

CEZARY ŁUCZYWEK*

ZŁOMOWANIE STATKÓW MORSKICH (CZ. 2). KONWENCJA Z HONGKONGU W POLSKIM TŁUMACZENIU

Abstrakt

Konwencja z Hongkongu stanowi międzynarodową próbę uregulowania zagadnienia złomowania statków morskich. Ma na celu zapewnienie, aby statki poddane recyklingowi po zakończeniu ich eksploatacji nie stanowiły niepotrzebnego ryzyka dla zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Jej celem jest rozwiązanie wszystkich problemów związanych z recyklingiem statków, w tym faktu, że statki sprzedawane na złom mogą zawierać substancje niebezpieczne dla środowiska, takie jak azbest, metale ciężkie, węglowodory, substancje zubożające warstwę ozonową i inne. Postanowienia Konwencji mają również na celu poprawę warunków pracy i środowiska naturalnego w wielu miejscach recyklingu statków na świecie.

Druga część artykułu na temat złomowania statków morskich stanowi tłumaczenie na język polski angielskiego tekstu Konwencji przyjętego w maju 2009 r. przez Międzynarodową konferencję w sprawie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków.

Słowa kluczowe: Konwencja z Hongkongu, recykling statków, materiały niebezpieczne, zakład recyklingu statków, plan recyklingu statku, plan zakładu recyklingu statków, międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych, międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu.

* kpt. ż.w. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych. Deputy Managing Director w przedsiębiorstwie zarządzającym statkami (*ship manager*) Green Management Gdynia.

WPROWADZENIE

Podpisana w maju 2009 r. konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków¹ (HKC) nadal nie weszła w życie. Obecnie 17 państw², których łączny tonaż brutto wynosi 29,77% tonażu floty światowej³ wyraziło ostateczną zgodę na związanie się postanowieniami HKC. Artykuł 17 Konwencji przewiduje, że wejdzie ona w życie 24 miesiące po dniu, w którym 15 państw, reprezentujących 40% tonażu brutto światowej floty handlowej, albo podpisało ją bez zastrzeżeń co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo złożyło dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, do Sekretarza Generalnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), i łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w tych państwach w ciągu ostatnich 10 lat, stanowi nie mniej niż 3% ich łącznego tonażu. Wymagana do wejścia w życie liczba państw została już przekroczona, jednak ich łączny tonaż (29,77%) daleko odbiega od wymaganych 40% tonażu światowego.

Wśród wspomnianych 17 państw Konwencji HKC znajdują się Indie i Turcja. Dwa z pięciu największych, obok Bangladeszu, Pakistanu i Chin, zajmujących się recyklingiem na świecie⁴. Ich potencjał recyklingowy nie wystarcza jednak, aby osiągnąć wymaganą wartość progową 40% do wejścia HKC w życie. Nadal potrzebne są np. Chiny i Hongkong, których floty stanowią obecnie odpowiednio ponad 4% i 9% tonażu floty światowej. Po ratyfikacji HKC tylko przez te dwa państwa wszystkie trzy warunki zostałyby spełnione i Konwencja weszłaby w życie po 24 miesiącach⁵.

Głównym celem i motywem, który przyświecał powstaniu Konwencji, jest zawarte w art. 1 HKC zobowiązanie państw-stron do wykonywania w pełni jej postanowień dla zapobiegania, zmniejszania, minimalizowania oraz w możliwym zakresie eliminowania wypadków, obrażeń i innych niekorzystnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, powodowanych przez recykling statków, a także

¹ *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009*. www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf [dostęp 1.09.2021 r.].

² W czerwcu 2021 r. do konwencji jako 17 państwo przystąpiła Hiszpania.

³ [wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOf-Treaties%20\(1\).pdf](http://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOf-Treaties%20(1).pdf) [dostęp 1.09.2021 r.].

⁴ Według statystyk UNCTAD dotyczących recyklingu statków: *Ship scrapping by country of demolition*, z 17,4 mln jednostek pojemności brutto (GT) statków zezłomowanych w 2020 r. na świecie, prawie 17,2 mln GT zostało zezłomowanych w Azji (<http://stats.unctad.org/shipscrapping>) [dostęp 1.09.2021 r.].

⁵ N. Mikelis, *Developments in Ship Recycling in 2019*, The Maritime Executive; <https://maritime-executive.com/editorials/developments-in-ship-recycling-in-2019> [dostęp 1.12.2020 r.].

zwiększenie bezpieczeństwa statku, ochrony zdrowia ludzi i środowiska przez cały okres eksploatacji statku.

Przeciwnicy Konwencji twierdzą jednak, że w przeciwieństwie do konwencji bazylejskiej, HKC nie uwzględnia kwestii praw człowieka, szczególnych potrzeb krajów rozwijających się w zakresie ochrony ich pracowników i środowiska, jak również potrzeb zminimalizowania transgranicznego przemieszczania odpadów. Nie wymaga, aby państwa były powiadamiane i tym samym mogły wyrazić zgodę lub odmówić statkom przyplłynięcia do ich wybrzeży. Nie obejmuje swoim zakresem gospodarowania odpadami niebezpiecznymi poza terenem zakładu, w którym statki są utylizowane. Nie przewiduje przepisów karnych i nie zawiera pełnego zakazu eksportu odpadów niebezpiecznych z krajów rozwiniętych do krajów rozwijających się, tak jak to ma miejsce obecnie w konwencji bazylejskiej⁶.

To są, jak się wydaje, przesadne argumenty, ale analiza przedstawionego dalej tekstu Konwencji daje niewątpliwie asumpt do uznania, że HKC nie eliminuje najbardziej kontrowersyjnego sposobu złomowania statków metodą *beeching*, powszechnie kojarzoną z niskimi standardami recyklingu statków morskich. Konwencja HKC nie zajmuje się sposobem, w jaki statek znajdzie się w stoczni złomowej. To – jak już wyjaśniano w pierwszej części artykułu – regulują zwyczaje i praktyka przyjęta w danym regionie. Stocznie w południowo-wschodniej Azji (Bangladesz, Pakistan, Indie) przyjmują statki na wydzielone pasy nadbrzeżne zezwalając im wejść na plażę z pełną prędkością na wysokiej wodzie (stąd angielska nazwa *beaching*). Po ustąpieniu pływu robotnicy używając palników gazowych tną statek na segmenty, które następnie są wyciągane w głąb plaży w celu dalszego demontażu. W ten sposób podstawowe cięcie statku odbywa się w strefie pływów morza, co oznacza bezpośredni kontakt statku podczas operacji jego demontażu i osadów na plaży z morzem, bez możliwości właściwego usunięcia toksycznych odpadów metali ciężkich, które zostają uwolnione podczas procesu cięcia. Metoda ta jest wysoce niebezpieczna z punktu widzenia bezpieczeństwa pracy oraz środowiska przybrzeżnego i morskiego. Jednak pod względem kosztów i pracy okazuje się ona najtańsza⁷. Najbezpieczniejszą i najbardziej przyjazną dla środowiska metodą recyklingu statków na świecie, ale jednocześnie najdroższą, jest

⁶ Zob. raport opracowany przez Basel Action Network, European Environmental Bureau, Greenpeace oraz NGO Shipbreaking Platform, *Contradiction in Term: European Union must align its waste ship exports with international law and green deal*. September 2020, s. 3; <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2020/09/Report-EU-SRR-Ban-Amendment-BAN-EEB-GP-SBP.pdf> [dostęp 1.09.2021 r.].

⁷ M. Gopal, *Beached Waste and Wasted Beaches: A Critical Analysis of the New Ship Recycling Law in India*; rsrr.in/wp-content/uploads/2021/05/Meera-Gopal.pdf [dostęp 1.09.2021 r.].

wprowadzenie statku do suchego doku⁸ i prowadzenie całego procesu demontażu w jego obrębie.

Wybuch pandemii na początku 2020 r. spowolnił znacznie złomowanie statków morskich. W połowie ubiegłego roku w Indiach stocznie złomowe (zakłady recyklingu statków – zgodnie z nomenklaturą HKC) pracowały z zaledwie 30-40% wydajnością⁹. Ale już w drugim kwartale 2021 r. zostało zezłomowanych na świecie aż 258 statków, z czego większość – 197 trafiła na plażę południowej Azji¹⁰. W tym czasie na statkach rozbieranych w stocznich złomowych miało miejsce 7 wypadków, dziewięciu robotników zostało rannych, a dwóch poniosło śmierć¹¹.

Brak wejścia w życie Konwencji nie sprzyja podnoszeniu standardów recyklingu statków w stocznich złomowych głównych państw zajmujących się recyklingiem, chociaż, jak wspomniano w pierwszej części artykułu, coraz więcej takich stocznii występuje do towarzystw klasyfikacyjnych należących do IACS¹² o deklaracje zgodności z Konwencją HKC.

Nie ma, jak dotąd, w polskiej literaturze tłumaczenia Konwencji z Hongkongu. Część postanowień HKC (głównie jej załącznika) zawiera obowiązujące od 31 grudnia 2018 r. rozporządzenie Unii Europejskiej 1257/2013 w sprawie recyklingu statków¹³. Można w nim znaleźć podstawowe definicje, terminy i instytucje (takie m.in. jak wykaz materiałów niebezpiecznych, plan recyklingu statku, przeglądy statków) funkcjonujące w Konwencji, w języku polskim. Rozporządzenie wprowadza jednak wiele rozwiązań regionalnych, np. zaświadczenie o zgodności, europejski wykaz zakładów recyklingu statków, sprawozdania państw członkowskich, których nie ma w Konwencji z Hongkongu. Warto zatem przybliżyć polskiemu czytelnikowi meandry recyklingu statków zgodne z prawem międzynarodowym.

Konwencja HKC składa się z 21 artykułów, które ustanawiają jej główne mechanizmy prawne oraz z Załącznika. Załącznik (*Annex*) do Konwencji zawiera 25 prawideł podzielonych na 4 rozdziały: Rozdział 1 – Postanowienia

⁸ I. Ahmed, J.S.D., *Towards a Safe and Sustainable Industry of Ship Breaking: International Initiatives and South Asian Response* *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 51, No. 3, July, 2020, s. 226; <https://www.jmlc.org/Ahmed.pdf> [dostęp 1.09.2021 r.].

⁹ Zob. UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2020*, s. 45; https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [dostęp 1.09.2021 r.].

¹⁰ NGO Shipbreaking Platform, *South Asia Quarterly Update #26*, s. 3; <https://shipbreaking-platform.org/wp-content/uploads/2021/08/SAQU-26.pdf> [dostęp 1.09.2021 r.].

¹¹ *Ibidem*, s. 6-7.

¹² *International Association of Classification Societies* – międzynarodowe stowarzyszenie 12 instytucji klasyfikacyjnych.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013 s. 1).

ogólne (prawidła 1–3), Rozdział 2 – Wymagania dotyczące statków (prawidła 4–14), podzielony na trzy części (A-C), Rozdział 3 – Wymagania dotyczące zakładów recyklingu statków (prawidła 15–23) oraz Rozdział 4 – Wymagania dotyczące sprawozdawczości (prawidła 24–25). Do załącznika HKC dołączonych jest siedem Dodatków (*Appendixes*): dwie listy (wykazy) materiałów niebezpiecznych oraz standardowe wzory świadectw (certyfikatów), raportów i deklaracji.

Zarówno w tekście podstawowym konwencji, jak i w kilkunastu przepisach jej załącznika widnieją odniesienia do szczegółowych wytycznych, które opracowała IMO¹⁴, aby pomóc państwom w szybkim wdrożeniu standardów technicznych Konwencji. Już po przyjęciu Konwencji Komitet MEPC IMO opracował sześć zestawów wytycznych do HKC¹⁵. Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania Wykazu materiałów niebezpiecznych, przyjęte rezolucją MEPC.197(62). Do tych wytycznych odnosi się przede wszystkim prawidło 5 Załącznika do HKC. Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania Planu recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.196(62). Te wytyczne stanowią uzupełnienie prawidła 9 Załącznika do HKC. Wytyczne z 2012 r. dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.210(63). To obszernie wytyczne uzupełniające postanowienia prawideł 17, 18, 19, 20 i 22 Załącznika do HKC. Wytyczne z 2012 r. dotyczące zezwoleń dla zakładów recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.211(63). Do tych wytycznych odwołują się postanowienia prawideł 15 i 16 Załącznika do HKC. Wytyczne z 2012 r. dotyczące przeglądów i certyfikacji statków zgodnie z konwencją z Hongkongu, przyjęte rezolucją MEPC.222(64), które stanowią uzupełnienie postanowień prawideł 10 i 11 Załącznika do HKC ale także wynikają z odesłania zawartego w postanowieniu art. 5 zasadniczej części Konwencji. Wreszcie Wytyczne z 2012 r. dotyczące inspekcji statków zgodnie z Konwencją z Hongkongu, przyjęte rezolucją MEPC.223(64). Wytyczne te zostały opracowane dla wypełnienia postanowienia art. 8 zasadniczej części HKC. W maju 2015 r. Komitet MEPC zakończył opracowywanie jeszcze jednego zestawu wytycznych do Konwencji z Hongkongu, które zostały przyjęte rezolucją MEPC.269(68) i które zastąpiły wytyczne z 2011 r. zawarte w rezolucji MEPC 197(62).

¹⁴ Odniesienia do wytycznych opracowanych przez IMO widnieją w artykule 8 i 13 konwencji, prawidłach 5, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19 20 i 22 załącznika, a także w dodatkach nr 3 i 4.

¹⁵ Chociaż wytyczne nie są obowiązkowe, to są jednak uważane za niezbędne, aby wymagania konwencyjne były odpowiednio wyjaśnione, zinterpretowane oraz jednolicie i skutecznie wdrożone i egzekwowane. Warto zauważyć, że kiedy tekst konwencji międzynarodowej wymaga, aby „wzięto pod uwagę” pewien zestaw wytycznych, to są one często wdrażane i egzekwowane przez państwo i uznane organizacje tak, jakby wytyczne stanowiły wymóg obowiązkowy.

