia zanieczyszczeniem może otrzymać zezwolenie właściwego organu państwa członkowskiego UE na wejście do portu lub na kotwiczowisko bez IHM, jeśli taki organ uzna, że armator podjął wystarczające środki zapewniające bezpieczne wejście statku do portu lub na kotwiczowisko;
- podczas pobytu w porcie lub na kotwiczowisku podlega zakazowi lub ograniczeniu instalowania materiałów niebezpiecznych;
- powinien przygotować plan kontroli wizualnej / z pobraniem próbek, na podstawie którego opracowuje się *Wykaz materiałów niebezpiecznych* z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO;
- może zostać ostrzeżony, zatrzymany, wydalony lub pozbawiony dostępu do portów i terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji państwa członkowskiego UE, jeżeli nie przestawi odpowiednim organom tego państwa kopii odpowiedniego *Zaświadczenia zgodności* wraz z *Wykazem materiałów niebezpiecznych* na wniosek władz tego państwa.

Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być dostępny, właściwie prowadzony i aktualizowany przez cały okres eksploatacji statku w sposób odzwierciedlający nowe instalacje zawierające materiały niebezpieczne oraz odpowiednie zmiany konstrukcji i wyposażenia statku; jego aktualność powinna być potwierdzona odpowiednim *Zaświadczeniem o zgodności*.

Zaświadczenie zgodności

- *Zaświadczenie zgodności* (zwane dalej *Zaświadczeniem*) wydaje się po sprawdzeniu *Wykazu materiałów niebezpiecznych* przez właściwe organy państwa trzeciego, którego banderę podnosi statek, lub instytucję przez nie upoważnioną, zgodnie z wymogami krajowymi.
- *Zaświadczenie* oraz *Wykaz materiałów niebezpiecznych* sporządza się w języku urzędowym wydających je organów państwa, którego banderę podnosi ten statek, a w przypadku gdy nie zostało ono sporządzone w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim, tekst ten powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.
- Na statkach podnoszących banderę państwa niebędącego członkiem UE i ubiegających się o zmianę bandery na banderę państwa członkowskiego UE powinien być dostępny *Wykaz materiałów niebezpiecznych* lub wykaz taki powinien zostać sporządzony w terminie sześciu miesięcy od rejestracji pod banderą tego państwa członkowskiego lub podczas najbliższego przeglądu w zależności od tego, która data przypada wcześniej.

3.7 Przygotowanie do etapu recykling statku

3.7.1 Aktualizacja *Wykazu materiałów niebezpiecznych*

3.7.1.1 Przed rozpoczęciem recyklingu statek powinien posiadać właściwie prowadzoną i aktualizowaną część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz utworzoną część II dotyczącą odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji i część III dotyczącą zapasów. Pełny *Wykaz materiałów niebezpiecznych* powinien zostać zweryfikowany przez Administrację lub uznaną instytucję upoważnioną przez Administrację do weryfikacji.

3.7.1.2 W trakcie przygotowań do recyklingu i przed wysłaniem statku do zakładu recyklingu powinny zostać przeprowadzone operacje mające na celu zminimalizowanie ilości pozostałych na pokładzie resztek ładunków, ciekłych paliw oraz śmieci.

3.7.1.3 Część II *Wykazu materiałów niebezpiecznych*, odnosząca się do odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji, powinna uwzględniać:

- odpady olejowe (szlam),
- wodę zęzową i/lub wody odpadowe powstałe w systemach oczyszczania urządzeń maszynowych,
- zaolejone pozostałości ciekłego ładunku,
- wodę balastową,
- ścieki nieoczyszczone,
- ścieki oczyszczone,
- niezaolejone pozostałości ładunku ciekłego,
- pozostałości ładunków suchych,
- odpady medyczne/skażone,
- popiół ze spalarek,
- śmieci,
- pozostałości w zbiornikach paliwa,
- zaolejone pozostałości ładunków stałych w zbiornikach ładunkowych,
- czysciwo maszynowe (szmaty) zanieczyszczone olejami lub substancjami chemicznymi,
- pozostałości w zbiornikach suchych,
- resztki ładunku.

3.7.1.4 Zapasy oraz materiały zużywane na statku powinny być wymienione w części III *Wykazu materiałów niebezpiecznych*. Poniżej wymieniono przykładowe materiały, które mogą znajdować się na pokładzie i do przetwarzania których zakład recyklingu powinien być przygotowany:

- nafta,

- benzyna lakiernicza,
- olej smarowny,
- olej hydrauliczny,
- związki zapobiegające zacieraniu,
- dodatki do paliw,
- dodatki do cieczy chłodzącej silnik,
- płyny zapobiegające zamarzaniu,
- odczynniki do uzdatniania zasilającej kotły i testów do prób,
- odczynniki regenerujące dejonizer,
- kwasy dozowane do parownika oraz służące do odkamieniania,
- stabilizatory farb/rdzy,
- rozpuszczalniki/rozcieńczalniki,
- farby,
- czynniki chłodnicze,
- elektrolit akumulatorowy,
- etanol/metanol,
- acetylen,
- propan,
- butan,
- tlen,
- dwutlenek węgla,
- perfluorowęglowodory (PFC),
- metan,
- wodorofluorowęglowodory (HFC),
- tlenek azotu (N₂O),
- sześćfluorek siarki (SF₆),
- paliwa, np. olej napędowy,
- smary,
- paliwo gazowe,
- akumulatory, w tym akumulatory ołowiowo- kwasowe,
- pestycydy/ aerozole owadobójcze,
- gaśnice i środki gaśnicze,
- chemikalia czyszczące, m.in. do czyszczenia sprzętu elektrycznego, usuwania węgla,
- środki czystości/wybielacze (prawdopodobnie ciekłe),
- różnorodne lekarstwa,
- odzież przeciwpożarowa i środki ochrony osobistej,
- części zapasowe zawierające materiały niebezpieczne.

3.7.1.5 W ramach przygotowania do procesu recyklingu należy opisać kolejność usuwania materiałów niebezpiecznych wyszczególnionych w *Wykazie materiałów niebezpiecznych*. Zaleca się, aby wyraźnie odnieść się do następujących aspektów właściwego zagospodarowania każdego z materiałów niebezpiecznych i potencjalnie niebezpiecznych:

- identyfikacja, oznaczenie i oznakowanie oraz potencjalne miejsce występowania materiału niebezpiecznego,
- plan ponownego wykorzystania (recyklingu),
- usunięcie, obchodzenie się, środki zaradcze,
- składowanie, oznakowanie i przetwarzanie,
- transport i usunięcie.

3.8 Plan recyklingu statków

3.8.1 *Plan recyklingu statku* (SRP, ang. *Ship Recycling Plan*) powinien odnosić się do wszystkich materiałów i aspektów konstrukcyjnych, właściwych dla danego statku, które nie są ujęte w *Planie zakładu recyklingu statków* lub które wymagają specjalnych procedur. SRP powinien opisywać, w jaki sposób dany statek powinien być złomowany przez zakład recyklingu statków zgodnie z zasadami bezpiecznego

i przyjaznego dla środowiska recyklingu oraz z uwzględnieniem poszczególnych kroków i ich kolejności w całym procesie recyklingu. Wszystkie procesy i procedury odbiegające od *Planu zakładu recyklingu statków (SRFP)* i dotyczące danego statku powinny być szczegółowo opisane w SRP.

3.8.2 *Plan recyklingu statku* powinien zawierać opisy wszystkich procesów przygotowawczych (takich jak wstępne oczyszczanie, identyfikacja potencjalnych zagrożeń i usuwanie odpadów). *Plan recyklingu statku* powinien wskazywać dokładne miejsce, w którym statek zostanie umieszczony na czas prac związanych z recyklingiem oraz zwięzły plan zawinięcia i umieszczenia danego statku w miejscu odpowiednim do bezpiecznego recyklingu.

3.8.3 Na etapie przybycia do zakładu recyklingu statków (SRF) ważne jest, aby SRP zawierał kompletny zestaw procedur, zgodnie z którymi zakład będzie identyfikował wszelkie potencjalne zagrożenia środowiskowe lub zagrożenia bezpieczeństwa pracowników.

3.8.4 *Plan recyklingu statku* powinien zawierać informacje dotyczące typu i ilości materiałów niebezpiecznych oraz metody zagospodarowania tego materiału w zakładzie recyklingu, zgodnie z wymogami *Konwencji z Hongkongu* oraz z *Dokumentem autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków (DASR, Document of Authorization of Ship Recycling)*. *Plan recyklingu statku* powinien też zawierać dodatkowe informacje dotyczące gospodarki materiałami niebezpiecznymi, w szczególności powinien precyzować, gdzie materiały niebezpieczne będą przetwarzane lub składowane, jeśli dana operacja technologiczna prowadzona będzie poza zakładem recyklingu. Plan powinien zawierać deklarację, że praca z materiałami niebezpiecznymi wykonywana będzie przez pracowników odpowiednio przeszkolonych oraz upoważnionych do wykonywania takich prac.

3.8.5 Ponadto *Plan recyklingu statku* powinien zawierać informacje dotyczące procedur ustalania, przestrzegania i monitoringu warunków w strefie wolnej od zagrożeń oraz w strefie bezpiecznej do prowadzenia prac gorących, a także szczegółowe wyjaśnienia, jak procedury będą wdrażane w przypadku konkretnego statku z uwzględnieniem konstrukcji, rozwiązań konstrukcyjnych i przewożonych wcześniej ładunków.

3.8.6 *Plan recyklingu statku* powinien też zawierać opis kolejności demontażu danego statku, uwzględniający operacje cięcia i rozmieszczenie materiałów niebezpiecznych. Dodatkowo powinny być opisane inne procesy i/lub procedury opracowane dla danego statku, których stosowanie będzie niezbędne do przeprowadzenia recyklingu statku i które nie zostały opisane w *Planie zakładu recyklingu statków*. Przykładowo, zatrudnienie w zakładzie recyklingu statków dodatkowych pracowników lub podwykonawców albo zastosowanie dodatkowych urządzeń do operacji ze specyficznymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi statku.

3.8.7 *Plan recyklingu statku* powinien być opracowany przez zakład recyklingu statków w ścisłej współpracy z armatorem. Podstawą do zaplanowania i realizacji skutecznych procesów zarządzania recyklingiem materiałów niebezpiecznych jest aktualny *Wykaz materiałów niebezpiecznych*. Ponadto przy opracowaniu *Planu recyklingu statku* będą użyteczne m.in.:

- plan ogólny,
- plan pojemności / ładowności (capacity plan),
- plan rozwinięcia poszycia kadłuba,
- plan ochrony przeciwpożarowej,
- przegłębienie i stateczność,
- obliczenia,
- rozkład masy statku pustego lub tabele obliczeniowe.

