

Polski Rejestr Statków

PUBLIKACJA INFORMACYJNA NR 33/I

RECYKLING STATKÓW

2015

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



GDAŃSK

Publikacja Nr 33/I – Recykling statków – 2015, stanowi rozszerzenie wymagań Publikacji 106/P Przepisy ekologicznego znaku klasy – Eco Class Rules, 2014 oraz Publikacji 31/I – Regulations for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships – 2012.

Publikacja ta została zatwierdzona przez Dyrektora Okrętowego Polskiego Rejestru Statków S.A. w dniu 30 września 2015 roku.

© Copyright by Polski Rejestr Statków S.A., 2015

PRS/OP,09/2015

SPIS TREŚCI

str.

1 Postanowienia ogólne	5
1.1 Zakres zastosowania.....	5
1.2 Określenia i definicje.....	5
1.3 Akty prawne przywołane w Publikacji.....	8
2 Dokumenty międzynarodowe – Podstawa prawna	9
2.1 Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.....	9
2.2 Międzynarodowa Konwencja o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, 2009	9
2.3 System Norm ISO 30000.....	9
2.4 Rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej	11
2.5 Rozporządzenie UE nr 1257/2013	11
3 Recykling a cykl życia statków	12
3.1 Wykaz materiałów niebezpiecznych / Konstrukcja i budowa statku.....	12
3.2 Wykaz materiałów niebezpiecznych dla istniejących statków	15
3.3 Przegląd zasadniczy.....	18
3.4 Świadectwo inwentaryzacji (Dyrektywa UE nr 1257/2013) / Międzynarodowe Świadectwo Wykazu Materiałów Niebezpiecznych (Konwencja, Hongkong 2009).....	18
3.5 Przegląd odnowieniowy / Eksploatacja statku.....	21
3.6 Przegląd dodatkowy / Eksploatacja statku.....	21
3.7 Przygotowanie do recyklingu statku.....	22
3.8 Plan recyklingu statków.....	23
3.9 Przegląd końcowy.....	26
3.10 Międzynarodowe Świadectwo gotowości do Recyklingu	27
4 Zakłady recyklingu statków	29
4.1 Europejski wykaz zakładów recyklingu statków.....	29
4.2 Wymogi wobec zakładów recyklingu statków	29
4.3 Zezwolenia dla Zakładów Recyklingu w państwach Unii Europejskiej.....	30
4.4 Zezwolenia dla Zakładów Recyklingu w państwach spoza UE.....	30
4.5 Plan Zakładu Recyklingu Statków.....	31
4.6 Proces uznania Zakładu recyklingu statków.....	36
4.7 Formularz Autoryzacji / Uznania Obiektu Recyklingu Statków (DASR).....	39
4.8 Raport ukończenia recyklingu	42
Załącznik 1 – Materiały, które należy wskazać w Wykazie Materiałów niebezpiecznych.....	43
Załącznik 2 – Przykładowy Wykaz Materiałów Niebezpiecznych	46

1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1 Zakres zastosowania

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

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

Wymagania niniejszej *Publikacji* nie mają zastosowania do:

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

1.1.2 Celem *Publikacji* jest ograniczenie negatywnego wpływu prowadzenia procesu recyklingu statków na zdrowie ludzkie i środowisko oraz zapobieganie wypadkom, urazom i innym wydarzeniom niepożądanym jak również zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności dla zapewnienia, aby niebezpieczne odpady z recyklingu statków podlegały ekologicznemu zagospodarowaniu.

1.2 Określenia i definicje

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

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

Ekologiczna gospodarka odpadami – podejmowanie wszystkich możliwych działań w celu zapewnienia zagospodarowania odpadów i materiałów niebezpiecznych odbywało się w sposób, który chroni zdrowie ludzkie i środowisko przed możliwym niepożądanym oddziaływaniem takich materiałów i odpadów.