W żadnym z wymienionych wyżej prawideł Załącznika do HKC nie zostały wprost wskazane numery rezolucji lub tytuły wytycznych, do których prawidła się odwołują. Treść niektórych prawideł Załącznika wydaje się być dosyć lakoniczna. Dopiero w połączeniu z treścią zawartą w konkretnych wytycznych, na które prawidło się powołuje, można zrozumieć pełne znaczenie postanowienia danego prawidła.

Na zakończenie należy również dodać, że dla zachowania jedności terminologicznej, w tłumaczeniu tekstu Konwencji z Hongkongu do określenia (tłumaczenia) niektórych pojęć z oryginalnego języka Konwencji (angielskiego) starano się używać języka podobnego do używanego w unijnym rozporządzeniu 1257/2013 w sprawie recyklingu statków.

MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA Z HONGKONGU O BEZPIECZNYM I PRZYJAZNYM DLA ŚRODOWISKA RECYKLINGU STATKÓW, Z 2009 R.

STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,

ZWRACAJĄC uwagę na rosnące obawy dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia, środowiska i dobrostanu w przemyśle recyklingu statków,

UZNAJĄC, że recykling statków przyczynia się do zrównoważonego rozwoju i jest najlepszym rozwiązaniem dla statków, które osiągnęły kres swojej eksploatacji,

PRZYWOŁUJĄC rezolucję A.962(23) przyjętą przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (wytyczne w sprawie recyklingu statków); zmiany do wytycznych przyjęte rezolucją A.980(24); decyzję VI/24 szóstego posiedzenia Konferencji Stron Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, która przyjęła wytyczne techniczne dotyczące racjonalnego ekologicznie zarządzania pełnym i częściowym demontażem statków; oraz wytyczne zatwierdzone na 289. sesji Rady Administracyjnej Międzynarodowego Biura Pracy (Bezpieczeństwo i zdrowie w złomowaniu statków: Wytyczne dla krajów azjatyckich i Turcji),

PRZYWOŁUJĄC RÓWNIEŻ rezolucję A.981(24), w której Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej zwróciło się do Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji o opracowanie prawnie wiążącego instrumentu dotyczącego recyklingu statków,

ODNOTOWUJĄC RÓWNIEŻ rolę Międzynarodowej Organizacji Pracy w ochronie bezpieczeństwa i zdrowia pracowników zajmujących się recyklingiem statków,

ODNOTOWUJĄC TAKŻE rolę Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych w ochronie zdrowia ludzkiego i środowiska przed niekorzystnymi skutkami, które mogą być spowodowane takimi odpadami,

MAJĄC NA UWADZE podejście ostrożnościowe określone w zasadzie 15 Deklaracji z Rio w sprawie środowiska i rozwoju, do której odwołuje się rezolucja MEPC.67(37), przyjęta przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji w dniu 15 września 1995 r.

MAJĄC TAKŻE NA UWADZE potrzebę promowania zastępowania materiałów niebezpiecznych w budowie i konserwacji statków materiałami mniej niebezpiecznymi, a najlepiej materiałami niestanowiącymi zagrożenia, bez

uszczerbku dla bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy oraz wydajności eksploatacyjnej statków,

ZDECYDOWANE skutecznie zająć się, w ramach prawnie wiążącego instrumentu, zagrożeniami dla środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa w pracach związanych z recyklingiem statków, uwzględniając szczególne cechy transportu morskiego oraz potrzebę zapewnienia sprawnego wycofania statków, których okres eksploatacji dobiegł końca,

ZWAŻYWSZY, że cele te można najlepiej osiągnąć przez zawarcie Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków,

UZGODNIŁY, co następuje:

ARTYKUŁ 1 **Zobowiązania ogólne**

1. Każda Strona niniejszej Konwencji zobowiązuje się do pełnego i całkowitego wdrożenia jej postanowień w celu zapobiegania, zmniejszenia, zminimalizowania i, w możliwym do zrealizowania zakresie, wyeliminowania wypadków, obrażeń oraz innych niekorzystnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska spowodowanych przez recykling statków, a także do zwiększenia bezpieczeństwa statków, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego przez cały okres eksploatacji statku.
2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie może być interpretowane jako uniemożliwiające Stronie podjęcie, indywidualnie lub wspólnie, bardziej rygorystycznych środków zgodnych z prawem międzynarodowym w odniesieniu do bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków, w celu zapobieżenia, zmniejszenia lub zminimalizowania wszelkich negatywnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego.
3. Strony podejmują starania w celu współpracy na rzecz skutecznego wdrożenia, zgodności z niniejszą Konwencją i jej egzekwowania.
4. Strony zobowiązują się wspierać ciągły rozwój technologii i praktyk, które przyczyniają się do bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków.
5. Załącznik do niniejszej Konwencji stanowi jej integralną część. O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, odniesienie do niniejszej Konwencji stanowi jednocześnie odniesienie do jej Załącznika.

ARTYKUŁ 2

Definicje

Do celów niniejszej Konwencji, o ile wyraźnie nie postanowiono inaczej:

1. „Konwencja” oznacza Międzynarodową konwencję z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r.
2. „Administracja” oznacza Rząd państwa, do podnoszenia bandery którego statek jest uprawniony lub pod którego zwierzchnictwem statek pływa.
3. „Właściwy organ (właściwe organy)” oznacza organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone przez Stronę jako odpowiedzialne, w ramach określonego obszaru geograficznego (obszarów geograficznych) lub obszaru (obszarów) wiedzy specjalistycznej, za obowiązki związane z zakładami recyklingu statków działającymi w ramach jurysdykcji tej Strony, zgodnie z niniejszą Konwencją.
4. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
5. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.
6. „Komitet” oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji.
7. „Statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim, w tym statki podwodne, jednostki pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU) i pływające jednostki produkcyjno-magazynowe i przeładunkowe (FPSO), w tym statek pozbawiony wyposażenia lub holowany.
8. „Pojemność brutto” oznacza pojemność brutto (GT) obliczoną zgodnie z przepisami dotyczącymi pomiaru tonażu zawartymi w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 r. lub jakiegokolwiek konwencji później ją zmieniającej.
9. „Materiał niebezpieczny” oznacza każdy materiał lub substancję, która może stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska.
10. „Recykling statków” oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statku w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania komponentów i materiałów do ponownego przetworzenia i ponownego użycia, przy jednoczesnej dbałości o materiały niebezpieczne i inne, oraz obejmuje powiązane działania, takie jak przechowywanie i przetwarzanie komponentów i materiałów na miejscu, ale nie ich dalsze przetwarzanie lub usuwanie w oddzielnych zakładach.
11. „Zakład recyklingu statków” oznacza określony obszar, który jest miejscem, stoczną lub obiektem wykorzystywanym do recyklingu statków.
12. „Przedsiębiorstwo recyklingu” oznacza właściciela zakładu recyklingu statków lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, która przyjęła na siebie

odpowiedzialność za recykling statków od właściciela zakładu recyklingu statków, i która przyjmując taką odpowiedzialność zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i odpowiedzialność nałożone przez niniejszą Konwencję.

ARTYKUŁ 3

Zastosowanie

1. O ile niniejsza Konwencja wyraźnie nie stanowi inaczej, Konwencja ma zastosowanie do:

- .1 statków uprawnionych do pływania pod banderą Strony lub eksploatowanych pod jej zwierzchnictwem;
- .2 zakładów recyklingu statków działających w ramach jurysdykcji Strony.

2. Niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów marynarki wojennej lub innych statków będących własnością Strony lub eksploatowanych przez Stronę i używanych tymczasowo wyłącznie w niekomercyjnej służbie państwowej. Jednakże każda ze Stron zapewnia, przez przyjęcie odpowiednich środków, które nie ograniczają działania lub zdolności operacyjnych takich statków będących jej własnością lub przez nią eksploatowanych, aby statki te działały w sposób zgodny z niniejszą Konwencją, w zakresie, w jakim jest to uzasadnione i praktycznie możliwe.

3. Niniejsza Konwencja nie ma zastosowania do statków o pojemności mniejszej niż 500 GT ani do statków pływających przez cały okres ich eksploatacji wyłącznie na wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji państwa, do podnoszenia bandery którego dany statek jest uprawniony. Jednakże każda ze Stron zapewni przez przyjęcie odpowiednich środków, aby takie statki były eksploatowane w sposób zgodny z niniejszą Konwencją, w takim zakresie, w jakim jest to uzasadnione i praktycznie możliwe.

4. W odniesieniu do statków uprawnionych do pływania pod banderą państw niebędących Stronami niniejszej Konwencji, Strony stosują wymogi niniejszej Konwencji w zakresie niezbędnym do zapewnienia, aby takie statki nie były traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany.

ARTYKUŁ 4

Kontrole związane z recyklingiem statków

1. Każda ze Stron wymaga, aby statki uprawnione do pływania pod jej banderą lub eksploatowane pod jej nadzorem spełniały wymogi określone w niniejszej Konwencji i podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia takiej zgodności.

2. Każda ze Stron wymaga, aby zakłady recyklingu statków podlegające jej jurysdykcji spełniały wymogi określone w niniejszej Konwencji oraz podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia takiej zgodności.

ARTYKUŁ 5

Przegląd i certyfikacja statków

Każda Strona zapewnia, że statki pływające pod jej banderą lub eksploatowane pod jej nadzorem i podlegające przeglądowi i certyfikacji są poddawane przeglądowi i certyfikacji zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku.

ARTYKUŁ 6

Zezwolenia dla zakładów recyklingu statków

Każda ze Stron zapewnia, aby zakłady recyklingu statków, które działają pod jej jurysdykcją i które prowadzą recykling statków, do których ma zastosowanie niniejsza Konwencja lub statków traktowanych podobnie, zgodnie z art. 3 ust. 4 niniejszej Konwencji, otrzymały zezwolenie zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku.

ARTYKUŁ 7

Wymiana informacji

W odniesieniu do zakładów recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, Strona ta przekazuje Organizacji, na jej wniosek, oraz tym Stronom, które o to wnioskuje, odpowiednie informacje przewidziane w niniejszej Konwencji, na których oparta została jej decyzja o udzieleniu zezwolenia. Wymiana informacji odbywa się sprawnie i terminowo.

ARTYKUŁ 8

Inspekcja statków

1. Statek, do którego ma zastosowanie niniejsza Konwencja, może być w każdym porcie lub terminalu przybrzeżnym innej Strony poddany inspekcji przeprowadzanej przez funkcjonariuszy należycie upoważnionych przez tę Stronę w celu ustalenia, czy statek spełnia wymagania niniejszej Konwencji. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w ust. 2, każda taka inspekcja jest ograniczona do sprawdzenia, czy na statku znajduje się Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych lub Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu, które, jeśli są ważne, są uznawane.

2. Jeżeli statek nie posiada ważnego świadectwa lub istnieją wyraźne podstawy do przekonania, że:

- .1 stan statku lub jego wyposażenia nie odpowiada zasadniczo danym zawartym w świadectwie i/lub w części I Wykazu materiałów niebezpiecznych; lub
- .2 na statku nie wdrożono procedury prowadzenia części I Wykazu materiałów niebezpiecznych;

może zostać przeprowadzona szczegółowa inspekcja z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

ARTYKUŁ 9

Wykrywanie naruszeń

1. Strony będą współpracować w wykrywaniu naruszeń i egzekwowaniu postanowień niniejszej Konwencji.

2. Jeżeli istnieją wystarczające dowody na to, że statek jest eksploatowany, był eksploatowany lub ma zamiar być eksploatowany z naruszeniem któregoś z postanowień niniejszej Konwencji, Strona posiadająca takie dowody może zażądać przeprowadzenia dochodzenia w sprawie tego statku w czasie jego zawinięcia do portów lub terminali przybrzeżnych znajdujących się pod jurysdykcją innej Strony. Sprawozdanie z takiego dochodzenia zostaje przesłane Stronie o to wnioskującej, Administracji danego statku oraz Organizacji, tak aby mogły zostać podjęte odpowiednie działania.

3. Jeżeli zostanie stwierdzone, że statek narusza postanowienia niniejszej Konwencji, Strona przeprowadzająca inspekcję może podjąć kroki w celu ostrzeżenia, zatrzymania, zwolnienia lub wykluczenia statku ze swoich portów. Strona podejmująca takie działania niezwłocznie informuje Administrację danego statku oraz Organizację.

4. Jeżeli którakolwiek ze Stron otrzyma wniosek o przeprowadzenie dochodzenia wraz z wystarczającymi dowodami na to, że zakład recyklingu statków działa, działał lub ma zamiar działać z naruszeniem któregoś z postanowień niniejszej Konwencji, Strona powinna przeprowadzić dochodzenie w sprawie tego zakładu recyklingu statków działającego pod jej jurysdykcją i sporządzić sprawozdanie. Sprawozdanie z każdego takiego dochodzenia należy przesłać Stronie, która o nie wystąpiła, wraz z informacją o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia, oraz do Organizacji w celu podjęcia odpowiednich działań.

ARTYKUŁ 10

Naruszenia

1. Wszelkie naruszenia wymogów niniejszej Konwencji są zabronione przez prawo krajowe oraz:

- .1 w przypadku statku sankcje ustanawia się zgodnie z prawem Administracji, niezależnie od miejsca, w którym nastąpiło naruszenie. Jeżeli Administracja zostanie poinformowana o takim naruszeniu przez Stronę, przeprowadzi ona dochodzenie w tej sprawie i może zażądać od Strony zgłaszającej dostarczenia dodatkowych dowodów na istnienie domniemanego naruszenia. Jeżeli Administracja jest przekonana, że dostępne są wystarczające dowody umożliwiające wszczęcie postępowania w związku z domniemanym naruszeniem, powoduje ona, że takie postępowanie jest przeprowadzone jak najszybciej, zgodnie ze swoim prawem. Administracja niezwłocznie informuje Stronę, która zgłosiła domniemane naruszenie, jak również Organizację, o wszelkich podjętych działaniach. Jeżeli Administracja nie podjęła żadnych działań w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, powiadamia ona Stronę, która zgłosiła domniemane naruszenie, oraz Organizację, o powodach, dla których nie podjęto żadnych działań;
- .2 w przypadku zakładu recyklingu statków sankcje są ustanawiane na mocy prawa Strony sprawującej jurysdykcję nad zakładem recyklingu statków. Jeżeli Strona zostanie poinformowana o takim naruszeniu przez inną Stronę, przeprowadza ona dochodzenie w tej sprawie i może zwrócić się do Strony zgłaszającej o dostarczenie dodatkowych dowodów na istnienie domniemanego naruszenia. Jeżeli Strona jest przekonana, że dostępne są wystarczające dowody, aby umożliwić wszczęcie postępowania w związku z domniemanym naruszeniem, spowoduje ona wszczęcie takiego postępowania tak szybko, jak to możliwe, zgodnie ze swoim prawem. Strona bezzwłocznie informuje Stronę, która zgłosiła domniemane naruszenie, jak również Organizację, o wszelkich podjętych działaniach. Jeżeli Strona nie podjęła żadnych działań w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, informuje ona Stronę, która zgłosiła domniemane naruszenie, oraz Organizację o powodach niepodjęcia żadnych działań.