Do stworzenia *Planu recyklingu statku* przydatne są również informacje na temat:

- zładu poprzecznego,
- zładu wzdłużnego (uwzględniającego przekroje wzdłużne, pokład, dno wewnętrzne i nadbudówkę),
- przekrojów poprzecznych z uwzględnieniem grodzi poprzecznych i wzdłużnych,
- konstrukcja dziobu i rufy,
- nadbudówki,
- plan pomieszczeń mieszkalnych,
- krzywych lub tabel hydrostatyczne,

- układu rurociągów pokładowych,
- rozmieszczenia wentylatorów i kanałów wentylacyjnych,
- planu malowania, dzienników malowania, wyposażenia drewnianego,
- planu maszynowni (jeśli uzasadnione) oraz instalacji zęzowej w pompowni,
- planu pompowni,
- schemat rurociągów w maszynowni,
- schemat rurociągów balastowych i ładunkowych,
- planów i rysunków producenta dotyczących ważnego wyposażenia.

3.8.8 *Plan recyklingu statku* powinien uwzględniać informacje dostarczone przez armatora i jeśli nie jest on w języku angielskim, francuskim hiszpańskim, to powinien być przetłumaczony na jeden z tych języków, o ile Administracja nie uzna tego za konieczne. Zaleca się stosowanie tej samej nomenklatury i systemu oznaczeń w *Planie recyklingu statku* i w *Wykazie materiałów niebezpiecznych*.

3.8.9 Przykładową stronę tytułową *Planu recyklingu statku*, przygotowaną zgodnie z wytycznymi *Konwencji* i innych wytycznych IMO, zawierającą podsumowanie informacji dotyczących statku oraz zakładu recyklingu statków, przedstawiono poniżej:

Informacje o statku	
Nazwa statku	
Sygnal rozpoznawczy	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Pojemność brutto	
Port macierzysty	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer telefonu	
E-mail adres	
Informacje o zakładzie recyklingu statków	
Nazwa zakładu recyklingu statków	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingowego	
Adres zakładu recyklingu statków	
Dane osoby kontaktowej	
Numer telefonu	
Imię i nazwisko / nazwa, adres i dane kontaktowe właściciela zakładu	
Język(i) używany(e) w zakładzie	
Przewidywany harmonogram recyklingu	
Data przybycia statku do zakładu recyklingu statków	
Data rozpoczęcia recyklingu	
Data ukończenia recyklingu	
Data ukończenia sprzedaży/wywozu wszystkich składników	
..... (data) Podpis właściciela/operatora Zakładu Recyklingu Statków)

3.8.10 Przed rozpoczęciem recyklingu statku *Plan recyklingu statku* powinien być zweryfikowany i zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z obowiązującymi przepisami w państwie, w którym znajduje się zakład recyklingu statków. Zatwierdzenie może być wyraźne (por. 3.8.10.1) lub dorozumiane (por. 3.8.10.2).

3.8.10.1 Zatwierdzenie wyraźne ma miejsce, gdy właściwy organ wysłał pisemne powiadomienie o swojej decyzji dotyczącej *Planu recyklingu statku* prowadzącemu zakład recyklingu statku oraz odpowiedniemu organowi Administracji.

3.8.10.2 Zatwierdzenie będzie dorozumiane, gdy właściwy organ nie zgłosi pisemnego sprzeciwu osobie prowadzącej zakład recyklingu statku, armatorowi ani Administracji wobec *Planu recyklingu statku* w przewidzianym terminie zgodnie z wymaganiami państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków.

3.9 Przegląd końcowy

3.9.1 Przegląd końcowy wykonywany jest zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji oraz przed rozpoczęciem recyklingu. W trakcie tego przeglądu następuje weryfikacja wszystkich trzech części *Wykazu materiałów niebezpiecznych*, *Planu recyklingu statków* oraz sprawdzenie, czy zakład recyklingu znajduje się w *Wykazie europejskim*.

3.9.2 Przegląd końcowy odbywa się na wniosek właściciela statku do Administracji lub organizacji przez nią uznanej do wykonywania przeglądów. Do wniosku dołączone powinny być informacje o statku:

- .1 nazwa statku;
- .2 sygnał rozpoznawczy;
- .3 port macierzysty;
- .4 pojemność brutto;
- .5 numer IMO;
- .6 nazwa i adres armatora;
- .7 numer IMO armatora;
- .8 numer IMO przedsiębiorstwa;
- .9 data budowy;

oraz informacje dotyczące zakładu recyklingu statków, niezbędne do wystawienia *Świadectwa gotowości do recyklingu*:

- .1 nazwa Zakładu(-ów) Recyklingu Statków;
- .2 indywidualny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingowego (zgodnie z *Dokumentem autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków – DASR*);
- .3 pełny adres;
- .4 data ważności DASR.

W przypadkach, gdy w procesie recyklingu bierze udział więcej zakładów recyklingu statków, należy przedstawić informacje dotyczące wszystkich zakładów.

Do wniosku o przeprowadzenie przeglądu końcowego należy dołączyć:

- .1 *Świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych*,
- .2 *Wykaz materiałów niebezpiecznych*,
- .3 *Deklaracje materiałowe* i *Deklaracje zgodności składane przez producenta*, dotyczące każdej modyfikacji, wymiany lub poważnej naprawy konstrukcji, urządzeń i wyposażenia, układów, instalacji, itp. od czasu ostatniego przeglądu,
- .4 zatwierdzony *Plan recyklingu statku*,
- .5 kopię DASR.

3.9.3 Przygotowanie do przeglądu końcowego

3.9.4 Część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* powinna być właściwie prowadzona i zaktualizowana zgodnie ze zmianami w konstrukcji i wyposażeniu statku, zaś część II IHM, dotycząca odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji, oraz część III, zawierająca wykaz potencjalnie niebezpiecznych materiałów zapasowych, powinny zostać opracowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Wytycznych do sporządzania wykazu materiałów niebezpiecznych z 2015 r. (MEPC.269(68))*.

3.9.5 Autoryzowany zakład recyklingu statków powinien przygotować *Plan recyklingu statku* uwzględniający informacje zawarte w *Wykazie materiałów niebezpiecznych*, dostarczonym przez armatora.

3.9.6 *Plan recyklingu statku* powinien być zatwierdzony w sposób wyraźny lub dorozumiany zgodnie z punktem 3.8.10.

3.9.7 W trakcie przeglądu końcowego sprawdza się:

- .1 zgodność *Wykazu materiałów niebezpiecznych* z wymaganiami Konwencji z Hongkongu, poprawność oraz stopień odzwierciedlenia aktualnego stanu i przebytych zmian w konstrukcji i wyposażeniu statku od ostatniego przeglądu, a także: czy części II i III IHM wskazują wszystkie materiały niebezpieczne znajdujące się na statku, ich lokalizację i przybliżone ilości, czy uwzględniono planowane i spodziewane operacje i działania między przeglądem końcowym a przybyciem statku do zakładu recyklingu;
- .2 czy zgodnie z wymaganiami Konwencji z Hongkongu *Plan recyklingu statku* uwzględnia wszystkie materiały wymienione w *Wykazie materiałów niebezpiecznych* i czy zawiera informacje dotyczące utworzenia, obsługi oraz monitoringu warunków strefy wolnej od zagrożeń i warunków strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących,
- .3 w przypadku dorozumianego zatwierdzenia *Planu recyklingu statku* – pisemne potwierdzenie otrzymania *Planu recyklingu statku* wysłanego przez właściwy organ oraz datę upływu 14-dniowego okresu rozpatrzenia;
- .4 czy zakład(y) recyklingu statków, w którym(-ch) dany statek ma zostać poddany recyklingowi, ma/mają ważne DASR;
- .5 czy każda decyzja armatora dotycząca wykreślenia wyposażenia, instalacji i/lub rejonu uprzednio zakwalifikowanego jako „potencjalnie zawierające materiały niebezpieczne” z części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* została podjęta na podstawie uzasadnionego przekonania, że dane wyposażenie, instalacja i/lub rejon nie zawierają materiałów niebezpiecznych.

3.10 Świadectwo gotowości do recyklingu

3.10.1 *Świadectwo gotowości do recyklingu* jest wydawane przez Administrację lub instytucję przez nią upoważnioną po pozytywnym zakończeniu przeglądu końcowego.

3.10.2 *Świadectwo gotowości do recyklingu* jest wydawane na okres nieprzekraczający trzech miesięcy.

3.10.3 *Świadectwo gotowości do recyklingu* traci ważność wówczas, gdy stan statku znacznie różni się od danych zawartych w *Świadectwie inwentaryzacji*.

3.10.4 *Świadectwo gotowości do recyklingu* może zostać przedłużone przez Administrację na jednorazową podróż bezpośrednio do zakładu recyklingu statków.

3.10.5 Przykładowe *Świadectwo gotowości do recyklingu*:

ŚWIADECTWO GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU	
(Uwaga: Do niniejszego Świadectwa należy dołączyć <i>Wykaz materiałów niebezpiecznych</i> i <i>Plan recyklingu statku</i>)	
(pieczęć urzędowa)	(państwo)
wydane na mocy postanowień zawartej w Hongkongu <i>Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009</i> (odtąd zwanej „Konwencją”) z upoważnienia rządu:	
..... (pełna nazwa państwa)	
przez (pełne określenie osoby lub instytucji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)	

Dane statku

Nazwa statku	
Sygnal rozpoznawczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer IMO armatora	
Numer IMO przedsiębiorstwa	
Data budowy	

Dane zakładu(ów) recyklingu statków

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingowego*	
Pełny adres	
Data upływu ważności DARS	

* Numer wynikający z Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków (DASR)

Informacje dotyczące Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Wykazu materiałów niebezpiecznych:

Uwaga: Wykaz materiałów niebezpiecznych wymagany prawidem 5 załącznika do Konwencji, stanowi istotną część Świadectwa gotowości do recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego świadectwa. Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być sporządzony zgodnie ze standardowym formatem przedstawionym w wytycznych opracowanych przez Organizację.

Informacje dotyczące Planu recyklingu statku

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny planu recyklingu statku:

Uwaga: Plan recyklingu statku, wymagany prawidem 9 załącznika do Konwencji stanowi istotną część Świadectwa gotowości do recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego Świadectwa.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidem 10 załącznika do Konwencji;
2. statek posiada ważny wykaz materiałów niebezpiecznych zgodnie z prawidem 5 załącznika do Konwencji;
3. Plan recyklingu statku, wymagany prawidem 9, odpowiednio odzwierciedla informacje zawarte w wykazie materiałów niebezpiecznych, jak wymaga tego prawidło 5.4 i zawiera informacje o utworzeniu, utrzymywaniu i monitorowaniu bezpiecznych rejonów i warunków strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących;
4. obiekt lub obiekty recyklingu statków, w którym/których statek ma być poddany recyklingowi, posiada ważną autoryzację wydaną zgodnie z Konwencją.