Europejski wykaz zakładów recyklingu statków – wykaz zakładów recyklingu statków, które spełniają odpowiednie wymagania konwencji z Hongkongu, 2009, Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013, oraz są zgodne z wytycznymi IMO, Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), Konwencji Bazylejskiej oraz Konwencji Sztokholmskiej Konwencja Sztokholmska w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych, a także innymi

wytycznymi. W wykazie tym znajdują się zakłady recyklingu statków posiadające wydane przez właściwy organ zezwolenie, które może być wydawane na okres nieprzekraczający 5 lat i odpowiednio odnawiane. Wykaz ten jest dostępny w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz na stronie internetowej Komisji i jest on podzielony na dwie podlisty, zawierające zakłady recyklingu na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej oraz w państwach spoza Unii.

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

Konwencja – Międzynarodowa Konwencja o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, Hongkong 2009, zwana dalej *Konwencją* lub *Konwencją z Hongkongu*.

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

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

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

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

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

Nowy statek – statek, dla którego:

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

Odpady wytworzone w trakcie eksploatacji – ścieki i pozostałości wytworzone w trakcie normalnej eksploatacji statków podlegających wymaganiom *Międzynarodowej Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki 1973/1978 MARPOL* (zwanej dalej *Konwencją MARPOL*).

Administracja – organ rządowy wyznaczony przez państwo członkowskie UE, jako odpowiedzialny w odniesieniu do obowiązków dotyczących statków podnoszących banderę tego państwa członkowskiego lub statków uprawiających żeglugę pod nadzorem tego państwa członkowskiego UE.

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

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

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

Plan zakładu recyklingu statków – plan przygotowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków i przyjęty przez zarząd lub właściwy organ zarządzający przedsiębiorstwa recyklingu statków, w którym to planie opisane są procesy i procedury operacyjne związane z recyklingiem statków w zakładzie recyklingu statków i który dotyczy w szczególności bezpieczeństwa i szkolenia pracowników, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, podziału zadań i obowiązków pracowników, przygotowania i reagowania w sytuacjach awaryjnych oraz systemów monitorowania, sprawozdawczości i prowadzenia dokumentacji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych i rezolucji IMO.

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

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

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

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

Przeгляд odnowieniowy – przeгляд wykonywany w celu odnowienia *Świadectwa inwentaryzacji* w odstępach czasu określonych przez Administrację nieprzekraczających pięciu lat. Podczas przeгляdu odnowieniowego sprawdza się zgodność części I *Wykazu Materiałów Niebezpiecznych* ze stanem faktycznym na statku.

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

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

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

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

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

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

- panują tam bezpieczne warunki, w których nie ma zagrożenia wybuchem ani nie występuje gaz, co pozwala na wykorzystywanie sprzętu do spawania łukiem elektrycznym lub spawania gazowego, urządzeń do cięcia lub palenia i innych wykorzystujących otwarty płomień, a także na podejmowanie czynności w zakresie ogrzewania, szlifowania, lub czynności powodujących iskrzenie,

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

Strefa wolna od zagrożeń – przestrzeń spełniająca wszystkie następujące kryteria:

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

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

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

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

Wartość dopuszczalna / zawartość dopuszczalna – dopuszczalna ilość lub stężenie substancji w jednorodnym materiale.

Właściwy organ – organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone jako odpowiedzialne za zakłady recyklingu statków na określonym obszarze geograficznym lub w obszarze wiedzy specjalistycznej, w odniesieniu do wszystkich operacji w ramach jurysdykcji tego państwa.