2. Jakikolwiek naruszenie wymogów niniejszej Konwencji w obrębie jurysdykcji którejkolwiek ze Stron jest zabronione, a Strona ustanowi odpowiednie sankcje w swoim prawie. W każdym przypadku, gdy takie naruszenie ma miejsce, Strona ta albo:

- .1 spowoduje wszczęcie postępowania zgodnie ze swoim prawem; albo
- .2 dostarczy Administracji statku wszelkich informacji i dowodów, które może posiadać, na to, że nastąpiło naruszenie.

3. Sankcje przewidziane przez przepisy prawne Strony zgodnie z niniejszym artykułem powinny być odpowiednio surowe, aby zniechęcić do naruszeń niniejszej Konwencji, bez względu na miejsce ich wystąpienia.

ARTYKUŁ 11

Nieuzasadnione opóźnienie lub zatrzymanie statku

1. Należy podjąć wszelkie możliwe wysiłki w celu uniknięcia nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy art. 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji.
2. W przypadku niesłusznego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy art. 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji, statek jest uprawniony do odszkodowania za wszelkie poniesione straty lub szkody.

ARTYKUŁ 12

Przekazywanie informacji

Każda Strona składa Organizacji sprawozdanie, a Organizacja rozpowszechnia, odpowiednio, następujące informacje:

- .1 wykaz zakładów recyklingu statków, które uzyskały zezwolenie zgodnie z niniejszą Konwencją i działają w ramach jurysdykcji danej Strony;
- .2 dane kontaktowe właściwego organu (właściwych organów), w tym pojedynczy punkt kontaktowy, dla tej Strony;
- .3 wykaz uznanych organizacji i wyznaczonych inspektorów, którzy są uprawnieni do działania w imieniu tej Strony w zakresie zarządzania sprawami związanymi z kontrolą recyklingu statków zgodnie z niniejszą Konwencją, oraz szczególne obowiązki i warunki uprawnień przekazanych uznanyim organizacjom lub wyznaczonym inspektorom;
- .4 roczny wykaz statków pływających pod banderą Strony, którym wydano Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu, zawierający nazwę przedsiębiorstwa zajmującego się recyklingiem oraz lokalizację zakładu recyklingu statków podaną w świadectwie;
- .5 roczny wykaz statków poddanych recyklingowi w obrębie jurysdykcji tej Strony;
- .6 informacje dotyczące naruszeń niniejszej Konwencji; oraz
- .7 działania podjęte w stosunku do statków i zakładów recyklingu statków znajdujących się pod jurysdykcją tej Strony.

ARTYKUŁ 13

Pomoc techniczna i współpraca

1. Strony zobowiązują się bezpośrednio lub za pośrednictwem Organizacji i innych organów międzynarodowych, odpowiednio, w odniesieniu do bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków, do zapewnienia wsparcia dla tych Stron, które zwrócą się o pomoc techniczną:

- .1 w celu przeszkolenia personelu;
- .2 zapewnienia dostępności odpowiedniej technologii, sprzętu i urządzeń;
- .3 inicjowania wspólnych programów badawczych i rozwojowych; oraz
- .4 w podejmowaniu innych działań mających na celu skuteczne wprowadzenie w życie niniejszej Konwencji oraz wytycznych opracowanych przez Organizację.

2. Strony zobowiązują się do aktywnej współpracy, zgodnie z ich krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i politykami, w zakresie transferu systemów zarządzania i technologii w odniesieniu do bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków.

ARTYKUŁ 14

Rozstrzygnięcie sporów

Strony rozstrzygają wszelkie spory między nimi dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Konwencji w drodze negocjacji lub innych pokojowych środków uzgodnionych przez Strony, które mogą obejmować dochodzenie, mediację, postępowanie pojednawcze, arbitraż, rozstrzygnięcie sądowe lub odwołanie się do agencji lub porozumień regionalnych.

ARTYKUŁ 15

Stosunek do prawa międzynarodowego i innych umów międzynarodowych

1. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków jakiegokolwiek państwa wynikających z Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. oraz ze zwyczajowego międzynarodowego prawa morza.

2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków Stron wynikających z innych stosownych i mających zastosowanie umów międzynarodowych.

ARTYKUŁ 16

Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie

1. Niniejsza Konwencja jest otwarta do podpisu dla każdego państwa w siedzibie głównej Organizacji od dnia 1 września 2009 r. do dnia 31 sierpnia 2010 r., a następnie pozostaje otwarta do przystąpienia przez dowolne państwo.
2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej Konwencji przez:
 - .1 podpisanie niepodlegające ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu; lub
 - .2 podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym następuje ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
 - .3 przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie następuje przez złożenie Sekretarzowi Generalnemu dokumentu potwierdzającego ten fakt.
4. Jeżeli państwo składa się z dwóch lub więcej jednostek terytorialnych, w których obowiązują różne systemy prawne w odniesieniu do spraw uregulowanych w niniejszej Konwencji, może ono w chwili podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oświadczyć, że niniejsza Konwencja rozciąga się na wszystkie jego jednostki terytorialne lub tylko na jedną lub więcej z nich, oraz może zmienić to oświadczenie przez złożenie w dowolnym czasie innego oświadczenia.
5. Oświadczenie na mocy ust. 4 jest przekazywane Sekretarzowi Generalnemu na piśmie i wyraźnie określa jednostkę terytorialną lub jednostki terytorialne, do których stosuje się niniejszą Konwencję.
6. Państwo w chwili wyrażania zgody na związanie się niniejszą Konwencją oświadcza czy wymaga wyraźnego czy milczącego zatwierdzenia Planu recyklingu statku, zanim statek zostanie poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków. Deklaracja ta może zostać zmieniona po tym terminie przez powiadomienie Sekretarza Generalnego. Taka rewizja powinna określać datę jej wejścia w życie.

ARTYKUŁ 17

Wejście w życie

1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie po upływie 24 miesięcy od dnia, w którym spełnione zostaną następujące warunki:
 - .1 nie mniej niż 15 państw podpisało ją bez zastrzeżenia co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo złożyło wymagany dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, zgodnie z art. 16;

- .2 połączone floty handlowe państw wymienionych w ust. 1.1 stanowią nie mniej niż 40 procent tonażu brutto światowej żeglugi handlowej; oraz
 - .3 łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków państw wymienionych w ust. 1.1 w okresie poprzednich 10 lat stanowi nie mniej niż 3 procent pojemności brutto połączonej żeglugi handlowej tych samych państw.
2. Dla państw, które złożyły dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia w odniesieniu do niniejszej Konwencji po spełnieniu wymagań niezbędnych do jej wejścia w życie, ale przed datą wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie lub przystąpienia stają się skuteczne w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub po upływie trzech miesięcy od daty złożenia dokumentu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożony po dacie w którym niniejsza Konwencja wchodzi w życie, staje się skuteczny po upływie trzech miesięcy od daty jego złożenia.
4. Po dniu, w którym poprawka do niniejszej Konwencji zostanie uznana za przyjętą na mocy artykułu 18, każdy złożony dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia stosuje się do Konwencji w brzmieniu zmienionym.

ARTYKUŁ 18

Zmiany

1. Niniejsza Konwencja może zostać zmieniona zgodnie z jedną z procedur określonych w poniższych ustępach.
2. Zmiany rozpatrywane w ramach Organizacji:
 - .1 Każda Strona może zaproponować zmiany do niniejszej Konwencji. Proponowana poprawka jest przedkładana Sekretarzowi Generalnemu, który następnie rozsyła ją Stronom i członkom Organizacji, co najmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.
 - .2 Zaproponowana i rozesłana w powyższy sposób poprawka jest kierowana do Komitetu do rozpatrzenia. Strony, będące lub niebędące członkami Organizacji, są uprawnione do uczestniczenia w pracach Komitetu w celu rozpatrzenia i przyjęcia poprawki.
 - .3 Zmiany są przyjmowane większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących w Komitecie, pod warunkiem że co najmniej jedna trzecia Stron będzie obecna w czasie głosowania.
 - .4 Zmiany przyjęte zgodnie z pkt 3 są przekazywane przez Sekretarza Generalnego Stronom do akceptacji.

- .5 Zmianę uważa się za przyjętą w następujących okolicznościach:
 - .5.1 Poprawkę do artykułu niniejszej Konwencji uważa się za przyjętą w dniu, w którym dwie trzecie Stron powiadomiło Sekretarza Generalnego o jej przyjęciu.
 - .5.2 Poprawkę do Załącznika uważa się za przyjętą z chwilą końca okresu, który zostanie określony przez Komitet w chwili jej przyjęcia, przy czym okres ten nie będzie krótszy niż dziesięć miesięcy od daty przyjęcia. Jednakże, jeżeli do tego czasu więcej niż jedna trzecia Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie wobec zmiany, zmianę uważa się za nieprzyjętą.
- .6 Zmiana wchodzi w życie pod następującymi warunkami:
 - .6.1 Zmiana do artykułu niniejszej Konwencji wejdzie w życie dla tych Stron, które oświadczyły, że ją przyjęły, sześć miesięcy po dacie, w której uważa się ją za przyjętą zgodnie z pkt .5.1.
 - .6.2 Zmiana do Załącznika wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich Stron sześć miesięcy po dacie, w której uważa się ją za przyjętą z wyjątkiem Strony, która:
 - .6.2.1 zgłosiła swój sprzeciw wobec zmiany zgodnie z pkt .5.2 i nie wycofała tego sprzeciwu; lub
 - .6.2.2 powiadomiła Sekretarza Generalnego, przed wejściem w życie takiej zmiany, że zmiana ta wejdzie w życie w stosunku do niej dopiero po późniejszym powiadomieniu o jej przyjęciu.
 - .6.3 Strona, która zgłosiła zastrzeżenie na mocy podpunktu .6.2.1, może następnie powiadomić Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki. Taka poprawka wchodzi w życie dla tej Strony sześć miesięcy po dacie notyfikacji o przyjęciu lub dacie, w której zmiana wejdzie w życie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
 - .6.4 Jeżeli Strona, która dokonała notyfikacji, o której mowa w podpunkcie .6.2.2 powiadomi Sekretarza Generalnego o swojej akceptacji w odniesieniu do poprawki, poprawka taka wejdzie w życie dla tej Strony sześć miesięcy od daty notyfikacji o przyjęciu lub od daty w którym poprawka wchodzi w życie, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
3. Zmiana wprowadzona przez Konferencję:
 - .1 Na wniosek jednej ze Stron, przyjęty przez co najmniej jedną trzecią Stron, Organizacja zwoła Konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszej Konwencji.

- .2 Poprawka przyjęta przez taką Konferencję większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i głosujących, zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim stronom do przyjęcia.
- .3 Jeżeli Konferencja nie zadecyduje inaczej, poprawkę uważa się za zaakceptowaną i wejdzie w życie zgodnie z procedurami określonymi odpowiednio w ustępach 2.5 i 2.6.
4. Każda Strona, która odmówiła przyjęcia poprawki do Załącznika, będzie traktowana jako niebędącą Stroną jedynie do celów stosowania tej poprawki.
5. Wszelkie powiadomienia na mocy niniejszego artykułu są przekazywane na piśmie Sekretarzowi Generalnemu.
6. Sekretarz Generalny informuje Strony i członków Organizacji o:
 - .1 każdej poprawce, która wchodzi w życie, oraz o dacie jej wejścia w życie ogólnie i dla każdej ze Stron; oraz
 - .2 każdej notyfikacji dokonanej na mocy niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 19

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Konwencja może zostać wypowiedziana przez każdą ze Stron w każdym czasie po upływie dwóch lat od daty wejścia w życie niniejszej Konwencji w stosunku do tej Strony.
2. Wypowiedzenia dokonuje się przez pisemną notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego, która staje się skuteczna po upływie jednego roku od jej otrzymania lub po upływie dłuższego okresu, który może być określony w tej notyfikacji.

ARTYKUŁ 20

Depozytariusz

1. Niniejsza Konwencja zostaje złożona u Sekretarza Generalnego, który przekaże uwierzytelnione kopie niniejszej Konwencji wszystkim Państwom, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły.
2. Oprócz funkcji określonych w innych miejscach niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny:
 - .1 informuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły, o:

- .1.1 każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, wraz z podaniem jego daty;
 - .1.2 dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji;
 - .1.3 złożeniu jakiegokolwiek dokumentu wypowiedzenia niniejszej Konwencji, wraz z datą jego otrzymania i datą, z którą wypowiedzenie staje się skuteczne; oraz
 - .1.4 innych oświadczeniach i zawiadomieniach otrzymanych na mocy niniejszej Konwencji; a także
- .2 niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej Konwencji przekazuje jej tekst do Sekretariatu Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i opublikowania zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 21

Języki

Niniejsza Konwencja została sporządzona w jednym oryginalnym egzemplarzu w językach: arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

SPORZĄDZONO w Chinach, w Hongkongu, dnia piętnastego maja dwa tysiące dziewiątego roku.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu umocowani przez swoje Rządy, złożyli podpisy pod niniejszą Konwencją.