Niniejsze Świadectwo jest ważne do (dd/mm/rrrr)
(data)

Wydano w
(miejsce wydania Świadectwa)

(dd/mm/rrrr)
(data wydania) (podpis należyście upoważnionej osoby wydającej Świadectwo)

(pieczęć organu wydającego Świadectwo)

4 ZAKŁADY RECYKLINGU STATKÓW

4.1 Europejski wykaz zakładów recyklingu statków

4.1.1 *Europejski wykaz zakładów recyklingu statków* (dalej zwany również *Europejskim wykazem*) jest prowadzony i aktualizowany przez wszystkie państwa członkowskie UE. W Wykazie znajdują się zakłady recyklingu statków, zarówno znajdujące się na terytorium krajów UE, jak i poza nimi, które otrzymały zezwolenie na przeprowadzanie recyklingu statków, a tym samym potwierdzono, że działają one zgodnie z wytycznymi i zasadami IMO, ILO i UE.

4.1.2 *Europejski wykaz zakładów recyklingu statków* jest sporządzany i publikowany przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz na stronie internetowej Komisji. Dzieli się on na dwie podlisty zawierające odpowiednio zakłady recyklingu statków z Unii oraz spoza Unii Europejskiej.

4.1.3 Artykuł 16 Rozporządzenia nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków **nałożył** na Komisję Europejską obowiązek publikacji Wykazu nie później niż w dniu 31 grudnia 2016 roku. **Pierwsza publikacja Wykazu miała miejsce 20 grudnia 2016 roku na mocy Decyzji Wykonawczej Komisji (UE) 2016/2323 z dn. 19 grudnia 2016 r., ustanawiającej Europejski wykaz zakładów recyklingu statków zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Wykaz zawiera 18 obiektów recyklingu zgłoszonych przez państwa członkowskie UE.**

4.1.4 W *Wykazie europejskim* dla każdego zakładu recyklingu statków powinna być określona data wygaśnięcia wpisu. Każdy wpis jest ważny przez okres nieprzekraczający pięciu lat i może być przedłużony.

4.1.5 *Wykaz europejski* zawiera następujące informacje:

- metody recyklingu wykorzystywane w danym zakładzie;
- rodzaj i wielkość statków, które mogą być poddane recyklingowi;
- wszelkie ograniczenia i warunki funkcjonowania zakładu recyklingu statków, w tym dotyczące zagospodarowania odpadów niebezpiecznych;
- szczegóły dotyczące wyraźnej lub dorozumianej procedury dotyczącej zatwierdzenia planu recyklingu statku przez właściwy organ;
- maksymalna roczna zdolność przerobowa zakładu recyklingu statków.

4.1.6 Wymogi wobec zakładów recyklingu statków

Aby być wpisanym do *Europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków*, dany zakład powinien:

- uzyskać zezwolenie/licencję/upoważnienie właściwych organów do prowadzenia recyklingu statków;
- być zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- prowadzić prace z wybudowanych struktur;
- ustanowić systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury i techniki w celu zminimalizowania i w możliwym stopniu wyeliminowania:
 - ryzyka dla zdrowia pracowników i ludności w pobliżu zakładu recyklingu statków,
 - niepożądanego wpływu na środowisko spowodowanego recyklingiem statków;
- eliminować szkodliwy wpływ recyklingu statków na zdrowie i środowisko, a także wykazać, że wycieki są kontrolowane, zwłaszcza w strefach pływów;
- zapewnić bezpieczną i przyjazną dla środowiska gospodarkę oraz składowanie materiałów niebezpiecznych i uwzględniając:
 - ograniczenie rozprzestrzeniania się wszelkich materiałów niebezpiecznych znajdujących się na statku w trakcie całego procesu recyklingu statku, tak by zapobiec przedostaniu się tych materiałów do środowiska,
 - obchodzenie się z materiałami niebezpiecznymi oraz odpadami powstałymi w procesie recyklingu statku wyłącznie na nieprzepuszczalnych podłożach wyposażonych w skuteczne systemy odprowadzające,

- dokumentowanie i kierowanie wszystkich odpadów powstałych w procesie recyklingu wyłącznie do zakładów gospodarki odpadami, w tym zakładów recyklingu odpadów, posiadających zezwolenie na ich przetwarzanie w sposób niezagrażający zdrowiu ludzkiemu ani środowisku;
- opracować i utrzymywać plan gotowości na wypadek nagłego zagrożenia środowiska i reagowania w sytuacjach awaryjnych, zapewnić szybki dostęp do danego statku oraz do wszystkich rejonów zakładu recyklingu statków dla urzędów służących do reagowania w sytuacjach awaryjnych, takiego jak sprzęt pożarniczy, pojazdy gaśnicze, karetki pogotowia, żurawie itp.;
- zapewnić pracownikom: bezpieczeństwo, przeszkolenie, możliwość korzystania ze środków ochrony indywidualnej w trakcie działań wymagających takich środków;
- prowadzić rejestr zdarzeń, wypadków, chorób zawodowych i chorób przewlekłych oraz, jeśli będą tego wymagały właściwe organy, zgłaszać wszelkie wypadki, choroby zawodowe lub choroby przewlekłe stanowiące lub potencjalnie stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i środowiska;
- wypełniać obowiązki spoczywające na właścicielu Zakładu;
- przygotować Plan zakładu recyklingu statków.

4.1.7 Operator zakładu recyklingu statków powinien:

- wysłać *Plan recyklingu statku* do jego właściciela oraz Administracji lub upoważnionej przez nią uznanej instytucji,
- informować Administrację, że zakład recyklingu jest pod każdym względem gotowy do rozpoczęcia recyklingu statku,
- po zakończeniu całkowitego lub częściowego recyklingu statku, w ciągu 14 dni od zakończenia całkowitego lub częściowego recyklingu zgodnie z *Planem recyklingu statku*, wysłać *Oświadczenie o zakończeniu recyklingu* do Administracji, która wydała *Świadectwo gotowości statku do recyklingu*. *Oświadczenie o zakończeniu recyklingu* powinno zawierać sprawozdanie dotyczące ewentualnych zdarzeń i wypadków szkodzących zdrowiu ludzkiemu i/lub środowisku.

4.2 Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach Unii Europejskiej

4.2.1 W krajach członkowskich UE zezwolenie na prowadzenie recyklingu statków może zostać udzielone przez właściwe organy zakładom recyklingu statków znajdującym się na ich terytorium na okres nieprzekraczający pięciu lat i może być przedłużone.

4.2.2 Wykazy zakładów recyklingu prowadzone są przez odpowiednie właściwe organy krajowe, które następnie przekazują te wykazy Komisji Europejskiej w celu ich bezpośredniego włączenia do europejskiego wykazu.

4.2.3 Jeżeli zakład recyklingu statków przestanie spełniać wymagania *Konwencji z Hongkongu* oraz Rozporządzenia UE nr 1257/2013, państwo członkowskie UE zawiesi lub anuluje wydane mu zezwolenie lub zażąda podjęcia działań naprawczych przez taki zakład recyklingu statków i niezwłocznie powiadomi Komisję Europejską o tym fakcie.

4.3 Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach spoza UE

4.3.1 Przedsiębiorstwo recyklingu statków działające poza granicami UE i chcące prowadzić recykling statków podnoszących banderę państw członkowskich UE powinno złożyć do Komisji Europejskiej wniosek o wpisanie do *Europejskiego wykazu*.

Przedsiębiorstwo recyklingu powinno przedstawić:

- zezwolenie, licencję lub upoważnienie udzielone przez właściwy organ do przeprowadzania recyklingu oraz, w uzasadnionych przypadkach, zezwolenie, licencję lub upoważnienie udzielone wszystkim zatrudnionym wykonawcom i podwykonawcom bezpośrednio zaangażowanym w proces recyklingu;
- wszelkie informacje na temat zakładu recyklingu statków, takie jak sposób recyklingu, typ i wielkość statków, które można poddać recyklingowi, wszelkie ograniczenia i uwarunkowania w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, uwzględniając gospodarkę odpadami niebezpiecznymi; szczegóły dotyczące wyraźnej lub dorozumianej procedury zatwierdzenia *Planu recyklingu statku* przez właściwy organ, maksymalna roczna zdolność przerobowa recyklingu statków;

- wskazanie, czy *Plan recyklingu statku* zostanie zatwierdzony przez właściwy organ w sposób wyraźny czy dorozumiany, określając okres rozpatrzenia odnoszący się do zatwierdzenia dorozumianego, zgodnie z wymaganiami krajowymi, w konkretnych przypadkach;
- potwierdzenie, że zakład będzie przyjmować do recyklingu tylko statki podnoszące banderę państw członkowskich UE zgodnie z Rozporządzeniem UE nr 1257/2013;
- dowód, że dany zakład recyklingu statków jest w stanie zapewnić, utrzymać i monitorować kryteria dotyczące strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących i strefy wolnej od zagrożeń w trakcie całego procesu recyklingu statku;
- mapę z widoczną granicą terenu zakładu recyklingu statków i umiejscowieniem działalności w zakresie recyklingu statków na tym terenie;
- określenie w odniesieniu do każdego materiału niebezpiecznego wymienionego w części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz do dodatkowych materiałów niebezpiecznych mogących wchodzić w skład konstrukcji statku:
 - czy zakład recyklingu statków ma upoważnienie do usunięcia danego materiału niebezpiecznego. Jeśli ma on takie upoważnienie, to należy wskazać osoby kompetentne do usunięcia danego materiału i udokumentować ich kompetencje w tym zakresie;
 - jaki proces gospodarowania odpadami będzie stosowany na terenie zakładu recyklingu statków lub poza nim (np. spalanie, składowanie w ziemi lub inna metoda przetwarzania odpadów); nazwa i adres zakładu przetwarzania odpadów, jeżeli adres jest inny niż adres zakładu recyklingu statków oraz wykazanie, iż stosowany proces będzie przeprowadzany bez narażania zdrowia ludzkiego i w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- potwierdzenie, że przedsiębiorstwo przyjęło *Plan zakładu recyklingu statków*, uwzględniając odpowiednie wytyczne IMO;
- dane konieczne do identyfikacji zakładu recyklingu statków: nazwę obiektu, charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingowego, adres, dane osoby kontaktowej w zakładzie recyklingu, telefon, adres e-mail, nazwę przedsiębiorstwa będącego właścicielem zakładu oraz jego adres, dane kontaktowe, używany język.