* * *

ZAŁĄCZNIK

POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZNEGO I PRZYJAZNEGO DLA ŚRODOWISKA RECYKLINGU STATKÓW

ROZDZIAŁ 1 - POSTANOWIENIA OGÓLNE

Prawidło 1 – Definicje

Dla celów niniejszego Załącznika:

1. „Osoba kompetentna” oznacza osobę posiadającą odpowiednie kwalifikacje, przeszkolenie oraz wystarczającą wiedzę, doświadczenie i umiejętności do wykonania określonej pracy. W szczególności, osoba kompetentna może być wyszkolonym pracownikiem lub pracownikiem kadry kierowniczej zdolnym do rozpoznania i oceny zagrożeń zawodowych, ryzyka i narażenia pracowników na potencjalnie niebezpieczne materiały lub niebezpieczne warunki w zakładzie recyklingu statków, a także zdolnym do określenia niezbędnej ochrony i środków ostrożności, które należy podjąć w celu wyeliminowania lub zmniejszenia tych zagrożeń, ryzyka lub narażenia. Właściwy organ może zdefiniować odpowiednie kryteria wyznaczania takich osób oraz określić obowiązki, jakie należy im powierzyć.
2. „Pracodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która zatrudnia jednego lub więcej pracowników zajmujących się recyklingiem statków.
3. „Statek istniejący” oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.
4. „Nowy statek” oznacza statek:
 - .1 dla którego umowa o budowę została zawarta w dniu lub po wejściu w życie niniejszej Konwencji; lub
 - .2 w przypadku braku umowy o budowę, którego stępka została położona lub który znajduje się na podobnym etapie budowy w dniu lub po sześciu miesiącach od wejścia w życie niniejszej Konwencji; lub
 - .3 którego dostawa ma miejsce w dniu lub po upływie 30 miesięcy od wejścia w życie niniejszej Konwencji.
5. „Nowa instalacja” oznacza instalację systemów, wyposażenia, izolacji lub innych materiałów na statku na statku po dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji.
6. „Pomieszczenie bezpieczne do wejścia” oznacza pomieszczenie, które spełnia następujące kryteria:
 - .1 zawartość tlenu w atmosferze i stężenie oparów palnych znajdują się w bezpiecznych granicach;

- .2 wszelkie materiały toksyczne znajdujące się w atmosferze mieszczą się w granicach dopuszczalnych stężeń; oraz
 - .3 wszelkie pozostałości lub materiały związane z pracami, na które zezwoliła osoba kompetentna nie spowodują niekontrolowanego uwolnienia materiałów toksycznych lub niebezpiecznego stężenia oparów palnych w istniejących warunkach atmosferycznych, gdy utrzymywane będą zgodnie z zaleceniami.
7. „Przestrzeń bezpieczna dla prowadzenia prac gorących” jest to przestrzeń, która spełnia następujące kryteria:
- .1 istnieją bezpieczne, niezagrażające wybuchem warunki, w których nie występuje gaz, pozwalające na używanie sprzętu do spawania łukiem elektrycznym lub spawania gazowego, urządzeń do cięcia lub palenia lub innych wykorzystujących nieosłonięty płomień, jak również operacje podgrzewania, szlifowania lub powodujące wytwarzanie iskier;
 - .2 spełnione są wymagania prawidła 1.6 dotyczące pomieszczenia bezpiecznego do wejścia;
 - .3 istniejące warunki atmosferyczne nie ulegną zmianie w wyniku wykonywania prac gorących; oraz
 - .4 wszystkie przyległe pomieszczenia zostały oczyszczone, zubożnione lub poddane obróbce wystarczającej dla zapobieżenia powstaniu lub rozprzestrzenianiu się ognia.
8. „Właściciel statku” oznacza osobę, osoby lub spółkę zarejestrowaną jako właściciel statku lub, w przypadku braku rejestracji, osobę, osoby lub spółkę będącą właścicielem statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku. Jednakże w przypadku statku będącego własnością państwa i eksploatowanego przez przedsiębiorstwo, które w tym państwie jest zarejestrowane jako armator statku, pojęcie „właściciel” oznacza takie przedsiębiorstwo. Termin ten obejmuje również tych, którzy są w posiadaniu statku na czas określony, do czasu jego sprzedaży lub przekazania do zakładu recyklingu statków.
9. „Inspekcja na miejscu” oznacza inspekcję zakładu recyklingu statków potwierdzającą stan opisany w zweryfikowanej dokumentacji.
10. „Oświadczenie o zakończeniu” oznacza oświadczenie wydane przez zakład recyklingu statków w celu potwierdzenia, że recykling statku został przeprowadzony zgodnie z niniejszą Konwencją.

11. „Zbiornikowiec” oznacza zbiornikowiec zgodnie z definicją w załączniku I do Konwencji MARPOL lub zbiornikowiec NLS zgodnie z definicją w załączniku II do Konwencji MARPOL.

12. „Pracownik” oznacza każdą osobę wykonującą pracę, regularnie lub czasowo, w ramach stosunku pracy, w tym personel kontraktowy.

Prawidło 2 - Zastosowanie ogólne

Jeżeli wyraźnie nie postanowiono inaczej, projektowanie, budowa, przeglądy, certyfikacja, eksploatacja i recykling statków są prowadzone zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika.

Prawidło 3 - Związek z innymi normami, zaleceniami i wytycznymi

Strony podejmują środki w celu wdrożenia wymogów prawideł niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę odpowiednie i mające zastosowanie normy, zalecenia i wytyczne opracowane przez Międzynarodową Organizację Pracy oraz odpowiednie i mające zastosowanie normy techniczne, zalecenia i wytyczne opracowane w ramach Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ 2 - WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW

Część A - Projektowanie, budowa, eksploatacja i konserwacja statków

Prawidło 4 - Kontrola materiałów niebezpiecznych znajdujących się na statkach

Zgodnie z wymaganiami określonymi w Dodatku 1 do niniejszej Konwencji każda ze Stron:

- .1 powinna zakazać i/lub ograniczyć instalację lub stosowanie materiałów niebezpiecznych wymienionych w Dodatku 1 na statkach uprawnionych do pływania pod jej banderą lub eksploatowanych pod jej nadzorem; a także
- .2 powinna zakazać lub ograniczyć instalowanie lub stosowanie takich materiałów na statkach, podczas pobytu w jej portach, stoczniach, stoczniach remontowych lub terminalach przybrzeżnych,

oraz podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia, aby takie statki spełniały te wymagania.

Prawidło 5 - Wykaz materiałów niebezpiecznych

1. Każdy nowy statek powinien posiadać na burcie Wykaz materiałów niebezpiecznych. Wykaz ten będzie weryfikowany przez Administrację albo

przez jakąkolwiek osobę lub organizację przez nią upoważnioną, biorąc pod uwagę wytyczne, w tym wartości progowe i zwolnienia zawarte w tych wytycznych, opracowane przez Organizację. Wykaz materiałów niebezpiecznych ma być specyficzny dla każdego statku i powinien co najmniej:

- .1 określać, w Części I, materiały niebezpieczne wymienione w Dodatkach 1 i 2 do niniejszej Konwencji i znajdujące się w konstrukcji lub wyposażeniu statku, ich lokalizację i przybliżone ilości; oraz
 - .2 wyjaśniać, że statek spełnia wymagania z prawidła 4.
2. Istniejące statki powinny spełniać wymogi ust. 1 w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, nie później niż w ciągu 5 lat po wejściu w życie niniejszej Konwencji lub przed przekazaniem ich do recyklingu, jeśli nastąpi to wcześniej, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację oraz Zharmonizowanego Systemu Przeglądu i Certyfikacji Organizacji. Przy opracowywaniu Wykazu należy zidentyfikować co najmniej materiały niebezpieczne wymienione w Dodatku 1. Dla istniejących statków należy przygotować plan opisujący kontrolę wizualną/próbkową, na podstawie której zostanie opracowany Wykaz materiałów niebezpiecznych, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.
3. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych będzie właściwie utrzymywana i aktualizowana przez cały okres eksploatacji statku, odzwierciedlając nowe instalacje zawierające materiały niebezpieczne wymienione w Dodatku 2 oraz odpowiednie zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.
4. Przed recyklingiem Wykaz powinien, oprócz odpowiednio utrzymywanej i aktualizowanej Części I, zawierać Część II dla odpadów wytwarzanych podczas eksploatacji oraz Część III dla zapasów, oraz być zweryfikowany przez Administrację lub jakąkolwiek osobę lub organizację przez nią upoważnioną, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

Prawidło 6 - Procedura proponowania zmian do Dodatków 1 i 2

1. Każda Strona może zaproponować zmianę do Dodatku 1 i/lub Dodatku 2 zgodnie z niniejszym prawidłem. Proponowana zmiana jest rozpatrywana w ramach Organizacji zgodnie z art. 18 ust. 2 oraz niniejszym prawidłem.
2. Po otrzymaniu propozycji Organizacja informuje o niej również Organizację Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowane agencje, organizacje międzyrządowe mające umowy z Organizacją i organizacje pozarządowe mające status konsultacyjny w Organizacji, oraz udostępnia im tę propozycję.

3. Komitet powołuje grupę techniczną zgodnie z prawidłem 7 w celu dokonania przeglądu propozycji przedłożonych zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła.

4. Grupa techniczna dokonuje przeglądu wniosku wraz z wszelkimi dodatkowymi danymi, w tym decyzjami przyjętymi przez inne organy międzynarodowe w odniesieniu do ich wykazów materiałów lub substancji niebezpiecznych, przedłożonymi przez dowolny zainteresowany podmiot, oraz ocenia i przedstawia Komitetowi sprawozdanie na temat tego czy dany materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, spowodować znaczące niekorzystne skutki dla zdrowia ludzkiego lub środowiska naturalnego, tak że uzasadniona jest zmiana Dodatku 1 lub Dodatku 2. W związku z tym:

- .1 Przegląd dokonywany przez grupę techniczną powinien obejmować:
 - .1.1 ocenę związku pomiędzy danym materiałem niebezpiecznym a prawdopodobieństwem, w kontekście niniejszej Konwencji, że doprowadzi on do znaczących szkodliwych skutków dla zdrowia ludzkiego lub środowiska, w oparciu o przedłożone dane lub inne istotne dane, o których grupa została poinformowana;
 - .1.2 ocenę możliwości zmniejszenia ryzyka, które można przypisać proponowanym środkom kontroli oraz wszelkim innym środkom kontroli, które mogą być rozważane przez grupę techniczną;
 - .1.3 uwzględnienie dostępnych informacji na temat technicznej wykonalności środków kontroli;
 - .1.4 uwzględnienie dostępnych informacji na temat innych skutków wynikających z wprowadzenia takich środków kontroli, odnoszących się do:
 - środowiska;
 - zdrowia i bezpieczeństwa ludzi, w tym marynarzy i pracowników; oraz
 - kosztów dla żeglugi międzynarodowej i innych odpowiednich sektorów.
 - .1.5 rozważenie dostępności odpowiednich alternatyw dla materiałów niebezpiecznych, które mają być kontrolowane, w tym rozważenie potencjalnego ryzyka związanego z alternatywnymi rozwiązaniami;
 - .1.6 rozważenie ryzyka stwarzanego przez materiał niebezpieczny podczas procesu recyklingu; oraz
 - .1.7 rozważenie odpowiednich wartości progowych i wszelkich przydatnych lub koniecznych wyłączeń.

- .2 Jeżeli grupa techniczna stwierdzi, że dany materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, prowadzić do znaczących niekorzystnych skutków dla zdrowia ludzkiego lub środowiska, brak całkowitej pewności naukowej nie może być wykorzystany jako powód uniemożliwiający grupie przystąpienie do oceny propozycji.
 - .3 Sprawozdanie grupy technicznej ma formę pisemną i uwzględnia każdą z ocen i uwag, o których mowa w pkt .1, jednakże grupa techniczna może zdecydować o nieuwzględnianiu ocen i uwag opisanych w pkt .1.2-.1.7, jeżeli po dokonaniu oceny, o której mowa w pkt .1.1, stwierdzi, że dalsze rozpatrywanie propozycji nie ma uzasadnienia.
 - .4 Sprawozdanie grupy technicznej powinno zawierać, między innymi, zalecenie dotyczące tego czy międzynarodowe kontrole na mocy niniejszej Konwencji są uzasadnione w odniesieniu do danego materiału niebezpiecznego, jeśli chodzi o stosowność szczególnych środków kontroli zaproponowanych w kompleksowej propozycji, czy inne środki kontroli grupa uważa za bardziej odpowiednie.
5. Komitet podejmuje decyzję o zatwierdzeniu każdej propozycji zmiany Dodatku 1 lub Dodatku 2, a także, w stosownych przypadkach, wszelkich ich zmian, biorąc pod uwagę sprawozdanie grupy technicznej. Każda proponowana zmiana powinna określać zastosowanie tej zmiany w odniesieniu do statków posiadających świadectwa zgodne z niniejszą Konwencją przed wejściem w życie tej zmiany. Jeżeli w sprawozdaniu stwierdzono, że dany materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, mieć znaczący negatywny wpływ na zdrowie ludzkie lub środowisko, brak całkowitej pewności naukowej nie może być wykorzystany jako powód uniemożliwiający podjęcie decyzji o umieszczeniu materiału niebezpiecznego w Dodatku 1 lub Dodatku 2. Decyzja o niezatwierdzeniu propozycji nie wyklucza możliwości złożenia w przyszłości nowej propozycji w odniesieniu do danego materiału niebezpiecznego, jeżeli pojawią się nowe informacje.

Prawidło 7 - Grupy techniczne

1. Komitet może ustanowić jedną lub więcej grup technicznych zgodnie z prawidłem 6, w zależności od potrzeb. W skład grupy technicznej mogą wchodzić przedstawiciele Stron, członkowie Organizacji, Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanych agencji, organizacji międzyrządowych posiadających umowy z Organizacją oraz organizacji pozarządowych o statusie doradczym w Organizacji, przy czym preferowane jest, aby w skład grupy wchodził przedstawiciele instytucji i laboratoriów posiadających wiedzę fachową w zakresie negatywnych skutków jakie dla środowiska wywołują substancje toksyczne, w zakresie biologii morskiej, zdrowia ludzkiego, analizy

ekonomicznej, zarządzania ryzykiem, budownictwa okrętowego, żeglugi międzynarodowej, bezpieczeństwa i higieny pracy lub innych dziedzin wiedzy fachowej niezbędnych do obiektywnego przeglądu technicznej wartości propozycji.

2. Komitet decyduje o zakresie uprawnień, organizacji, uczestnictwie i funkcjonowaniu grup technicznych. Zakres ten ma zapewnić ochronę wszelkich informacji poufnych, które mogą zostać przedłożone. Grupy techniczne mogą odbywać takie spotkania, jakie będą wymagane, ale będą się starać prowadzić swoje prace za pośrednictwem korespondencji pisemnej lub elektronicznej lub innych mediów, stosownie do potrzeb.

3. W formułowaniu zaleceń dla Komitetu, zgodnie z prawidłem 6, mogą uczestniczyć jedynie przedstawiciele Stron. Grupa techniczna podejmuje starania w celu osiągnięcia jednomyślności wśród przedstawicieli Stron. Jeżeli jednomyślność nie jest możliwa, grupa techniczna przekazuje wszelkie mniejszościowe poglądy tych przedstawicieli.

Część B -Przygotowanie statku do recyklingu

Prawidło 8 - Wymagania ogólne

Statki przeznaczone do recyklingu powinny:

- .1 być poddawane recyklingowi tylko w zakładach recyklingu statków, które są:
 - .1 upoważnione zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz
 - .2 w pełni upoważnione do przeprowadzenia pełnego recyklingu określonego Planem recyklingu statku, przez określony zakład recyklingu statków (określone zakłady);
- .2 prowadzić działania w okresie poprzedzającym wejście do zakładu recyklingu w celu zminimalizowania ilości pozostałości ładunkowych, pozostałego oleju napędowego i odpadów pozostających na statku;
- .3 w przypadku tankowca, przybyć do zakładu recyklingu ze zbiornikami ładunkowymi i pompownią (pompowniami) w stanie gotowym do certyfikacji jako pomieszczenie bezpieczne do wejścia lub przestrzeń bezpieczna dla prowadzenia prac gorących, lub oboma tymi elementami, zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i politykami Strony, pod której jurysdykcją działa zakład recyklingu;
- .4 dostarczyć do zakładu recyklingu wszelkich dostępnych informacji dotyczących statku dla opracowania Planu recyklingu statku wymaganego prawidłem 9;

- .5 uzupełnić Wykaz wymagany prawidłem 5; oraz
- .6 uzyskać świadectwo gotowości do recyklingu od Administracji lub organizacji uznanej przez nią, przed podjęciem jakichkolwiek działań związanych z recyklingiem.

Prawidło 9 - Plan recyklingu statku

Plan recyklingu statku jest opracowywany przez zakład (zakłady) recyklingu statków przed przystąpieniem do recyklingu statku, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Plan recyklingu statku powinien:

- .1 być opracowany z uwzględnieniem informacji dostarczonych przez właściciela statku;
- .2 być opracowany w języku zaakceptowanym przez Stronę wydającą zezwolenie dla zakładu recyklingu statków, a jeżeli językiem tym nie jest język angielski, francuski lub hiszpański Plan recyklingu statku powinien zostać przetłumaczony na jeden z tych języków, z wyjątkiem przypadków, gdy Administracja jest przekonana, że nie jest to konieczne;
- .3 zawierać informacje dotyczące, między innymi, ustanowienia, utrzymania i monitorowania warunków dotyczących pomieszczenia bezpiecznego do wejścia i przestrzeni bezpiecznej dla prowadzenia prac gorących oraz sposobu zarządzania rodzajami i ilościami materiałów, w tym materiałami określonymi w Planie recyklingu statku;
- .4 zgodnie z deklaracją złożoną na mocy art. 16 ust. 6, być wyraźnie lub milcząco zatwierdzony przez właściwy organ wydający zezwolenie dla zakładu recyklingu statków. Właściwy organ przesyła pisemne potwierdzenie otrzymania Planu recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, właściciela statku i Administracji w ciągu trzech (3) dni roboczych od jego otrzymania zgodnie z prawidłem 24. Następnie:
 - .1 w przypadku gdy Strona wymaga wyraźnego zatwierdzenia Planu recyklingu statku, właściwy organ przesyła pisemne powiadomienie o zatwierdzeniu Planu recyklingu statku. Właściwy organ przesyła pisemne powiadomienie o swojej decyzji o zatwierdzeniu lub odmowie zatwierdzenia Planu recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, właścicielowi statku i Administracji; oraz
 - .2 w przypadku gdy Strona wymaga milczącej akceptacji Planu recyklingu statku, potwierdzenie odbioru powinno określać datę końcową 14-dniowego okresu rewizji Planu.. Właściwy organ zgłasza wszelkie pisemne zastrzeżenia do Planu recyklingu statku zakładowi recyklingu statków, właścicielowi statku i Administracji w

ciągu tego 14-dniowego okresu. W przypadku braku takich pisemnych zastrzeżeń, Plan recyklingu statku uważa się za zatwierdzony.

- .5 po zatwierdzeniu zgodnie z pkt 4 powinien być udostępniony do inspekcji Administracji lub jakimkolwiek wyznaczonym inspektorom lub organizacji uznanej przez Administrację; oraz
- .6 jeżeli wykorzystywany jest więcej niż jeden zakład recyklingu statków, należy wskazać zakłady recyklingu statków, które mają być wykorzystywane, oraz określić działania związane z recyklingiem i kolejność ich wykonywania w każdym autoryzowanym zakładzie recyklingu.

Część C - Przeglądy i certyfikacja

Prawidło 10 - Przeglądy

1. Statki, do których ma zastosowanie niniejsza Konwencja, powinny być poddawane przeglądom określonym poniżej:

- .1 przegląd wstępny przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych. Przegląd ten ma na celu sprawdzenie, czy Część I Wykazu, wymagana prawidłem 5, jest zgodna z wymaganiami niniejszej Konwencji;
- .2 przegląd odnowieniowy w odstępach czasu określonych przez Administrację, lecz nie dłuższych niż pięć lat. Przegląd ten ma na celu sprawdzenie, czy Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych, wymagana prawidłem 5, jest zgodna z wymaganiami niniejszej Konwencji;
- .3 przegląd dodatkowy ogólny lub częściowy, stosownie do okoliczności, może być dokonany na wniosek właściciela statku po zmianie, wymianie lub istotnej naprawie konstrukcji statku, jego wyposażenia, systemów, armatury, urządzeń i materiałów. Przegląd powinien gwarantować, że każda taka zmiana, wymiana lub istotna naprawa zostały dokonane w taki sposób, aby statek nadal spełniał wymagania niniejszej Konwencji oraz że Część I Wykazu została odpowiednio, w razie potrzeby, zmieniona; oraz
- .4 przegląd końcowy przed wycofaniem statku z eksploatacji oraz przed rozpoczęciem recyklingu statku. Przegląd ten powinien zweryfikować:
 - .1 czy Wykaz materiałów niebezpiecznych wymagany prawidłem 5.4 jest zgodny z wymaganiami niniejszej Konwencji, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację;

- .2 czy Plan recyklingu statku, wymagany prawidłem 9, właściwie odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiem prawidła 5.4 i zawiera informacje dotyczące ustanowienia, utrzymania i monitorowania warunków dla pomieszczenia bezpiecznego do wejścia i przestrzeni bezpiecznej dla prowadzenia prac gorących; oraz
 - .3 że zakład (zakłady) recyklingu statków, w którym (których) statek ma zostać poddany recyklingowi, posiada (posiadają) ważne zezwolenie zgodnie z niniejszą Konwencją.
2. Przeglądy statków w celu wprowadzenia w życie postanowień niniejszej Konwencji są przeprowadzane przez funkcjonariuszy Administracji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację. Administracja może jednakże powierzyć przeglądy albo wyznaczonym w tym celu inspektorom albo organizacjom przez nią uznanym.
3. Administracja, wyznaczając inspektorów lub upoważniając organizację do przeprowadzania przeglądów, jak określono w ust. 2, upoważnia takich inspektorów lub uznane organizacje co najmniej do:
- .1 wymagania, aby statek, na którym dokonywany jest przegląd, spełniał postanowienia niniejszej Konwencji; oraz
 - .2 przeprowadzania przeglądów i inspekcji, jeśli zażądają tego odpowiednie władze państwa portu, które jest Stroną.
4. W każdym przypadku zainteresowana Administracja jest odpowiedzialna za zapewnienie kompletności i skuteczności przeglądu oraz podejmuje niezbędne ustalenia w celu spełnienia tego obowiązku.
5. Przeglądy wstępne i odnowieniowe powinny być zharmonizowane z przeglądami wymaganymi przez inne obowiązujące akty prawne Organizacji.

Prawidło 11 - Wydawanie i potwierdzanie świadectw

1. Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych jest wydawane przez Administrację albo jakąkolwiek osobę lub organizację przez nią upoważnioną po pomyślnym zakończeniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10, dla wszystkich statków, do których stosuje się prawidło 10, z wyjątkiem statków istniejących, dla których zarówno przegląd wstępny jak i przegląd końcowy przeprowadzane są w tym samym czasie, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

2. Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wydane na wniosek armatora zgodnie z ust. 1, będzie potwierdzone albo przez

Administrację, albo przez jakąkolwiek osobę lub organizację upoważnioną przez nią, po pomyślnym zakończeniu dodatkowego przeglądu przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10.

3. Niezależnie od prawidła 14.2 oraz wymagań prawidła 10.1.2, jeżeli przegląd odnowieniowy jest przeprowadzony w ciągu trzech miesięcy przed datą wygaśnięcia istniejącego świadectwa, nowe świadectwo jest ważne od daty wykonania przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego świadectwa.

4. Gdy przegląd odnowieniowy jest przeprowadzany po dacie wygaśnięcia istniejącego świadectwa, nowe świadectwo jest ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego świadectwa.

5. W przypadku gdy przegląd odnowieniowy jest przeprowadzany wcześniej niż trzy miesiące przed datą wygaśnięcia istniejącego świadectwa, nowe świadectwo jest ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

6. Jeśli świadectwo wydane jest na okres krótszy niż pięć lat, Administracja może przedłużyć ważność certyfikatu poza datę jego wygaśnięcia do maksymalnego okresu określonego w prawidłe 10.1.2.

7. Jeśli przegląd odnowieniowy został przeprowadzony i nowy certyfikat nie może być wydany lub umieszczony na statku przed upływem daty ważności istniejącego certyfikatu, osoba lub organizacja upoważniona przez Administrację może zatwierdzić istniejące świadectwo i takie świadectwo będzie uznane za ważne na dalszy okres, który nie może przekroczyć pięciu miesięcy od daty upływu ważności.

8. Jeżeli statek w chwili wygaśnięcia certyfikatu nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, Administracja może przedłużyć okres ważności świadectwa, ale przedłużenie takie udzielane jest jedynie w celu umożliwienia statkowi zakończenia podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, a następnie jedynie w przypadkach, gdy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadne świadectwo nie może być przedłużone na okres dłuższy niż trzy miesiące, a statek, któremu udzielono przedłużenia, po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie jest uprawniony, na mocy takiego przedłużenia, do opuszczenia tego portu bez posiadania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego nowe świadectwo jest ważne do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

9. Świadczenie wydane dla statku odbywającego krótkie podróże, które nie zostało przedłużone zgodnie z powyższymi postanowieniami niniejszego prawidła może zostać przedłużone przez Administrację na okres do jednego miesiąca od daty upływu jego ważności. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego nowe świadectwo będzie ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty wygaśnięcia istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

10. W szczególnych okolicznościach, określonych przez Administrację, nowe świadectwo nie musi być datowane od daty wygaśnięcia istniejącego świadectwa, zgodnie z wymaganiami ust. 4, 8 lub 9 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach nowe świadectwo jest ważne przez okres nieprzekraczający pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

11. Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu jest wydawane przez Administrację lub jakąkolwiek osobę lub organizację przez nią upoważnioną, po pomyślnym zakończeniu przeglądu końcowego, zgodnie z postanowieniami prawidła 10, dla każdego statku, do którego ma zastosowanie prawidło 10, biorąc pod uwagę zezwolenie wydane zakładowi recyklingu statków i wytyczne opracowane przez Organizację.

12. Certyfikat wydany z upoważnienia jednej ze Stron jest akceptowany przez pozostałe Strony i uznawane do wszystkich celów objętych niniejszą Konwencją za posiadające taką samą ważność jak świadectwo przez nie wydane. Świadectwa będą wydawane lub potwierdzane albo przez Administrację, albo przez jakąkolwiek osobę lub organizację należycie przez nią upoważnioną. W każdym przypadku Administracja bierze na siebie pełną odpowiedzialność za świadectwo.

Prawidło 12 - Wydanie lub potwierdzenie świadectwa przez inną Stronę

1. Na wniosek Administracji inna Strona może spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeżeli stwierdzi, że postanowienia niniejszej Konwencji są spełnione, wydaje lub upoważnia do wydania świadectwa dla statku, a tam gdzie stosowne potwierdza lub upoważnia do potwierdzenia świadectwa na statku, zgodnie z niniejszym Załącznikiem.

2. Kopia świadectwa oraz kopia sprawozdania z przeglądu zostaje przekazana, tak szybko jak to możliwe, Administracji wnioskującej.

3. Świadectwo wydane w ten sposób zawiera oświadczenie, że zostało wydane na wniosek Administracji, która o nie wystąpiła i ma taką samą moc i jest tak samo uznawane, jak świadectwo wydane przez Administrację.

4. Żadne świadectwo nie będzie wydane statkowi uprawnionemu do pływania pod banderą państwa, które nie jest Stroną.