4.3.2 Informacje i dokumenty wymagane do identyfikacji zakładu recyklingu niezbędne do rozpatrzenia wniosku o włączenie do *Europejskiego wykazu* powinny być przedłożone zgodnie ze wzorem⁸ przedstawionym w Załączniku 3 niniejszej *Publikacji*.

4.3.3 Do wniosku aplikacyjnego (zgodnie z p. 4.4.3) należy dołączyć kopię poświadczenia zakładu recyklingu statków przez niezależnego weryfikatora oraz kopię planu zakładu recyklingu statków.

4.3.4 Aby umieścić zakład recyklingu w *Europejskim wykazie*, należy potwierdzić zgodność z wymaganiami podanymi w podrozdziale 4.2 na podstawie inspekcji miejsca przeprowadzonej przez odpowiednio wykwalifikowanego niezależnego weryfikatora. Poświadczenie tego należy przedłożyć Komisji wraz z wnioskiem o umieszczenie zakładu w *Europejskim wykazie*, a następnie, co pięć lat poświadczenie zgodności powinno być dołączane do wniosku o przedłużenie obecności w *Europejskim wykazie*. Wstępne umieszczenie w *Europejskim wykazie* i przedłużenie obecności w nim powinno być uzupełnione przeglądem pośrednim.

4.3.5 Inspekcje miejsca powinny być przeprowadzane przez Komisję Europejską lub osoby działające w jej imieniu. 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 inspekcji miejsca.

4.3.6 Przedsiębiorstwo recyklingu powinno wykazać, że zakład recyklingu będzie działał zgodnie z normami ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, które są zasadniczo równoważne odpowiednim normom międzynarodowym i unijnym.

⁸ Wzór wprowadzony Decyzją Wykonawczą Komisji (UE) 2015/2398 z dnia 17 grudnia 2015r dotyczącą informacji i dokumentów związanych z wnioskiem o włączenie zakładu mieszczącego się w państwie trzecim do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków.

Tabela 4.3
Główne etapy w procesie inspekcji i weryfikacji dla zakładów recyklingu
znajdujących się poza UE⁹

KROK 0	Zakład recyklingu statków przygotowuje się na sprawdzenie zgodności
KROK 1	Zakład recyklingu statków zatrudnia niezależnego weryfikatora, przedstawia dokumentację i udziela dostępu do całego obszaru zakładu Jeżeli zakład zachowuje zgodność, niezależny weryfikator poświadcza zakład
KROK 2	Przedsiębiorstwo recyklingu statków składa Komisji Europejskiej wniosek wraz dokumentacją w odniesieniu do swojego zakładu
KROK 3	Komisja Europejska może podjąć decyzję o przeprowadzeniu inspekcji na miejscu przed włączeniem zakładu do wykazu UE lub po tym włączeniu

4.4 Plan zakładu recyklingu statków

4.4.1 *Plan zakładu recyklingu statków* powinien zostać przyjęty przez zarząd lub inny organ zarządzający przedsiębiorstwem recyklingu. *Plan* jest dokumentem stanowiącym podstawę procesu uznawania zakładu recyklingu przez Administrację. Inspekcje miejsca przeprowadza się w celu weryfikacji, czy zakład pracuje zgodnie z opisem zamieszczonym w *Planiu*. *Plan zakładu recyklingu statków* powinien w pełni opisywać stosowane operacje i procedury w zakładzie recyklingu statków celem zapewnienia zgodności z *Konwencją z Hongkongu*.

4.4.2 *Plan zakładu recyklingu statków* powinien wykazać znajomość i zrozumienie wszystkich wymagań odnośnych przepisów oraz mocne zaangażowanie w ochronę środowiska i zdrowia pracowników. *Plan* powinien także opisywać operacyjne procesy i procedury stosowane w celu recyklingu statków, w celu wykazania zgodności z wymaganiami *Konwencji z Hongkongu*.

4.4.3 IMO zaleca następujący format *Planu zakładu recyklingu statków*:

PLAN ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW
1 Zarządzanie zakładem
1.1 Informacje o firmie
1.2 Program szkoleń
1.3 Zarządzanie zasobami ludzkimi
1.4 Zarządzanie danymi
2 Działalność zakładu
2.1 Informacje o zakładzie
2.2 Zezwolenia, licencje, i certyfikaty
2.3 Kryteria przyjęcia statków
2.4 Tworzenie Planu recyklingu statku (SRP)
2.5 Przyjęcie statku do zakładu
2.6 Metodologia recyklingu
2.7 Raportowanie o ukończeniu recyklingu
3 Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy
3.1 Zasady BHP
3.2 Pracownicy narażenie na kluczowe zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia
3.3 Ocena ryzyka na stanowiskach pracy
3.4 Zapobieganie niepożądanemu wpływowi na zdrowie ludzi
3.4.1 Procedury obowiązujące w strefie wolnej od zagrożeń
– kryteria uznania strefy wolnej od zagrożeń
– osoba kompetentna do określania strefy wolnej od zagrożeń
– zasady inspekcji, badania strefy wolnej od zagrożeń
– tlen

⁹ Zgodnie z Komunikatem Komisji Europejskiej (2016/C 128/01) z dnia 12 kwietnia 2016.

- atmosfera palna
- opary i pozostałości: toksyczne, korozyjne, drażniące i zadymiające
- określenie strefy wolnej od zagrożeń przez osobę kompetentną
- świadectwo strefy wolnej od zagrożeń, znaki ostrzegawcze i oznaczenia
- środki ostrożności stosowane w strefie wolnej od zagrożeń
- 3.4.2** Procedury obowiązujące w strefie bezpiecznej do prowadzenia prac gorących
 - kryteria strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących
 - osoba kompetentna do określania strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących
 - zasady inspekcji, badania i określania strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących
 - świadectwo strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących, znaki ostrzegawcze i oznaczenia
 - środki ostrożności stosowane w strefie bezpiecznej do prowadzenia prac gorących
- 3.4.3** Spawanie, cięcie, szlifowanie i nagrzewanie
- 3.4.4** Walczaki, zbiorniki i naczynia ciśnieniowe
- 3.4.5** Zapobieganie upadkom z wysokości oraz wypadkom spowodowanym przez spadające przedmioty
- 3.4.6** Wyposażenie i sprzęt do transportu i mocowania materiałów
- 3.4.7** Prace porządkowe i oświetlenie
- 3.4.8** Konserwacja i czyszczenie narzędzi oraz wyposażenia
- 3.4.9** Ochrona zdrowia i urządzenia sanitarne
- 3.4.10** Środki ochrony osobistej
- 3.4.11** Narażenie pracowników na działanie substancji szkodliwych i monitoring stanu zdrowia
- 3.4.12** Poziom przygotowania na wystąpienie sytuacji awaryjnej i plan awaryjny
- 3.4.13** Ochrona przeciwpożarowa i przeciwwybuchowa, wykrywanie zagrożeń i procedury awaryjne

4 Przestrzeganie zasad ochrony środowiska

- 4.1** Monitorowanie środowiska
- 4.2** Zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych
 - 4.2.1** Potencjalne zawierających materiały niebezpieczne
 - 4.2.2** Dodatkowe pobieranie próbek i ich analiza
 - 4.2.3** Identyfikacja, znaki ostrzegawcze i oznakowanie materiałów potencjalnie niebezpiecznych na pokładzie
 - 4.2.4** Usuwanie, obchodzenie się i ich neutralizacja
 - 4.2.5** Składowanie i oznakowanie po usunięciu
 - 4.2.6** Obróbka, transport i usuwanie
- 4.3** Przyjazna środowisku gospodarka materiałami niebezpiecznymi
 - 4.3.1** Azbest i materiały zawierające azbest
 - 4.3.2** PCB i materiały zawierające PCB
 - 4.3.3** Substancje zubożające warstwę ozonową (ODS)
 - 4.3.4** Farby i powłoki
 - Związki i systemy antyporostowe – organocyna, tributylcyna (TBT)
 - Farby toksyczne i wysoce łatwopalne
 - 4.3.5** Niebezpieczne ciecze, osady i pozostałości (takie jak oleje, woda zęzowa i balastowa)
 - 4.3.6** Metale ciężkie (ołów, rtęć, kadm, chrom VI)
 - 4.3.7** Inne materiały niebezpieczne
- 4.4** Zapobieganie niepożądanemu wpływowi na środowisko
 - 4.4.1** Zapobieganie rozlewom, kontrola i środki zaradcze
 - 4.4.2** Zapobieganie zanieczyszczeniom wodą deszczową
 - 4.4.3** Zapobieganie rozprzestrzenianiu się szczątków i kontrola
 - 4.4.4** Procedury raportowania wypadków i rozlewów

Załączniki:

Mapa zakładu
 Schemat organizacyjny
 Zezwolenia, licencje i certyfikaty

Streszczenie

4.4.4 Przykładowy format informacji o zakładzie recyklingu zamieszczany w *Planie SRF*:

Nazwa zakładu recyklingu i dane kontaktowe			
Nazwa zakładu recyklingu			
Zarejestrowany adres biura			
Adres zakładu			
Adres korespondencyjny			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks	
E-mail		URL	
Język(i) używany(e) w zakładzie			
Zdolności przerobowe stoczni			
Maksymalna pojemność statku poddawanego recyklingowi		Długość Szerokość Głębokość	DWT GT LDT
Typy statków przyjmowanych do recyklingu			
Roczne zdolności przerobowe w recyklingu (w LDT)			
Możliwości zagospodarowania odpadów			
Azbest	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Substancje zubożające warstwę ozonową	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Polichlorowane bifenyle (PBC)	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Związki i systemy antyporostowe	usunięcie składowanie przetwarzanie		
Kadm i związki kadmu	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Chrom (VI) oraz związki chromu (VI)	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Ołów i związki ołowiu	usuwanie składowanie przetwarzanie		
Rtęć i związki rtęci	usuwanie składowanie przetwarzanie		

Polibromowane bifenyle	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polibromowany eter difenyłowy (PBDE)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Substancje radioaktywne	usuwanie składowanie przetwarzanie
Krótkołańcuchowe parafiny chlorowane (Alkany, C ₁₀ – C ₁₃ , chlorowane)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Niebezpieczne ciecze, osady i pozostałości	usuwanie składowanie przetwarzanie
Farby i powłoki wysoce łatwopalne i / lub toksyczne	usuwanie składowanie przetwarzanie
Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej, niebędące częścią konstrukcji statku (jakie?	usuwanie składowanie przetwarzanie