Prawidło 13 - Forma świadectw

Świadectwa są sporządzane w języku urzędowym Strony wydającej, według wzoru określonego w Dodatkach 3 i 4. Jeśli używanym językiem nie jest angielski, francuski lub hiszpański, tekst będzie zawierał tłumaczenie na jeden z tych języków. Administracja może jednak wydać Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych sporządzone wyłącznie w języku urzędowym Strony wydającej statkom nieuczestniczącym w podróży do portów lub terminali przybrzeżnych podlegających jurysdykcji innych Stron niniejszej Konwencji oraz Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu sporządzone wyłącznie w języku urzędowym Strony wydającej statkom poddawanych recyklingowi w zakładach recyklingu statków podlegających jurysdykcji Strony wydającej.

Prawidło 14 - Okres ważności i ważność świadectw

1. Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wydane na mocy prawidła 11 lub 12 traci ważność w każdym z następujących przypadków:

- .1 jeżeli stan statku nie odpowiada zasadniczo danym zawartym w świadectwie, łącznie z przypadkiem, gdy Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych nie jest właściwie prowadzona i uaktualniana i nie odzwierciedla zmian w konstrukcji i wyposażeniu statku, zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację;
- .2 w przypadku przejścia statku pod banderę innego państwa, nowe świadectwo będzie wydane jedynie wówczas, gdy Strona wydająca nowe świadectwo jest w pełni przekonana, że statek spełnia wymagania prawidła 10. W przypadku przeniesienia statku między Stronami, na wniosek złożony w ciągu trzech miesięcy po dokonaniu transferu Strona, pod której banderą statek był poprzednio uprawniony do pływania, tak szybko jak to możliwe, przekazuje Administracji kopie świadectw posiadanych przez statek przed przeniesieniem i, jeśli są dostępne, kopie sprawozdań z odpowiednich przeglądów;
- .3 jeżeli przegląd odnowieniowy nie zostanie zakończony w terminie określonym w prawidła 10.1 i 11; lub
- .4 jeżeli świadectwo nie zostanie potwierdzone zgodnie z prawidłem 11 lub 12.

2. Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych jest wydawane na okres określony przez Administrację, który nie może przekroczyć pięciu lat.

3. Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu jest wydawane na okres określony przez Administrację, który nie przekracza trzech miesięcy.

4. Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu wydane na podstawie prawidła 11 lub 12 traci ważność, jeżeli stan statku nie odpowiada zasadniczo danym zawartym w tym świadectwie.
5. Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu może zostać przedłużone przez Administrację lub przez jakąkolwiek osobę lub organizację przez nią upoważnioną na potrzeby jednorazowej podróży do zakładu recyklingu statków.

ROZDZIAŁ 3 - WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAKŁADÓW RECYKLINGU STATKÓW

Prawidło 15 - Kontrole zakładów recyklingu statków

1. Każda ze Stron ustanawia prawodawstwo, przepisy i normy, które są niezbędne do zapewnienia, aby zakłady recyklingu statków były projektowane, budowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska, zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji.
2. Każda ze Stron ustanawia mechanizm udzielania zezwoleń dla zakładów recyklingu statków, zawierający odpowiednie warunki w celu zapewnienia, że takie zakłady recyklingu statków spełniają wymogi niniejszej Konwencji.
3. Każda Strona ustanawia mechanizm zapewniający, że zakłady recyklingu statków przestrzegają wymogów niniejszego rozdziału, w tym ustanawiają i skutecznie stosują przepisy dotyczące inspekcji, monitorowania i ich egzekwowania, w tym dotyczące uprawnień do wejścia na teren zakładu i pobierania próbek. Mechanizm taki może obejmować program audytu przeprowadzanego przez właściwy organ (organy) lub organizację uznaną przez Stronę, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację, a wyniki tych audytów powinny być przekazywane Organizacji.
4. Każda Strona wyznacza jeden lub więcej właściwych organów oraz jeden punkt kontaktowy, z którego korzystać będzie Organizacja, Strony niniejszej Konwencji oraz inne zainteresowane podmioty w sprawach związanych z zakładami recyklingu statków działającymi w ramach jurysdykcji tej Strony.

Prawidło 16 - Zezwolenie dla zakładów recyklingu statków

1. Zakłady recyklingu statków, które poddają recyklingowi statki, do których ma zastosowanie niniejsza Konwencja, lub statki traktowane w podobny sposób zgodnie z art. 3 ust. 4, otrzymują od Strony zezwolenie, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

2. Zezwolenie jest wydawane przez właściwy organ (właściwe organy) i obejmuje weryfikację dokumentacji wymaganej na mocy niniejszej Konwencji oraz inspekcję na miejscu. Właściwy organ (właściwe organy) może (mogą) jednak powierzyć autoryzację zakładów recyklingu statków uznanym przez siebie organizacjom.

3. Strona powiadamia Organizację o szczegółowym zakresie odpowiedzialności i warunkach uprawnień przekazanych uznanym organizacjom, w celu przekazania ich Stronom. W każdym przypadku właściwy organ (właściwe organy) ponosi (ponoszą) pełną odpowiedzialność za wydane zezwolenie.

4. Zezwolenie sporządza się w formie określonej w Dodatku 5. Jeżeli językiem nie jest angielski, francuski lub hiszpański, tekst powinien zawierać tłumaczenie na jeden z tych języków.

5. Zezwolenie jest ważne przez okres określony przez Stronę, ale nie przekraczający pięciu lat. Strona określa warunki wydania, cofnięcia, zawieszenia, zmiany i odnowienia zezwolenia oraz przekazuje te warunki zakładom recyklingu statków. Jeżeli zakład recyklingu statków odmawia przeprowadzenia inspekcji przez właściwy organ (właściwe organy) lub uznaną organizację działającą w jego/jej imieniu, zezwolenie zostaje zawieszono lub cofnięte.

6. Jeżeli w zakładzie recyklingu statków wystąpią zdarzenia lub zostaną podjęte działania, które skutkują tym, że warunki udzielenia zezwolenia nie są już spełniane, zakład recyklingu statków informuje o tym właściwy organ (właściwe organy). Właściwy organ (właściwe organy) może (mogą) podjąć decyzję o zawieszeniu lub cofnięciu zezwolenia lub zażądać od zakładu recyklingu statków działań naprawczych.

Prawidło 17 - Wymogi ogólne

1. Zakłady recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, ustanawiają systemy zarządzania, procedury i techniki, które nie stanowią zagrożenia dla zdrowia pracowników lub ludności zamieszkującej w pobliżu zakładu recyklingu statków i które będą zapobiegać, ograniczać, minimalizować i w praktycznie możliwym zakresie eliminować niekorzystne skutki dla środowiska spowodowane przez recykling statków, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

2. Zakłady recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, w odniesieniu do statków, do których stosuje się niniejsza Konwencja lub statków traktowanych podobnie, zgodnie z art. 3 ust. 4:

.1 przyjmują wyłącznie statki, które:

.1 są zgodne z niniejszą Konwencją; lub

- .2 spełniają wymagania niniejszej Konwencji;
 - .2 przyjmują wyłącznie statki, do których recyklingu są uprawnione;
oraz
- .3 posiadają dokumentację potwierdzającą posiadanie zezwolenia, jeżeli takiej dokumentacji zażąda właściciel statku, który rozważa recykling statku w tym zakładzie recyklingu.

Prawidło 18 - Plan zakładu recyklingu statków

Zakłady recyklingu, którym Strona udzieliła zezwolenia, przygotowują Plan zakładu recyklingu statków. Plan ten musi zostać przyjęty przez zarząd lub odpowiedni organ zarządzający przedsiębiorstwem recyklingu i powinien zawierać:

- .1 politykę zapewniającą bezpieczeństwo pracowników oraz ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego, w tym określenie celów prowadzących do minimalizacji i eliminacji, w takim stopniu w jakim jest to praktycznie możliwe, niekorzystnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska spowodowanych przez recykling statków;
- .2 system zapewniający wdrożenie wymagań określonych w niniejszej Konwencji, osiągnięcie celów określonych w polityce przedsiębiorstwa recyklingu oraz ciągłe doskonalenie procedur i standardów stosowanych w działalności związanej z recyklingiem statków;
- .3 określenie ról i odpowiedzialności pracodawców i pracowników w procesie recyklingu statków;
- .4 program dostarczania odpowiednich informacji i szkolenia pracowników w celu bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska działania zakładu recyklingu statków;
- .5 plan gotowości i reagowania na sytuacje kryzysowe;
- .6 system monitorowania wyników recyklingu statku;
- .7 system ewidencji pokazujący, jak prowadzony jest recykling statku;
- .8 system raportowania o zrzutach, emisjach, incydentach i wypadkach powodujących szkodę, lub mogących spowodować szkodę, dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego;
oraz
- .9 system zgłaszania chorób zawodowych, wypadków, urazów i innych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Prawidło 19 - Zapobieganie szkodliwym skutkom dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego

Zakłady recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, ustanawiają i stosują procedury w celu:

- .1 zapobiegania wybuchom, pożarom i innym niebezpiecznym warunkom przez zapewnienie, aby procedury i warunki w przestrzeniach bezpiecznych dla prowadzenia prac gorących były określone, utrzymywane i monitorowane w całym procesie recyklingu statków;
- .2 zapobiegania szkodom powodowanym przez niebezpieczną atmosferę i inne niebezpieczne warunki przez zapewnienie, aby procedury i warunki w pomieszczeniu bezpiecznym do wejścia były określone, utrzymywane i monitorowane w pomieszczeniach statku, w tym w przestrzeniach zamkniętych, w całym procesie recyklingu statków;
- .3 zapobiegania innym wypadkom, chorobom zawodowym i obrażeniom oraz innym niekorzystnym skutkom dla zdrowia ludzkiego i środowiska; oraz
- .4 zapobiegania rozlewom lub emisjom podczas recyklingu statków, które mogą spowodować szkody dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska naturalnego, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

Prawidło 20 - Bezpieczne i przyjazne dla środowiska zarządzanie materiałami niebezpiecznymi

1. Zakłady recyklingu, którym Strona udzieliła zezwolenia, zapewniają bezpieczne i przyjazne dla środowiska usunięcie wszelkich materiałów niebezpiecznych znajdujących się na statku, który uzyskał świadectwo zgodnie z prawidłem 11 lub 12. Osoba (osoby) odpowiedzialna (odpowiedzialne) za operacje recyklingu oraz pracownicy muszą znać wymogi niniejszej Konwencji dotyczące ich zadań, a w szczególności, aktywnie korzystać z Wykazu materiałów niebezpiecznych i Planu recyklingu statku przed i podczas usuwania materiałów niebezpiecznych.

2. Zakłady recyklingu, którym Strona udzieliła zezwolenia, zapewniają że wszystkie materiały niebezpieczne wyszczególnione w Wykazie zostały zidentyfikowane, oznakowane, zapakowane i usunięte w maksymalnym możliwym stopniu przed pocięciem przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych pracowników, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację, w szczególności:

- .1 niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady;

- .2 substancje lub przedmioty zawierające metale ciężkie, takie jak ołów, rtęć, kadm i chrom sześciowartościowy;
- .3 farby i powłoki, które są wysoce łatwopalne i/lub prowadzą do uwolnień toksycznych;
- .4 azbest i materiały zawierające azbest;
- .5 PCB i materiały zawierające PCB, przy zapewnieniu, że podczas takich operacji unika się stosowania urządzeń wytwarzających ciepło;
- .6 CFC i halony; oraz
- .7 inne materiały niebezpieczne, niewymienione powyżej, które nie są częścią konstrukcji statku.

3. Zakłady recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, powinny zapewnić i zagwarantować bezpieczne i przyjazne dla środowiska gospodarowanie wszystkimi materiałami niebezpiecznymi i odpadami usuniętymi ze statku poddawanego recyklingowi w danym zakładzie recyklingu statków. Aby zapewnić dalsze bezpieczne i przyjazne dla środowiska gospodarowanie materiałami, powinny być określone miejsca zarządzania materiałami i ich usuwania.

4. Wszystkie odpady powstałe w wyniku recyklingu powinny być przechowywane oddzielnie od materiałów i urządzeń nadających się do recyklingu, oznakowane, przechowywane w odpowiednich warunkach, które nie stanowią zagrożenia dla pracowników, zdrowia ludzkiego lub środowiska, i przekazywane wyłącznie do zakładu gospodarki odpadami upoważnionego do ich przetwarzania i usuwania w sposób bezpieczny i ekologiczny.

Prawidło 21 - Gotowość na wypadek awarii i reagowanie na nią

Zakłady recyklingu statków, którym Strona udzieliła zezwolenia, ustanawiają i utrzymują plan gotowości i reagowania na wypadek awarii. Plan ten sporządza się z uwzględnieniem lokalizacji i środowiska, w którym znajduje się zakład, oraz uwzględnia rozmiar i charakter działań związanych z każdą operacją recyklingu statku. Plan powinien ponadto:

- .1 zapewnić, że istnieją niezbędne procedury i wyposażenie, których należy przestrzegać i stosować w przypadku awarii, oraz że przeprowadzane są regularnie ćwiczenia;
- .2 zapewnić, aby w przypadku awarii w zakładzie recyklingu statków zapewnione były niezbędne informacje, komunikacja wewnętrzna i koordynacja w celu ochrony wszystkich osób i środowiska;

- .3 zapewnić komunikację oraz przekazywanie informacji odpowiedniemu właściwemu organowi (właściwym organom), ludziom w sąsiedztwie i służbom ratowniczym;
- .4 zapewnić pierwszą pomoc i pomoc medyczną, gaszenie pożarów i ewakuację wszystkich osób przebywających w zakładzie recyklingu statków, oraz zapobieganie zanieczyszczeniom; a także
- .5 zapewnić odpowiednie informacje i szkolenia dla wszystkich pracowników zakładu recyklingu statków, na wszystkich poziomach, zgodnie z ich kompetencjami, w tym regularne ćwiczenia w zakresie zapobiegania sytuacjom awaryjnym, gotowości i procedur reagowania.

Prawidło 22 - Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników

1. Zakłady recyklingu statków posiadające zezwolenie Strony zapewniają bezpieczeństwo pracowników za pomocą środków, które obejmują:

- .1 zapewnienie dostępności, konserwacji i stosowania osobistego wyposażenia ochronnego i odzieży potrzebnych do wszystkich operacji związanych z recyklingiem statku;
- .2 zapewnienie programów szkoleniowych umożliwiających pracownikom bezpieczne wykonywanie wszystkich operacji związanych z recyklingiem statku, do których zostali wyznaczeni; oraz
- .3 zapewnienie, aby wszyscy pracownicy zakładu recyklingu statków odbyli odpowiednie szkolenie i zaznajomienie przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań związanych z recyklingiem statków.

2. Zakłady recyklingu statków posiadające zezwolenie Strony zapewniają i gwarantują stosowanie środków ochrony osobistej dla operacji wymagających takiego użycia, w tym:

- .1 ochronę głowy;
- .2 ochronę twarzy i oczu;
- .3 ochronę rąk i stóp;
- .4 sprzęt ochrony dróg oddechowych;
- .5 ochronę słuchu;
- .6 środki ochrony przed skażeniem radioaktywnym;
- .7 ochronę przed upadkiem z wysokości; oraz
- .8 odpowiednią odzież.

3. Zakłady recyklingu statków posiadające zezwolenie Strony mogą współpracować w zakresie szkolenia pracowników. Uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację, programy szkoleniowe określone w ust. 1.2 niniejszego prawidła powinny:

- .1 obejmować wszystkich pracowników, w tym personel kontraktowy i pracowników zakładu recyklingu statków;
- .2 być prowadzone przez osoby kompetentne;
- .3 przewidywać szkolenia wstępne i odświeżające, w odpowiednich odstępach czasu;
- .4 obejmować ocenę zrozumienia i zapamiętania szkolenia przez jego uczestników;
- .5 być poddawane okresowym przeglądom i modyfikowane w miarę potrzeb; oraz
- .6 być udokumentowane.

Prawidło 23 - Zgłaszanie incydentów, wypadków, chorób zawodowych i skutków chorób przewlekłych

1. Zakłady recyklingu statków posiadające zezwolenie Strony zgłaszają właściwemu organowi (właściwym organom) wszelkie incydenty, wypadki, choroby zawodowe lub skutki chorób przewlekłych, powodujące lub mogące powodować zagrożenia dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego lub środowiska.
2. Zgłoszenia zawierają opis incydentu, wypadku, choroby zawodowej lub skutków chorób przewlekłych, ich przyczyny, podjęte działania zaradcze oraz konsekwencje i działania naprawcze, które należy podjąć.

ROZDZIAŁ 4 - WYMAGANIA DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Prawidło 24 - Wstępne powiadomienie i wymagania dotyczące raportowania

1. Właściciel statku powiadamia Administrację w odpowiednim czasie i na piśmie o zamiarze poddania statku recyklingowi, aby umożliwić Administracji przygotowanie się do przeglądu i certyfikacji wymaganych przez niniejszą Konwencję.
2. Zakład recyklingu statków, przygotowując się do odbioru statku do recyklingu, powiadamia w odpowiednim czasie i na piśmie swój właściwy organ (właściwe organy) o tym zamiarze. Powiadomienie zawiera co najmniej następujące dane dotyczące statku:

- .1 nazwa państwa, do podnoszenia bandery którego statek jest uprawniony;
 - .2 data rejestracji statku w tym państwie
 - .3 numer identyfikacyjny statku (numer IMO);
 - .4 numer kadłuba w przypadku dostawy nowego statku;
 - .5 nazwa i typ statku;
 - .6 port, w którym statek jest zarejestrowany;
 - .7 nazwę i adres właściciela statku, jak również numer identyfikacyjny IMO właściciela rejestrowego;
 - .8 nazwa i adres armatora, jak również numer identyfikacyjny armatora nadany przez IMO;
 - .9 nazwy wszystkich towarzystw klasyfikacyjnych, w których statek jest sklasyfikowany;
 - .10 główne dane statku (długość całkowita, szerokość konstrukcyjna, wysokość konstrukcyjna, masa statku pustego, pojemność brutto i netto oraz typ silnika i jego parametry);
 - .11 Wykaz materiałów niebezpiecznych; oraz
 - .12 projekt Planu recyklingu statku do zatwierdzenia zgodnie z prawidłem 9.
3. Gdy statek przeznaczony do recyklingu uzyskał Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu, zakład recyklingu statków przekazuje właściwemu organowi (właściwym organom) informację o planowanym rozpoczęciu recyklingu statku. Sprawozdanie musi być zgodne ze wzorem sprawozdania określonym w Dodatku 6 i musi zawierać co najmniej kopię Międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu. Recykling statku nie może rozpocząć się przed złożeniem takiej informacji.

Prawidło 25 - Składanie sprawozdań po zakończeniu recyklingu

Po zakończeniu częściowego lub całkowitego recyklingu statku zgodnie z wymogami niniejszej Konwencji, zakład recyklingu statków wydaje oświadczenie o zakończeniu recyklingu i przekazuje je właściwemu organowi (właściwym organom). Oświadczenie to należy sporządzić w sposób przedstawiony w Dodatku 7. Właściwy organ (właściwe organy) przesyła (przesyłają) kopię oświadczenia do Administracji, która wydała Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu dla statku. Zaświadczenie wydaje się w ciągu 14 dni od daty częściowego lub całkowitego recyklingu statku zgodnie z Planem recyklingu statku i zawiera ono sprawozdanie o incydentach i wypadkach mających szkodliwy wpływ na zdrowie ludzkie i/lub środowisko, jeżeli takie miały miejsce.

DODATEK 1

KONTROLA MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontroli
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach zabroniona jest nowa instalacja materiałów, które zawierają azbest.
Substancje zubożające warstwę ozonową	<p>Substancje zubożające warstwę ozonową oznaczają substancje kontrolowane zdefiniowane w art. 1 ust. 4 Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową, z 1987 r., wymienione w załącznikach A, B, C lub E do tego Protokołu, obowiązujących w czasie stosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.</p> <p>Substancje zubożające warstwę ozonową, które mogą znajdować się na statku obejmują, między innymi:</p> <ul style="list-style-type: none"> halon 1211 bromochlorodifluorometan halon 1301 bromotrifluorometan halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany również jako halon 114B2) 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 	Nowe instalacje, które zawierają substancje zubożające warstwę ozonową są zakazane na wszystkich statkach, z wyjątkiem nowych instalacji zawierających wodorochlorofluorowęglowodory (HCFCs), które są dozwolone do dnia 1 stycznia 2020 r.
Polichlorowane bifenyle (PCB)	"Polichlorowane bifenyle" oznaczają związki aromatyczne powstałe w taki sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenylu (dwa pierścienie benzeny połączone pojedynczym wiązaniem węgiel-węgiel) mogą być zastąpione przez do dziesięciu atomów chloru	Na wszystkich statkach zabroniona jest nowa instalacja materiałów, które zawierają polichlorowane bifenyle.

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontroli
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe uregulowane w załączniku I do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach, 2001 r. (Konwencja AFS) obowiązującym w czasie stosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.	1. Żaden statek nie może stosować systemów przeciwporostowych zawierających organiczne związki cyny jako substancje biobójcze lub jakiegokolwiek inny system przeciwporostowy, którego stosowanie lub użycie jest zakazane przez Konwencję AFS. 2. Na nowych statkach lub w nowej instalacji na wszystkich statkach zabrania się stosowania lub używania związków lub systemów przeciwporostowych w sposób niezgodny z Konwencją AFS.

DODATEK 2**MINIMALNY WYKAZ POZYCJI DO WYKAZU MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH**

Wszelkie materiały niebezpieczne wymienione w Dodatku 1
Kadm i związki kadmu
Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego
Ołów i związki ołowiu
Rtęć i związki rtęci
Polibromowane bifenyly (PBB)
Polibromowane etery difenyłowe (PBDE)
Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)
Substancje radioaktywne
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany C10-C13)

DODATEK 3
**WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA
INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH**
**MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH**

(Uwaga: Niniejsze świadectwo jest uzupełnione o Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na mocy postanowień Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r., (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia Rządu

.....
(Pełna nazwa Państwa)

przez
(Pełna nazwa osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku

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

Dane szczegółowe dotycząca Części I Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Części I Wykazu materiałów niebezpiecznych:

Uwaga: Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych, zgodnie z wymaganiami przepisu 5 Załącznika do Konwencji, jest zasadniczą częścią Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych i musi być zawsze dołączona do Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych powinna być sporządzona na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek został poddany przeglądowi zgodnie z przepisem 10 Załącznika do Konwencji; oraz
2. przegląd wykazał, że Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest w pełni zgodna z obowiązującymi wymaganiami Konwencji.

Data zakończenia przeglądu, na którym opiera się niniejsze świadectwo:

..... (dzień/miesiąc/rok)

Niniejsze świadectwo jest ważne do (dzień/miesiąc/rok)

Wydane w:

(Miejsce wydania świadectwa)

(dzień/miesiąc/rok)

(Data wydania) (Podpis upoważnionego urzędnika wydającego świadectwo)

(Pieczęć organu władzy)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA,
JEŻELI JEST ONO WAŻNE PRZEZ MNIEJ NIŻ PIĘĆ LAT
W PRZYPADKU ZASTOSOWANIA PRAWIDŁA 11.6*.**

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11.6 Załącznika do Konwencji, uznaje się za ważne do dnia

(dzień/miesiąc/rok):

Podpisano:

(Podpis należyście upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data: (dzień/miesiąc/rok)

(Pieczęć organu władzy)

**POTWIERDZENIE, JEŻELI PRZEGLĄD ODNOWIENIOWY
ZOSTAŁ ZAKOŃCZONY I MA ZASTOSOWANIE PRAWIDŁO 11.7***

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, a niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11.7 Załącznika do Konwencji, uznaje się za ważne do dnia

(dzień/miesiąc/rok):

Podpisano:

(Podpis należyście upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data: (dzień/miesiąc/rok)

(Pieczęć organu władzy)

* Ta strona potwierdzenia w przeglądzie zostanie powielona i dodana do świadectwa, jeżeli Administracja uzna to za konieczne.

POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA DO CZASU DOTARCIA DO PORTU PRZEGLĄDU LUB NA OKRES KARENCJI, JEŻELI STOSUJE SIĘ PRAWIDŁO 11.8 LUB 11.9*.

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11.8 lub 11.9** Załącznika do Konwencji uznaje się za ważne do dnia

(dzień/miesiąc/rok):

Podpisano:

(Podpis należycie upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data: (dzień/miesiąc/rok)

(Pieczęć organu władzy)

POTWIERDZENIE PRZEGLĄDU DODATKOWEGO*

Podczas dodatkowego przeglądu, zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji, stwierdzono, że statek odpowiada odpowiednim postanowieniom Konwencji.

Podpisano:

(Podpis należycie upoważnionego urzędnika)

Miejscowość:

Data: (dzień/miesiąc/rok)

(Pieczęć organu władzy)

* Ta strona potwierdzenia w przeglądzie zostanie powielona i dodana do świadectwa, jeżeli Administracja uzna to za konieczne.

** Niepotrzebne skreślić.

DODATEK 4

**WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA
GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU**

MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU

(Uwaga: Do niniejszego świadectwa należy załączyć Wykaz materiałów niebezpiecznych i Plan recyklingu statku)

(Pieczęć urzędowa)

(Państwo)

Wydane na mocy postanowień Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r., (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia Rządu

.....
(Pełna nazwa Państwa)

przez

(Pełne oznaczenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)

Dane statku

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

Dane dotyczące zakładu (zakładów) recyklingu statków

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Numer identyfikacyjny* przedsiębiorstwa recyklingu statków	
Pełny adres	
Data wygaśnięcia DASR	

* Numer ten jest oparty na dokumencie zezwalającym na prowadzenie recyklingu statków (DASR).

Dane szczegółowe dotyczące Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Wykazu materiałów niebezpiecznych:

.....

Uwaga: Wykaz materiałów niebezpiecznych, zgodnie z wymogami przepisu 5 Załącznika do Konwencji, jest istotną częścią Międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu i musi być zawsze dołączony do Międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu. Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być sporządzony na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

Szczegółowe informacje dotyczące Planu recyklingu statków

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Planu recyklingu statku:

Uwaga: Plan recyklingu statku, zgodnie z wymaganiami przepisu 9 Załącznika do Konwencji, jest istotną częścią Międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu i musi być zawsze dołączony do Międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek został poddany przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji;
2. statek posiada ważny Wykaz materiałów niebezpiecznych zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji;
3. Plan recyklingu statku, wymagany prawidłem 9, właściwie odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych, zgodnie z prawidłem 5.4, i zawiera informacje dotyczące utworzenia, utrzymania i monitorowania warunków dla pomieszczenia bezpiecznego do wejścia oraz przestrzeni bezpiecznej dla prowadzenia prac gorących; a także
4. zakład (zakłady) recyklingu statków, w którym (których) statek ma zostać poddany recyklingowi, posiada (posiadają) ważne zezwolenie zgodnie z Konwencją.

Niniejsze świadectwo jest ważne do (dzień/miesiąc/rok)

(Data)

Wydane w:

(Miejsce wydania świadectwa)

(dzień/miesiąc/rok)

*(Data wydania) (Podpis upoważnionego urzędnika wydającego świadectwo)**(Pieczęć organu władzy)*

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻENIA WAŻNOŚCI ŚWIADECTWA
DO CZASU DOTARCIA DO PORTU ZAKŁADU RECYKLINGU
STATKÓW NA OKRES KARENCCI, JEŻELI ZASTOSOWANIE MA
PRAWIDŁO 14.5*.**

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 14.5 Załącznika do Konwencji,
uznaje się za ważne na potrzeby jednorazowej podróży

z portu:

do portu:

Podpisano:

(Podpis należycie upoważnionego urzędnika)

Miejsce:

Data: (dzień/miesiąc/rok)

(Pieczęć organu władzy)

* Ta strona potwierdzenia zostanie powielona i dodana do świadectwa, jeżeli
Administracja uzna to za konieczne.

DODATEK 5

WZÓR ZEZWOLENIA DLA ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

Dokument zezwolenia na prowadzenie recyklingu statków (DASR) zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r.