Wyposażenie zakładu i inne informacje	
Powierzchnia zakładu (m ²)	Powierzchnia utwardzona (m ²)
Opis zakładu recyklingu statków (plan, głębokość wody, dostępność, itd.)	
Urządzenia dźwignicowe ciężkie	np. żuraw: 60 ton
	żuraw samojezdny: 35 t × 1, 27 t × 1
	koparka hydrauliczna: SH400, ZX330, SK220, ZX200, z nożycami, z magnesem
	nożyce hydrauliczne: 600 t × 1
	waga mostowa 50 t
Łódź	np. pojemność brutto: 5 t, moc: 240 KM
Nożyce / cięcie	np. siła tnąca: 600 t
Zasilanie tlenem	np. system zasilania ciekłym O ₂ : 10 m ³
Zasilanie gazem	np. butle LPG
Sprężone powietrze	
Gaśnice	np. przenośne gaśnice
Oddzielanie olejów odpadowych	np. zbiornik odolejacza wody, pojemność zbiornika ok. 20 ton
Składowanie odpadów	np. kontener / kwatera na azbest: 2
Spalarnia	np. brak
Zasilanie energetyczne	np. podstacja

Lokalizacja	
Podział i klasyfikacja terenu	np. tereny przemysłowe
Środowisko peryferyjne, otoczenie	np. fabryki, wcześniej kamieniołomy, dwa porty w sąsiedztwie
	Teren zamieszkały: prywatne domy, do których wejścia znajdują się w odległości co najmniej 200 m od wejścia do stoczni

Świadectwo i zezwolenie zakładu	
(jeśli potrzeba, sprecyzować: organ certyfikujący, datę ważności, numer świadectwa itp.) (Należy wymienić wszystkie mające zastosowanie certyfikaty, na przykład związane z zagospodarowaniem odpadów, transportem odpadów lub zarządzaniem systemem ochrony środowiska i/lub BHP)	

Certyfikaty/uprawnienia pracowników	
Świadectwo / uprawnienie	Nazwisko
1) Menadżer zagospodarowania azbestu	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
2) Menadżer zagospodarowania PCB	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
3) Osoba zajmująca się chemikaliami	brak
4) Klasa uprawnienia do prac z azbestem	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
5) Cięcie gazowe	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
6) Spawanie	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
7) Prace z cynkiem	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
8) Urządzenia dźwignicowe	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
9) Urządzenia dźwignicowe ciężkie	Pan/ Pani1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 2 osoby
10) Marynarz	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
11) Kierowca	brak
12) Usuwanie materiałów niebezpiecznych (Materiał A)	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	(Materiał B)

Dane podwykonawcy	
Podać wszystkie istotne informacje związane z usługami świadczonymi przez podwykonawcę recyklingu statku	
Nazwa podwykonawcy	
Zarejestrowany adres biura	
Adres kontaktowy	
Zakres usług	

Zezwolenie, licencja na usługi			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks:	
E-mail:		URL	

4.5 Proces uznania zakładu recyklingu statków

4.5.1 Za autoryzację zakładu recyklingu statków na terenie kraju będącego stroną *Konwencji* lub członkiem UE odpowiada jeden lub więcej właściwych organów administracji w ramach swoich kompetencji. Właściwy organ administracji może powierzyć autoryzację zakładów recyklingu statków instytucjom uznanym przez ten organ. Instytucje te powinny zatrudniać osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje i wiedzę specjalistyczną, za co odpowiedzialność ponosi autoryzujący organ administracji. Zakres kompetencji przekazanych instytucji uznanej przez właściwy organ administracji może różnić się zależnie od kraju, jednak pełna odpowiedzialność za autoryzację spoczywa na tym organie administracji.

4.5.2 Właściwy organ powinien wyznaczyć jeden ośrodek kontaktowy do komunikacji między stronami procesu autoryzacji: właściwymi organami, Administracją i zakładem recyklingu statków.

4.5.3 Zakład recyklingu statków powinien złożyć do właściwego organu formalny wniosek o zezwolenie na prowadzenie recyklingu statku. Do wniosku należy załączyć *Plan zakładu recyklingu statków*.

4.5.4 Obowiązkiem zakładu recyklingu statków jest ocena skutków swojej działalności oraz wykazanie, jak procesy recyklingu statków będą zarządzane, aby spełnić wymaganiami *Konwencji z Hongkongu*, Rozporządzenia UE 1257/2013 oraz odpowiednich przepisów międzynarodowych i/lub regionalnych.

4.5.5 Właściwy organ może poprosić o dodatkowe dokumenty i/lub certyfikaty wymagane zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem krajowym lub międzynarodowym i/lub ponowne złożenie wniosku, jeśli nie będzie on kompletny. Zakład recyklingu statków może załączyć do wniosku informacje i dokumenty przygotowane w ramach innych procedur certyfikacji, akredytacji czy autoryzacji.

4.5.6 *Plan zakładu recyklingu* jest podstawowym dokumentem przy wydawaniu DASR. Ponadto właściwy organ powinien sprawdzić:

- czy zakład recyklingu statków posiada system zarządzania oraz odpowiednie procedury i techniki, mające na celu ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska, eliminujące wszelkie niedopuszczalne rodzaje zagrożeń,
- czy *Plan zakładu recyklingu* obejmuje strategię, plany, systemy i inne czynniki, a w szczególności:
 - .1 strategię zapewniającą bezpieczeństwo pracowników oraz strategię ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego;
 - .2 system zapewniający wdrożenie wymagań *Konwencji*, osiągnięcie celów określonych w strategii zakładu, doskonalenie procedur i standardów, określenie zadań i zakresu obowiązków pracodawcy i pracowników;
 - .3 program odpowiedniego informowania i szkoleń pracowników z zakresu bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska prowadzenia prac recyklingowych oraz planu gotowości na wypadek nagłego zagrożenia środowiska i szybkiego reagowania w sytuacjach awaryjnych;
 - .4 system monitorowania przebiegu procesu recyklingu;
 - .5 archiwizację dokumentacji przebiegu procesu recyklingu;
 - .6 system raportowania zrzutów, emisji, zdarzeń i wypadków powodujących uszkodzenie lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników oraz środowiska;
 - .7 system zgłaszania chorób zawodowych, wypadków, obrażeń i innych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników;
- czy zakład recyklingu statków ustanowił, wdrożył i stosuje procedury dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zagospodarowania odpadów i materiałów niebezpiecznych;
- czy zakład recyklingu statków posiada procedury zapewniające, że – w maksymalnie możliwym stopniu – przed pocięciem, wszystkie materiały niebezpieczne są identyfikowane, znakowane, pakowane i usuwane

przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych pracowników, a następnie składowane i transportowane certyfikowanymi pojazdami do zakładów zagospodarowania odpadów;

- czy zakład recyklingu statków ustanowił procedury wysyłania wszelkich materiałów niebezpiecznych do autoryzowanych zakładów zagospodarowania i unieszkodliwiania odpadów przed wydaniem *Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków* (DASR);
- czy wspomniane zakłady zagospodarowania i unieszkodliwiania odpadów działają zgodnie z prawem krajowym;
- czy zakład recyklingu statków opracował i wdrożył procedury dotyczące zagospodarowania wszelkich odpadów powstałych w procesach recyklingu, które powinny być przechowywane oddzielnie od surowców wtórnych i urządzeń, a także oznakowane i składowane w warunkach, które nie stwarzają zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska naturalnego.

Ponadto właściwy organ może wymagać badań skutków wpływu na środowisko w celu oceny, czy lokalizacja zakładu recyklingu jest właściwa i odpowiednia do działalności polegającej na recyklingu statku oraz oceny wpływu działalności zakładu recyklingu statków na florę, faunę, hydrogeologię, wody gruntowe i powierzchniowe, strukturę gleby, walory historyczne, społeczne, ekonomiczne lub jakość powietrza.

4.5.7 Wniosek o autoryzację powinien być oceniony i zweryfikowany przez właściwy organ w rozsądnym czasie, w miarę możliwości nieprzekraczającym trzech miesięcy. Jeżeli wniosek zostanie odrzucony, należy wyraźnie podać uzasadnienie odrzucenia.

4.5.8 Głównym celem inspekcji jest sprawdzenie zgodności dokumentacji ze stanem faktycznym i procesami stosowanymi w zakładzie recyklingu statków. Pierwsza inspekcja powinna być zapowiedziana z odpowiednim wyprzedzeniem, aby zapewnić możliwość spotkania ze wszystkimi uczestnikami procesu recyklingu statków i umożliwić przygotowanie przez zakład recyklingu statków wszystkich niezbędnych informacji. Istotnym aspektem inspekcji są zagadnienia związane z bezpieczeństwem oraz kontrola środków ostrożności, w tym środków ochrony osobistej.

4.5.9 W szczególności podczas inspekcji sprawdza się:

- .1 dostępność *Planu SRF* dla wszystkich pracowników zakładu recyklingu statków;
- .2 znajomość *Planu SRF*, a przynajmniej odpowiednich zagadnień, wśród kadry kierowniczej, osób odpowiedzialnych zgodnie z przypisanymi zadaniami i rolą oraz zakresem obowiązków (w tym ratowników medycznych i strażaków);
- .3 realizację celów określonych w *Planie SRF* na podstawie wdrożenia procedur operacyjnych w zakresie: procesów przygotowania statku/dekonstrukcji/prac gorących; monitorowania warunków w strefach wolnych od zagrożeń i strefach bezpiecznych do prowadzenia prac gorących; zagospodarowania materiałów niebezpiecznych i odpadów (środki ochronne i usuwanie, transport, składowanie i wywóz) oraz gotowości na wypadek nagłego zagrożenia środowiska.

Inspekcja miejsca powinna wskazać procedury i przyjętą praktykę w zakresie:

- .1 opracowania i stosowania *Planu SRF*;
- .2 przyjmowania statków do recyklingu z uwzględnieniem odpowiednich wymagań i wymaganych certyfikatów;
- .3 raportowanie zdarzeń i działania podejmowane w ich następstwie;
- .4 prowadzenie operacji technologicznych w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska zgodnie z wymaganiami *Konwencji*.

Do zaplanowania inspekcji miejsca można wykorzystać suplement do *Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków* (DASR).

4.5.10 Właściwy organ może zawiesić, zmienić lub wycofać DASR.

4.5.11 W przypadku zadowalającego wyniku procesu weryfikacji dokumentów i inspekcji miejsca, właściwy organ powinien wydać DASR dla danego zakładu recyklingu statków. Do momentu otrzymania wszystkich wymaganych dokumentów i pomyślnego zakończenia inspekcji miejsca nie należy wydawać DASR. DASR powinien być zawsze dostępny w zakładzie recyklingu statków.

4.5.12 Właściwy organ może dokonać zmian w DASR, jeśli zajdzie potrzeba. Procedurę zmian może zapoczątkować właściwy organ lub zakład recyklingu. Właściwy organ może wymagać przeprowadzenia inspekcji miejsca, zakład recyklingu statków powinien przedstawić właściwemu organowi odpowiednią dokumentację oraz uaktualniony SRF.

4.5.13 Powodem dokonania zmian w DASR mogą być w szczególności:

- .1 wniosek zakładu recyklingu statków o dokonanie takich zmian w celu rozszerzenia zakresu autoryzacji, na przykład po inwestycji zakładu w nowe urządzenia i po poszerzeniu oferty, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w DASR;
- .2 stwierdzenie przez właściwy organ potrzeby dokonania zmian w DASR w związku z nowelizacją przepisów krajowych;
- .3 ustalenia powypadkowe dokonane przez właściwy(e) organ(a);
- .4 niezgodność praktyk stosowanych w zakładzie recyklingu statków z *Planem SRF*, co w rezultacie ma wpływ na treść DASR;
- .5 zmiany materiałów niebezpiecznych, które zakład recyklingu statków ma prawo usuwać, składować i przetwarzać.

4.5.14 Właściwy organ może zawiesić DASR lub wymagać podjęcia działań naprawczych, jeżeli uzyska informacje wskazujące, że zakład recyklingu statków nie spełnia warunków określonych w DASR. Właściwy organ może zawiesić DASR czasowo lub bezterminowo, zależnie od późniejszego poziomu zgodności.

4.5.15 Właściwy organ może unieważnić DASR jeśli uzyska informacje wskazujące, że zakład recyklingu statków przestał spełniać warunki opisane w DASR. Unieważnienie DASR powinno być ograniczone do przypadków, gdy zakład recyklingu statków poważnie lub wielokrotnie nie przestrzega warunków określonych w DASR oraz gdy po zawieszeniu DASR nie podjęto adekwatnych działań korygujących.

4.5.16 Właściwy organ może przywrócić autoryzację po złożeniu przez zakład recyklingu statków wniosku wraz z wymaganą aktualną dokumentacją. Jakikolwiek wykonane działanie lub zmiana wprowadzona przez zakład recyklingu statków, która może mieć wpływ na warunki udzielonej autoryzacji, prowadzi do ponownej inspekcji miejsca. Ujawnienie przez taką inspekcję naruszenia warunków autoryzacji skutkuje unieważnieniem DASR.

4.5.17 Właściwy(e) organ(a) może ponownie wydać DASR na pisemny wniosek SRF. Do wniosku powinny być dołączone uaktualnione dokumenty. Właściwy organ może, według swojego uznania, przeprowadzić ponowną inspekcję miejsca.

4.5.18 *Dokument autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków* wydaje się na okres ustalony przez państwo będące stroną *Konwencji*, ale nieprzekraczający 5 lat.

4.5.19 W przypadku zmiany właściciela zakładu recyklingu statków, nowy właściciel powinien w ciągu 30 dni powiadomić o tym odpowiedni organ w celu dokonania odpowiednich zmian w DASR. Nowy właściciel powinien na piśmie potwierdzić wolę przestrzegania wszystkich wymagań, w tym *Planu SRF* oraz *Konwencji*. Nowy właściciel powinien także, na życzenie właściwego(ych) organu(ów), dostarczyć wszelkie dokumenty uzupełniające. Jeśli operacje prowadzone w zakładzie recyklingu statków zostaną zmienione w sposób, który ma wpływ na zmianę warunków udzielonej autoryzacji, właściwy organ może zmienić, zawiesić lub unieważnić DASR, informując o tym nowego właściciela.

4.6 Przykładowy format *Autoryzacji / Uznania Zakładu Recyklingu Statków (DASR)*:

FORMAT AUTORYZACJI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

Dokument Autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009

Wydana zgodnie z przepisami Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, Hongkong, 2009 (zwanej dalej „Konwencją”) przez Administrację:

.....
(pełna nazwa kraju)

przez
(pełne określenie właściwego organu zgodnie z Konwencją)

Nazwa zakładu recyklingu statków			
Zarejestrowany adres biura			
Adres zakładu			
Adres korespondencyjny			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks	
E-mail		URL	
Język(i) używany(e) w zakładzie			

Niniejszym potwierdza się, że ww. zakład recyklingu statków wdrożył system zarządzania, procedury i techniki zgodnie z rozdziałami 3 i 4 Aneksu *Konwencji*.

Niniejsza autoryzacja jest ważna do dnia zgodnie z ograniczeniami wskazanym w załączonym Suplemencie.

Niniejsza autoryzacja może zostać zmieniona, zawieszona, unieważniona lub okresowo odnawiana zgodnie z prawidłem 16 Aneksu *Konwencji*.

Wydano w
(miejsce wydania)

(dd/mm/yyyy)
(data wydania) (podpis upoważnionej osoby wydającej upoważnienie)

.....
(drukowane imię i nazwisko oraz stanowisko upoważnionej osoby wydającej upoważnienie)

(pieczęć właściwego organu)

SUPLEMENT DO:

Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków (DARS) zgodnie z zawartą w Hongkongu Międzynarodową konwencją o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, 2009

Uwagi:

1. Niniejszy zapis załącza się na stałe do DARS. Dokument ten jest zawsze dostępny w obiekcie recyklingu statków.
2. Wszystkie procedury, plany i inne dokumenty przygotowane przez obiekt recyklingu statków i określone w warunkach, na jakich DARS został wydany, są dostępne w języku używanym w zakładzie recyklingu statków oraz w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.
3. Autoryzacja podlega ograniczeniom określonym w niniejszym Suplemencie.

1 WARUNKI OGÓLNE

1.1 Wymagania *Konwencji*

Zakład recyklingu statków spełnia wymagania projektowe, budowlane i eksploatacyjne, zapewniające jego bezpieczną dla środowiska działalność zgodnie z *Konwencją*, w tym odpowiednie wymagania zawarte w:

- Prawidło 16 – Autoryzacja obiektów recyklingu statków
- Prawidło 17 – Wymagania ogólne
- Prawidło 18 – Plan obiektu recyklingu statków
- Prawidło 19 – Zapobieganie niepożądanemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko
- Prawidło 20 – Bezpieczna i przyjazna dla środowiska gospodarka materiałami niebezpiecznymi
- Prawidło 21 – Gotowość i reagowanie na zagrożenia
- Prawidło 22 – Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników
- Prawidło 23 – Raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych i chronicznych skutkach
- Prawidło 24 – Wymagania wstępnego powiadomienia i składania raportów
- Prawidło 25 – Raport o zakończeniu

Powyższe wymagania nałożone na zakład recyklingu statków w drodze

.....
(określić pozwolenie, licencję, autoryzację, normy prawne, lub inny stosowny mechanizm)

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny *Planu SRF*:

1.2 Przyjmowanie statków

Statki, do których *Konwencja* ma zastosowanie i statki traktowane na podobnych zasadach, zgodnie z artykułem 3, ustęp 4 *Konwencji*, mogą być przyjmowane do recyklingu wyłącznie na zasadach określonych w Prawidło 17 Załącznika do *Konwencji*.

1.3 Warunki bezpiecznego prowadzenia prac gorących i warunki bezpiecznych rejonów

Zakład recyklingu statków jest w stanie stworzyć, utrzymać i monitorować warunki w strefach wolnych od zagrożeń oraz strefach w ciągu całego procesu recyklingu statków.

1.4 Gospodarka materiałami niebezpiecznymi

Zakład recyklingu statków jest tak zaprojektowany, zbudowany, eksploatowany aby zapewnić, iż gospodarka wszelkimi materiałami niebezpiecznymi będzie bezpieczna i przyjazna dla środowiska zgodnie z *Konwencją* oraz wszystkimi odpowiednimi przepisami/wymaganiami lokalnymi lub krajowymi.

1.5 Mapa i lokalizacja prac recyklingu statku

Załączono mapę granic zakładu recyklingu statków i miejsc różnych wykonywania operacji recyklingu w tym zakładzie.

2 MOŻLIWOŚCI TECHNICZNE OBIEKTU RECYKLINGU STATKÓW

2.1 Wielkość statków

Obiekt recyklingu statków ma autoryzację do przyjęcia statku podlegającego następującym ograniczeniom wielkości:

Wielkość maksymalna		Inne ograniczenia
Długość		
Szerokość		
Masa statku pustego		

2.2 Bezpieczne i przyjazne dla środowiska zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych

Zakład recyklingu statków posiada autoryzację do przyjęcia statku do recyklingu, na którym znajdują się materiały niebezpieczne określone w podanej tabeli, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej:

Materiał niebezpieczny ⁴	Zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych			Autoryzacja/ ograniczenia
	Usunięcie TAK/NIE ²	Składowanie TAK/NIE	Przetwarzanie ¹ TAK/NIE ³	
Azbest				
Substancje zubożające warstwę ozonową				
Polichlorowane bifenyle (PCB)				
Związki i systemy przeciwporostowe				
Kadm i zw. kadmu				
Chrom (VI) i zw. chromu (VI)				
Ołów i zw. ołowiu				
Rtęć i zw. rtęci				
Polibromowane bifenyle (PBB)				
Polibromowane etery difenyłu (PBDE)				
Polichlorowane naftaleny (> 3 atomy chloru)				
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (C10 – C13)				
Niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady				
Farby i powłoki łatwopalne i/lub uwalniające zw. toksyczne				
Inne materiały niebezpieczne (wymienić):				

Uwagi:

*1 Przetwarzanie oznacza przetwarzanie materiałów niebezpiecznych w zakładzie recyklingu statków, takie jak:

- a. spalanie materiałów niebezpiecznych,
- b. odzyskiwanie materiałów niebezpiecznych,
- c. obróbka pozostałości olejowych.

*2 Jeśli TAK, należy w *Planie zakładu recyklingu statków* wskazać osoby odpowiedzialne, upoważnione do usuwania, wraz z numerem świadectwa i inne istotne informacje.

*3 Jeśli NIE, wskazać w *Planie recyklingu statku*, gdzie materiały niebezpieczne mają być przetworzone/usunięte.

*4 Materiały niebezpieczne są wyszczególnione w załącznikach 1 i 2 oraz w Prawidło 20 *Konwencji*.