Wydany na mocy postanowień Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r., (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia Rządu:

.....
 (Pełna nazwa Państwa)

przez
 (Pełna nazwa właściwego organu zgodnie z Konwencją)

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa zajmującego się recyklingiem	
Pełny adres zakładu recyklingu statków	
Główna osoba kontaktowa	
Numer telefonu	
Adres e-mail	
Nazwa, adres i informacje kontaktowe przedsiębiorstwa właścicielskiego	
Język (języki) roboczy (robocze)	

Niniejszym sprawdzono, że zakład recyklingu statków wdrożył systemy zarządzania, procedury i techniki zgodnie z rozdziałami 3 i 4 Załącznika do Konwencji.

Niniejsze zezwolenie jest ważne do i podlega ograniczeniom określonym w załączonym suplemencie.

Niniejsze zezwolenie podlega zmianie, zawieszeniu, wycofaniu lub okresowemu odnowieniu zgodnie z prawidłem 16 Załącznika do Konwencji.

Wydane w

(Miejsce wystawienia upoważnienia)

(dzień/miesiąc/rok)

(Data wydania) (Podpis upoważnionego urzędnika wydającego zezwolenie)

.....

(Wpisane maszynowo nazwisko i tytuł należycie upoważnionego urzędnika wystawiającego upoważnienie)

(Pieczęć organu władzy)

SUPLEMENT DO:

Dokumentu zezwalającego na podjęcie recyklingu statków (DASR) zgodnie z Międzynarodową konwencją z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r.

Uwagi:

1. Ten dokument jest na stałe dołączony do DASR. DASR powinien być dostępny w zakładzie recyklingu statków przez cały czas.
2. Wszystkie procedury, plany i inne dokumenty opracowane przez zakład recyklingu statków i wymagane zgodnie z warunkami, na podstawie których wydano DASR, muszą być dostępne w języku roboczym zakładu recyklingu oraz w języku angielskim, francuskim lub hiszpańskim.
3. Zezwolenie podlega ograniczeniom określonym w niniejszym suplemencie.

1 WARUNKI OGÓLNE

1.1 Wymogi Konwencji

Zakład recyklingu statków spełnia wymagania w zakresie zaprojektowania, budowy i eksploatacji w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska zgodnie z Konwencją, w tym spełnia odpowiednie wymagania dotyczące:

Prawidło 16 - Zezwolenie dla zakładów recyklingu statków

Prawidło 17 - Wymogi ogólne

Prawidło 18 - Plan zakładu recyklingu statków

Prawidło 19 - Zapobieganie szkodliwym skutkom dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego

Prawidło 20 - Bezpieczne i przyjazne dla środowiska zarządzanie materiałami niebezpiecznymi

Prawidło 21 - Gotowość na wypadek awarii i reagowanie na nią

Prawidło 22 - Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników

Prawidło 23 - Zgłaszanie incydentów, wypadków, chorób zawodowych i skutków chorób przewlekłych

Prawidło 24 - Wstępne powiadomienie i wymagania dotyczące raportowania

Prawidło 25 - Składanie sprawozdań po zakończeniu recyklingu

Wymagania te nakładane są na zakład recyklingu statków w drodze

.....
*(Określić zezwolenie, licencję, upoważnienie, normy prawne lub inny mechanizm,
 który ma zastosowanie)*

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny planu zakładu recyklingu statków:

.....

1.2 Przyjmowanie statków

W przypadku statków, do których ma zastosowanie Konwencja, oraz statków traktowanych podobnie, zgodnie z art. 3 ust. 4 Konwencji, zakład recyklingu statków może przyjąć statek do recyklingu tylko zgodnie z prawidłem 17 Załącznika do Konwencji.

1.3 Warunki dla pomieszczenia bezpiecznego do wejścia oraz przestrzeni bezpiecznej dla prowadzenia prac gorących

Zakład recyklingu statków jest w stanie ustanowić, utrzymać i monitorować warunki dla pomieszczenia bezpiecznego do wejścia oraz przestrzeni bezpiecznej dla prowadzenia prac gorących w trakcie całego procesu recyklingu statków.

1.4 Zarządzanie materiałami niebezpiecznymi

Zakład recyklingu statków został zaprojektowany, zbudowany, eksploatowany i zobowiązany do zapewnienia, aby zarządzanie wszystkimi materiałami niebezpiecznymi było bezpieczne i przyjazne dla środowiska, zgodnie z Konwencją i wszystkimi odpowiednimi krajowymi lub miejscowymi przepisami/wymaganiami.

1.5 Mapa i lokalizacja operacji recyklingu statków

Mapa granic zakładu recyklingu statków i lokalizacji operacji recyklingu statków w jego obrębie jest załączona.

2 MOŻLIWOŚCI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

2.1 Wielkość statków

Zakład recyklingu statków jest upoważniony do przyjęcia statku do recyklingu z zastrzeżeniem następujących ograniczeń wielkości:

Maksymalny rozmiar		Inne ograniczenia
Długość		
Szerokość		
Waga statku pustego		

2.2 Bezpieczne i przyjazne dla środowiska gospodarowanie materiałami niebezpiecznymi

Zakład recyklingu statków jest uprawniony do przyjęcia do recyklingu statku, który posiada materiały niebezpieczne określone w poniższej tabeli, z zastrzeżeniem warunków podanych poniżej:

Materiały niebezpieczne (*4)	Zarządzanie materiałami niebezpiecznymi			Upoważnienie / ograniczenia
	Usuwanie 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 związki kadmu				
Chrom sześćo-wartościowy i związki chromu sześciowartościowo-wego				
Ołów i związki ołowiu				
Rtęć i związki rtęci				
Polibromowane bifenyle (PBBs)				
Polibromowane etery difenyłowe (PBDE)				
Naftaleny polichlorowane (więcej niż 3 atomy chloru)				
Substancje radioaktywne				
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany C10-C13)				
Niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady				
Farby i powłoki, które są wysoce łatwopalne i/lub prowadzące do toksycznego uwalniania				
Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej, i które nie są częścią konstrukcji statku (wymienić)				

Uwagi:

- *1 Przetwarzanie oznacza przetwarzanie materiałów niebezpiecznych w zakładzie recyklingu statków, takie jak:
 - a. spalanie materiałów niebezpiecznych;
 - b. rekultywacja materiałów niebezpiecznych; oraz
 - c. obróbka pozostałości olejowych.
- *2 Jeśli tak (T), należy wskazać w Planie zakładu recyklingu statków odpowiedzialnych pracowników upoważniony do przeprowadzenia usunięcia, wraz z numerem certyfikatu lub innymi istotnymi informacjami.
- *3 Jeżeli nie (N), opisać w Planie recyklingu statku, gdzie materiały niebezpieczne mają zostać przetworzone/unieszkodliwione.
- *4 Te materiały niebezpieczne są wyszczególnione w Dodatkach 1 i 2 oraz prawidło 20 Konwencji.

DODATEK 6

WZÓR SPRAWOZDANIA Z PLANOWANEGO ROZPOCZĘCIA RECYKLINGU STATKU

Zakład.
(Nazwa zakładu recyklingu statków)

mieszczący się w
(Pełny adres zakładu recyklingu statków)

któremu wydano zezwolenie zgodnie z wymogami Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r. (zwanej dalej „Konwencją”) do prowadzenia recyklingu statków z upoważnienia Rządu:

.....
(Pełna nazwa kraju)

jak wskazano w dokumencie zezwalającym na prowadzenia recyklingu statków
wydanym

w
(Miejsce wydania zezwolenia)

przez
(Pełna nazwa właściwego organu zgodnie z Konwencją)

w dniu (dzień/miesiąc/rok)
(Data wydania)

niniejszym informuje, że zakład recyklingu statków jest pod każdym względem gotowy do rozpoczęcia recyklingu statku
(Numer IMO)

Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu wydane zgodnie z postanowieniami Konwencji z upoważnienia Rządu

.....
(Pełna nazwa kraju)

przez.
(Pełne oznaczenie osoby lub organizacji upoważnionej zgodnie z postanowieniami Konwencji)

w dniu (dzień/miesiąc/rok)
(Data wydania)

jest załączone.

Podpisano:

DODATEK 7

WZÓR OŚWIADCZENIA O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

OŚWIADCZENIE O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

Niniejszy dokument stanowi oświadczenie o zakończeniu recyklingu statku dla

.....
(Nazwa statku w chwili przyjęcia do recyklingu/ w chwili wyrejestrowania)

Dane statku w stanie, w jakim został przyjęty do recyklingu

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

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

Statek został poddany recyklingowi zgodnie z Planem recyklingu statku w ramach Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r. (zwanej dalej „Konwencją”) w:

.....
(Nazwa i lokalizacja autoryzowanego zakładu recyklingu statków)

a recykling statku zgodnie z wymogami Konwencji został zakończony dnia:

(dzień/miesiąc/rok)

(Data zakończenia)

Wydano w

(Miejsce wydania poświadczenia o zakończeniu)

(dzień/miesiąc/rok)

(Data wydania)(Podpis właściciela zakładu recyklingu statków lub przedstawiciela działającego w jego imieniu)

PODSUMOWANIE

Konwencja z Hongkongu od początku spotykała się ze sprzeciwem i nadal jest krytykowana przez aktywistów środowiskowych za niezakazanie recyklingu statków metodą *beaching*. W trakcie tworzenia konwencji HKC wielokrotnie pojawiały się propozycje zakazu tej metody, jednak twórcy Konwencji zdali sobie sprawę, że zakazanie metody *beaching* na mocy Konwencji nie byłoby skuteczne, ponieważ obecnie około trzech czwartych światowych zdolności w zakresie recyklingu wykorzystuje tę właśnie metodę. Gdyby HKC zakazała metody *beaching*, to ostatecznie doprowadziłoby to do powstania dwóch odrębnych reżimów recyklingu statków na świecie. Jednego zgodnego ze standardami Konwencji, a drugiego – nieuregulowanego (według standardów międzynarodowych) recyklingu w stoczniach złomowych w państwach, które nadal stosują *beaching*. Ponieważ sprzedaż statków i zmiana bandery zawsze będzie legalna, a tym samym możliwe jest uniknięcie wymogów państwa bandery do wdrożenia konwencji z Hongkongu, to właściciele statków mieliby wybór reżimu, w którym mogą poddawać recyklingowi swoje statki. Nie ulega wątpliwości, że w dłuższej perspektywie musi zostać zapewniony jeden międzynarodowy standard recyklingu statków.

W przetłumaczonym akcie prawa międzynarodowego zagadnienie recyklingu statków zostało uregulowane niezwykle szeroko. Poruszono w nim kwestie dotyczące zarówno statków morskich (i nie tylko tych przeznaczonych na złom), jak i stoczni złomowych (zakładów recyklingu statków). Ustalono zostały wymagania dotyczące projektowania, budowy, eksploatacji i konserwacji statków w aspekcie użycia i stosowania materiałów niebezpiecznych. Określony został sposób przygotowania statku do recyklingu oraz system przeglądów statków i rodzaje wydawanych im świadectw. Przedstawione zostały szczegółowe wymogi dotyczące stoczni złomowych, w tym wydawanie zezwoleń na prowadzenie recyklingu, kontrole, a także zasady bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania materiałami niebezpiecznymi. Sporo miejsca poświęcono w Konwencji sprawom bezpieczeństwa i szkolenia robotników pracujących przy złomowaniu statków. Wprowadzono obowiązek zgłaszania incydentów, wypadków i chorób zawodowych. Ustalono także zasady dotyczące sprawozdawczości dotyczące powiadamiania o zamiarze poddania statku recyklingowi, powiadamiania o rozpoczęciu i zakończeniu recyklingu statku.

Dla ustanowienia i rygorystycznego egzekwowania minimalnych norm w zakresie recyklingu statków na całym świecie nie ma innej alternatywy, jak powszechne wdrożenie konwencji międzynarodowej. Taka jest właśnie rola i zapewne przyszłość Konwencji z Hongkongu z 2009 r.

SHIP RECYCLING (PART 2). HONG KONG CONVENTION IN POLISH TRANSLATION

Keywords: Hong Kong Convention, ship recycling, hazardous material, ship recycling facility, ship recycling plan, ship recycling facility plan, international certificate on inventory of hazardous materials, international ready for recycling certificate.

Abstract

The Hong Kong Convention is an international attempt to regulate the scrapping of seagoing ships. It aims to ensure that ships recycled at the end of their lives do not pose unnecessary risks to health, safety and the environment. It aims to address all problems associated with ship recycling, including the fact that ships sold for scrap may contain environmentally hazardous substances such as asbestos, heavy metals, hydrocarbons, ozone-depleting substances and others. The Convention provisions also aim to improve working and environmental conditions at many ship recycling sites around the world. The second part of this article on the scrapping of seagoing ships is a translation into Polish of the English text of the Convention adopted in May 2009 by the International Conference on the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships.

BIBLIOGRAFIA

- Ahmed I., *Towards a Safe and Sustainable Industry of Ship Breaking: International Initiatives and South Asian Response*, Journal of Maritime Law&Commerce, vol. 51, nNo. 3, July, 2020, s. 226; <https://www.jmlc.org/Ahmed.pdf> [dostęp 1.09.2021 r.]
- Contradiction in Term: European Union must align its waste ship exports with international law and green deal*, September 2020, s. 3; <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2020/09/Report-EU-SRR-Ban-Amendment-BAN-EEB-GP-SBP.pdf> [dostęp 1.09.2021 r.]
- Gopal M., *Beached Waste and Wasted Beaches: A Critical Analysis of the New Ship Recycling Law in India*; rsrr.in/wp-content/uploads/2021/05/Meera-Gopal.pdf [dostęp 1.09.2021 r.]
- Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships*, 2009. www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/ships/HongKongConvention.pdf [dostęp 1.09.2021 r.]
- Mikelis N., *Developments in Ship Recycling in 2019*, The Maritime Executive; <https://maritime-executive.com/editorials/developments-in-ship-recycling-in-2019> [dostęp 1.12.2020 r.]

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, s. 1
UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2020*, s. 45; https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf [dostęp 1.09.2021 r.]