4.7 Raport ukończenia recyklingu

4.7.1 Wzór raportu ukończenia recyklingu

RAPORT UKOŃCZENIA RECYKLINGU STATKÓW	
Podsumowanie informacji o statku i zakładzie recyklingu statku	
Informacje o statku	
Nazwa	
Sygnal rozpoznawczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer identyfikacyjny właściciela (zarejestrowany w IMO)	
Numer identyfikacyjny IMO firmy	
Numer telefonu	
E-mail adres	
Informacje o Zakładzie Recyklingu Statków	
Nazwa	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny zakładu recyklingu statków	
Adres	
Dane osoby kontaktowej	
Numer telefonu	
Adres e-mail	
Imię i nazwisko / nazwa, adres i dane kontaktowe właściciela Zakładu	
Język(i) używany(e) w zakładzie	
Ukończone zadania realizowane w ramach recyklingu	
Data przybycia statku do zakładu recyklingu statków	
Data rozpoczęcia prac recyklingowych	
Data ukończenia prac recyklingowych	
Data zakończenia sprzedaży/usunięcia wszystkich elementów statku	
.....	
(Data	(Podpis właściciela/operatora zakładu recyklingu statków)

Materiały, które należy wymienić w Wykazie Materiałów niebezpiecznych

Tabela A

Nr	Materiał		Wykaz			Wartość graniczna
			Część I	Część II	Część III	
A-1	Azbest		X			0.1%
A-2	Polichlorowane bifenyle (PCB)		X			50 mg/kg
A-3	Substancje zubożające warstwę ozonową	CFCs	X			nie określono
		Halony	X			
		Inne całkowicie halogenowane CFC	X			
		Czterochlorek węgla	X			
		1,1,1-Trichloroetan (Metylochloroform)	X			
		Hydrochlorofluorowęglany	X			
		Hydrobromofluorowęglany	X			
		Bromek metylu	X			
		Bromochlorometan	X			
A-4	Systemy przeciwporostowe zawierające związki cynoorganiczne jako związki biobójcze		X			2,500 mg total tin/kg

Tabela B

Nr	Materiał		Wykaz			Wartość graniczna
			Część I	Część II	Część III	
B-1	Kadm i związki kadmu		X			100 mg/kg
B-2	Chrom sześciowartościowy i związki chromu (VI)		X			1,000 mg/kg
B-3	Ołów i związki ołowiu		X			1,000 mg/kg
B-4	Rtęć i związki rtęci		X			1,000 mg/kg
B-5	Polibromowane bifenyle (PBB)		X			50 mg/kg
B-6	Polibromowane etery difenyłowe (PBDE)		X			1,000 mg/kg
B-7	Polichlorowane naftaleny (zawierające więcej niż 3 atomy chloru w cząsteczce)		X			50mg/kg
B-8	Substancje promieniotwórcze		X			nie określono
B-9	Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (alkany, C10-C13)		X			1%

Tabela C

Nr	Właściwości		Materiały	Wykaz		
				Część I	Część II	Część III
C-1	Ciecz	Smarność	Nafta			X
C-2			Benzyna lakiernicza			X
C-3			Olej smarowny			X
C-4			Olej hydrauliczny			X
C-5			Związki zapobiegające zapieczeniu			X
C-6			Dodatki do paliw			X
C-7			Dodatki do płynu chłodzącego			X
C-8			Płyny zapobiegające zamarzaniu			X
C-9			Odczynniki do uzdatniania wody i testów			X

Nr	Właściwości		Materiały	Wykaz			
				Część I	Część II	Część III	
C-10			Odczynniki do regeneracji dejonizera			X	
C-11			Kwasy do parownika oraz do odkamieniania			X	
C-12			Stabilizatory farb / rdzy			X	
C-13			Rozpuszczalniki / rozcieńczalniki			X	
C-14			Farby			X	
C-15			Czynniki chłodzące			X	
C-16			Elektrolity			X	
C-17			Alkohol, denaturat			X	
C-18			Gaz	Wybuchowość / palność	Acetylen		
C-19	Propan					X	
C-20	Butan					X	
C-21	Tlen					X	
C-22	Cieplarniane	CO ₂				X	
C-23		Perfluorowęglowodory (PFC)				X	
C-24		Metan				X	
C-25		Hydrofluorowęglowodory (HFC)				X	
						X	
C-27		Tlenek azotu (N ₂ O)				X	
C-28		Sześćiofluorek siarki(SF ₆)				X	
C-29		Ciecz		Smarność	Paliwa: oleje napędowe		
C-30	Smary stałe						X
C-31	Przepracowane oleje					X	
C-32	Wody zęzowe i ścieki powstałe w systemach oczyszczania urządzeń maszynowych					X	
C-33	Zaolejone pozostałości ciekłego ładunku					X	
C-34	Wody balastowe				X		
C-35	Ścieki nieczyszczone				X		
C-36	Ścieki oczyszczone				X		
C-37	Niezaolejone pozostałości ładunku ciekłego				X		
C-38	Gaz	Wybuchowość / palność	Paliwo gazowe			X	
C-39	Ciała stałe		Pozostałości ładunków suchych		X		
C-40			Odpady medyczne / zakażone		X		
C-41			Popiół ze spalarek		X		
C-42			Śmieci		X		
C-43			Pozostałości paliwa w zbiornikach		X		
C-44			Zaolejone pozostałości ładunków stałych		X		
C-45			Czyściwo maszynowe (szmaty) zanieczyszczone olejami lub substancjami chemicznymi		X		
C-46			Akumulatory (w tym akumulatory ołowiowo-kwasowe)			X	
C-47			Pestycydy / środki owadobójcze			X	
C-48			Gaśnice			X	

Nr	Właściwości	Materiały	Wykaz		
			Część I	Część II	Część III
C-49		Środki czyszczące (chemiczne, m.in. do sprzętu elektrycznego, usuwania sadzy itd.)			X
C-50		Detergenty / wybielacze			X
C-51		Różne leki			X
C-52		Elementy osobistej ochrony przeciwpożarowej oraz ubrania ognioodporne			X
C-53		Suche pozostałości w zbiornikach		X	
C-54		Różne resztki ładunków		X	
C-55		Części zamienne maszyn i urządzeń zawierające materiały wymienione w tabeli A lub tabeli B			X

Standardowy format wykazu materiałów niebezpiecznych

Część I – NIEBEZPIECZNE MATERIAŁY ZAWARTE W KONSTRUKCJI LUB WYPOSAŻENIU STATKU**I-1 Farby lub systemy powłokowe zawierające substancje niebezpieczne niedozwolone lub o ograniczonym zakresie zastosowania**

Lp.	Zastosowanie farby, np. systemy antykorozyjne, antyporostowe itp.	Nazwa farby	Miejsce aplikacji, np. kadłub, pokład, część podwodna	Materiały niebezpieczne	Przybliżona ilość	Uwagi
1						
2						

I-2 Elementy wyposażenia lub urządzeń zawierające substancje niebezpieczne niedozwolone lub o ograniczonym zakresie zastosowania

Lp.	Nazwa wyposażenia lub urządzenia	Miejsce występowania np. sterownia, maszynownia	Materiał niebezpieczny	Części w których wykorzystano materiał, np. powłoka obudowy, wskaźnik ciepła, łożysko	Przybliżona ilość	Uwagi
1						
2						

I-3 Elementy konstrukcji lub kadłuba zawierające substancje niebezpieczne niedozwolone lub o ograniczonym zakresie zastosowania

Lp.	Nazwa wyposażenia lub urządzenia	Miejsce występowania	Materiał niebezpieczny	Części, w których wykorzystano materiał	Przybliżona ilość	Uwagi
1						
2						

Część II – ODPADY WYTWORZONE W TRAKCIE EKSPLOATACJI STATKU (ODPADY POEKSPLOATACYJNE)

Lp.	Miejsce	Nazwa wyposażenia lub urządzenia	Przybliżona ilość	Uwagi
1				
2				

Część III – WYKAZ ZAPASÓW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA STATKU (STORES)**III-1 Zapasy**

Lp.	Miejsce	Nazwa	Jednostka wielkości	Cyfra	Przybliżona ilość	Uwagi
1						
2						

III-2 Płyny zawarte w maszynach i wyposażeniu statku

Lp.	Typ płynu	Nazwa wyposażenia lub urządzenia	Miejsce występowania	Przybliżona ilość	Uwagi
1					
2					

III-3 Gazy zawarte w maszynach i wyposażeniu statku

Lp.	Typ gazu	Nazwa wyposażenia lub urządzenia	Miejsce występowania	Przybliżona ilość	Uwagi
1					
2					

III-4 Materiały / wyroby codziennego użytku potencjalnie zawierające materiały niebezpieczne

Lp.	Miejsce	Nazwa materiału	Ilość	Uwagi
1				
2				

**Wzór aplikacji o włączenie do Europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków
(dla zakładu znajdującego się w państwie nienależącym do UE)**

CZEŚĆ I: Dane zakładu recyklingu statków	
Nazwa zakładu recyklingu statków	
Wyróżniający numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingu statków	
Pełny adres zakładu recyklingu statków	
Główna osoba wyznaczona do kontaktów	
Numer telefonu	
Email	
Nazwa, adres i dane kontaktowe przedsiębiorstwa będącego właścicielem zakładu	
Język(i) roboczy(-e)	
CZEŚĆ II: Informacje dodatkowe	
Metoda(-y) recyklingu ¹⁾	
Rodzaj statków, które można poddać recyklingowi	
Procedura zatwierdzania planu recyklingu statku ²⁾	
Liczba pracowników	
Maksymalna wielkość recyklingu statków osiągnięta w danym roku w ciągu ostatnich 10 lat w (LDT) ³⁾	
Opis zakładu recyklingu statków (rozkład, głębokość wody, dostępność itp)	
<p>¹⁾ Zobacz np. ust. 3 p. 3.4.1 wytycznych IMO, rezolucja 210(63).</p> <p>²⁾ Procedura może dotyczyć zatwierdzenia wyraźnego lub dorozumianego (zgodnie z Art.7(3) i 15(2) EU SRR).</p> <p>³⁾ Dane powinny być udokumentowane, np. za pomocą oficjalnego świadectwa zakończenia recyklingu statków poddanych recyklingowi w danym roku, zawierającego LDT statków. Zgodnie z art. 32 SRR wartość tę 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 – najwyższą roczną wartość osiągniętą w tym zakładzie.</p>	
Sprzęt ciężki	
Urządzenia dźwigowe	np. żuraw: 60 ton
	np. żuraw samojezdny: 35 ton × 1,27 tony × 1
	np. koparka hydrauliczna: SH400, ZX330, SK220, ZX2000 z nożycami, z magnesem
	np. nożyce hydrauliczne: 600 ton × 1
	np. waga pomostowa: 50 ton
Łódź	np. pojemność brutto: 5 ton, moc: 240 KM
Nożyce	np. udźwig: 600 ton

Pozostałe wyposażenie	
Dostarczanie O ₂	np. system dostarczania ciekłego O ₂ : 10m ³
Dostarczanie gazu	np. butle LPG
Sprężone powietrze	
Gaśnice	np. pojemność przenośnej gaśnicy
Przetwarzanie oleju odpadowego	np. zbiornik rozdzielczy oleju i wody o pojemności ok. 20 ton
Magazynowanie odpadów	np. zbiornik na azbest
Spalarnia(-e)	np. podstacja
Źródło zasilania energią elektryczną	
Lokalizacja zakładu ¹⁾	
Rejon i klasyfikacja lokalizacji	np. obszar urbanistyczny kontrolowany
Powierzchnia zakładu (w m ²)	
Obszar pokryty nawierzchnią	
Rodzaj otoczenia	np. zakłady produkcyjne: były kamieniołom, dwie przystanie w pobliżu, szczególnie narażone obszary ekologiczne np. zabudowa mieszkalna: domy prywatne przy wejściu i 200 m od wejścia

¹⁾ Zgodnie z art. 15(2) UE SRR należy załączyć mapę z widoczną granicą terenu zakładu recyklingu statków i umiejscowieniem działalności w zakresie recyklingu statków na tym terenie.

Certyfikaty/licencje pracowników ²⁾	
Certyfikaty/licencje	Liczebność i kwalifikacje personelu ³⁾
1) Kierownik ds. prowadzenia prac z azbestem	
2) Kierownik ds. prowadzenia prac z PCB	
3) Prowadzenie prac ze wskazanymi chemikaliami	
4) Klasa postępowania z azbestem	
5) Cięcie gazowe	
6) Spawanie	
7) Prowadzenie prac z cynkiem	
8) Podnoszenie	
9) Urządzenia dźwigowe	
10) Członek załogi statku	
11) Nurek	
12) Usuwanie materiałów niebezpiecznych (Materiał A)	

(Materiał B)	
(Materiał C)	
(Materiał D)	
(Materiał E)	
(Materiał F)	
(Materiał G)	
(Materiał H)	
(Materiał I)	
(Materiał J)	
(Materiał K)	

²⁾ Uwaga: Wypełnienie odpowiednich wierszy tabeli jest konieczne tylko w odniesieniu do tych materiałów niebezpiecznych, do których usuwania upoważniony jest zakład recyklingu statków.

³⁾ Uwaga: Przedsiębiorstwo recyklingu statków musi zawsze być w stanie przedstawić Komisji Europejskiej lub osobom działającym w jej imieniu dokumentację potwierdzającą kompetencje każdego członka personelu uprawnionego do prowadzenia czynności związanych z usuwaniem materiałów niebezpiecznych.

CZEŚĆ III: Identyfikacja zezwolenia, licencji lub upoważnienia, udzielonych przez właściwy organ(-y) do celów prowadzenia recyklingu statków

Zgodnie z art. 15(2)(a) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków, przedsiębiorstwo recyklingu statków przedstawia kopie dokumentów wydanych 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, zaangażowanym bezpośrednio w proces recyklingu statków.

Zezwolenie, licencja lub poważnienie załączone do wniosku ¹⁾:

Nazwa dokumentu	Kraj wydania	Właściwy organ wydający	Wydany w dniu (data) r.	Ważny do (data lub bezterminowo)	Podmiot otrzymujący ¹⁾

¹⁾ Nazwa przedsiębiorstwa recyklingu statków lub jego wykonawcy / podwykonawcy, których dotyczy dokument.

CZEŚĆ IV: Możliwości i ograniczenia zakładu recyklingu statków

Możliwości przerobowe: Zakład recyklingu statków jest upoważniony do przyjęcia statku do recyklingu z zastrzeżeniem następujących ograniczeń wielkościowych:

Maksymalna pojemność statku do recyklingu	Inne ograniczenia
DWT	
GT	
LDT	
Długość	
Szerokość (konstrukcyjna)	
Szerokość ogólna	
Zanurzenie	

Zakład recyklingu statków jest upoważniony do przyjęcia do recyklingu statku, który zawiera materiały niebezpieczne podane poniżej z zastrzeżeniem warunków wymienionych poniżej:

Zarządzanie materiałami niebezpiecznymi W odniesieniu do zarządzania każdą pozycją należy określić odniesienie do krajowych wymogów prawnych. Należy wymienić wszelkie ograniczenia nałożone na mocy zezwolenia udzielonego przez właściwe organy kraju, w którym znajduje się zakład. Materiały niebezpieczne mogą występować w częściach statku lub urządzeń (np. w farbach lub jako dodatki do tworzyw sztucznych) lub w mieszaninach chemicznych (np. płynach chłodzących).	Opisy etapów gospodarowania Zgodnie z art. 15(2)(f)(ii) rozporządzenia proszę: 1) wskazać, który z procesów zarządzania będzie stosowany; 2) wskazać miejsce w którym działanie jest prowadzone (na terenie zakładu albo w osobnym zakładzie gospodarowania odpadami – w tym przypadku należy dostarczyć informacje, w tym nazwę zakładu oraz dane kontaktowe) 3) przedstawić dowody, że zastosowany proces zostanie przeprowadzony bez narażania zdrowia ludzkiego i w sposób przyjazny dla środowiska.
1) Azbest	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
2) Substancje zubożające warstwę ozonową	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
Metale ciężkie: 3) Związki organiczne zawierające cynę i systemy przeciwporostowe 4) Kadm oraz związki kadmu 5) Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego 6) Ołów i związki ołowiu 7) Rtęć i związki rtęci	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
Środki zmniejszające palność: 8) Polibromowane etery difenylove (PBDE) 9) Heksabromocyklododekan (HBCDD) 10) Polibromowane bifenyle (PBB)	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
11) Substancje radioaktywne	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
Inne trwałe zanieczyszczenia organiczne (POP/TZO): 12) Polichlorowane bifenyle (PCB) 13) Kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) 14) Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru) 15) Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany C ₁₀ – C ₁₃)	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
16) Niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
17) Farby i powłoki, które są wysoce łatwopalne lub powodują uwalnianie substancji toksycznych	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów
18) Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej, które nie wchodzi w skład konstrukcji statku (określić)	Usuwanie Magazynowanie Przetwarzanie odpadów

CZĘŚĆ V: Oświadczenie dotyczące recyklingu statków podnoszących banderę państw członkowskich UE

RECYKLING STATKÓW PODNOSZĄCYCH BANDERĘ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO UNII EUROPEJSKIEJ

Niniejszym, (*imię i nazwisko*)

w imieniu

(*nazwa przedsiębiorstwa*)

(zwanego dalej „przedsiębiorstwem” potwierdza, że przedsiębiorstwo będzie przyjmować do recyklingu statki podnoszące banderę państw członkowskich UE tylko zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków. Ponadto przedsiębiorstwo będzie:

- (a) przed przystąpieniem do recyklingu statku:
 - przysłać *Plan recyklingu statku* zatwierdzony przez właściwy organ zgodnie z mającą zastosowanie procedurą (zgodnie z art. 7 Rozporządzenia) właścicielowi statku i organowi administracji lub upoważnionej przez niego uznanej organizacji;
 - informować organ administracji, że zakład recyklingu statków jest pod każdym względem gotowy do rozpoczęcia recyklingu statków;
- (b) 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, przysłać organowi administracji, który wydał świadectwo gotowości statku do recyklingu, oświadczenie o zakończeniu recyklingu. Oświadczenie o zakończeniu recyklingu będzie zawierało sprawozdanie dotyczące ewentualnych zdarzeń i wypadków szkodzących zdrowiu ludzkiemu lub środowisku.

Miejsce Data

Podpis:

Uwaga: Oświadczenie nie oznacza, że zakład nie może przyjmować statków podnoszących banderę państwa trzeciego.

CZĘŚĆ VI: Oświadczenie dotyczące odzysku i unieszkodliwiania odpadów

PROCESY ODZYSKU I UNIESZKODLIWIANIA ODPADÓW

W następstwie *Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków* z Hongkongu z 2009 r. celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków 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. W art. 15 ust. 5 rozporządzenia wymaga się, aby przedsiębiorstwo recyklingu statków mogło 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.

Niniejszym (*imię i nazwisko*).....

w imieniu

(*nazwa przedsiębiorstwa*) .

(zwanego dalej “przedsiębiorstwem”) potwierdza, zgodnie z jego / jej najlepszą wiedzą, że zakład lub zakłady gospodarowania odpadami przyjmujący(-e) odpady z recyklingu statków jest (są):

- (a) upoważniony(-e) przez właściwe organy krajowe do zajmowania się otrzymanymi odpadami;
- (b) prowadzony(-e) zgodnie z normami ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, które są zasadniczo równoważne z odpowiednimi normami międzynarodowymi i unijnymi.

Wraz z niniejszym oświadczeniem przedsiębiorstwo dostarcza kopie wszystkich stosownych dokumentów uzyskanych przez zakład(y) gospodarowania odpadami (zob. cz. 2).

Miejsce Data

Podpis:

CZEŚĆ VII: Plan Zakładu Recyklingu Statków

PLAN ZAKŁADU RECYKLINGU ST ATKÓW

Zgodnie z art. 15, ust. 2, lit. g) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2016 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków, przedsiębiorstwo recyklingu jest zobowiązane do potwierdzenia, że przyjęło plan zakładu recyklingu statków, uwzględniając odpowiednie wytyczne IMO.

Ja (*imię i nazwisko*)

oświadczam, że (*nazwa przedsiębiorstwa*)

przyjęło plan zakładu recyklingu statków.

Kopie planu zakładu recyklingu statków załączono do wniosku.

Miejsce Data

Podpis:

CZEŚĆ VIII: Kryteria dotyczące strefy bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących i strefy wolnej od zagrożeń

Zgodnie z art. 15, ust. 2, lit. d) przedsiębiorstwo recyklingu statków 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.

	Dokumentacja załączona do wniosku ¹⁾
Strefa bezpieczna do prowadzenia tzw. prac gorących	
Warunki dotyczące strefy wolnej od zagrożeń	

¹⁾ zob. odpowiednie fragmenty planu zakładu recyklingu statków załączonego do niniejszego wniosku

Wykaz zmian obowiązujących od 15 marca 2017 roku

<i>Pozycja</i>	<i>Tytuł/Temat</i>	<i>Źródło</i>
1.3	Aktualizacja odwołań normatywnych	Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2016/2323 (C /2016 /8507)
4.1.3	Aktualizacja wymagań	Commission Implementing Decision (EU) 2016/2323 (C /2016 /8507)