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

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

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

1.3 Odwołania normatywne

Ogólne:

- *Międzynarodowa Konwencja o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, 2009 (Konwencja Hongkong 2009)*;
- Rezolucja MEPC.210(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 dla bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków*;
- Rezolucja IMO MEPC.211(63) przyjęta 2 marca 2012: *Wytyczne 2012 w sprawie autoryzacji zakładów recyklingu statków*;
- Rezolucja IMO MEPC.222(64) przyjęta 5 października 2012: *Wytyczne 2012 dla przeglądów i certyfikacji statków na zgodność z Konwencją Hongkong 2009*;
- Poprawione Wytyczne do sporządzania wykazu materiałów niebezpiecznych. Wartości progowe dla substancji radioaktywnych Wydanie z 8.01.2015;
- Rezolucja IMO MEPC.269(68) przyjęta 15 Maja 2015: *Wytyczne 2015 do sporządzania Wykazu Materiałów Niebezpiecznych*;

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE;
- *Międzynarodowa Konwencji o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki 1973/1978 MARPOL*;
- *Konwencja bazylejska z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych*;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów.

2 DOKUMENTY MIĘDZYNARODOWE – PODSTAWA PRAWNA

2.1 Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych

2.1.1 Statki, które stanowią odpady i podlegają transgranicznemu przemieszczaniu w celu recyklingu, powinny przestrzegać wymagań *Konwencji bazylejskiej z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych* (zwanej dalej *Konwencją bazylejską*) oraz *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów* (Dz.U. L 190 z 12.07.2006) wdrażającego postanowienia *Konwencji bazylejskiej*, a także zmianę do tej konwencji (przyjętą w 1995 r.), która nie weszła jeszcze w życie na szczeblu międzynarodowym, a która wprowadza zakaz wywozu odpadów niebezpiecznych do państw niebędących członkami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Takie statki zaliczane są zazwyczaj do odpadów niebezpiecznych i ich wywóz z Unii w celach recyklingu do zakładów mieszczących się w państwach niebędących członkami OECD jest zabroniony.

2.2 Międzynarodowa Konwencja o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, 2009

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

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

2.2.3 *Konwencja z Hongkongu* obejmuje cały cykl życia statku: reguluje projektowanie, budowę, eksploatację i przygotowanie do recyklingu w celu ułatwienia bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu bez szkody dla bezpieczeństwa i efektywności eksploatacyjnej statku. Reguluje ona również bezpieczną i racjonalną ekologicznie działalność zakładów recyklingu statków oraz ustanawia mechanizmy kontroli i egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków.

2.3 Seria Norm ISO 30 000

2.3.1 Seria norm ISO 30 000 stanowi zintegrowany przewodnik po zagadnieniach recyklingu statków odnoszący się do zagadnień związanych z bezpieczeństwem, zdrowiem i ochroną środowiska. Został on stworzony, aby wspierać IMO w dążeniu do realizacji postawionych przez *Konwencję z Hongkongu* takich celów jak czystsze środowisko i bezpieczniejsza praca w zakładach recyklingu. Seria norm ISO 30 000 jest spójna z ISO 9001 (Systemy zarządzania jakością), ISO 14 001 (zarządzanie środowiskowe) oraz z ISO 28 000 (Bezpieczeństwo w globalnym łańcuchu dostaw).

2.3.2 Seria norm ISO 30 000: Standardy w recyklingu statków składa się z:

- *ISO 30 000 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Specifications for management systems for safe and environmentally sound ship recycling facilities;*
- *ISO 30 002 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for selection of ship recyclers (and proforma contract);*
- *ISO 30 003 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Requirements for bodies providing audit and certification of ship recycling management;*
- *ISO 30 004:2012: Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for the implementation of ISO 30000;*
- *ISO/PAS 30 005:2010 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Information control for hazardous materials in the manufacturing chain of shipbuilding and ship operations;*
- *ISO/PAS 30 006:2010 Ship recycling management systems: Diagrams to show the location of hazardous materials onboard ships;*
- *ISO/PAS 30 007:2010 Ships and marine technology: Measures to prevent asbestos emission and exposure during ship recycling.*

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

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

2.3.4 *ISO 30 002:2010 Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for selection of ship recyclers (and pro forma contract)* zawiera wytyczne dla armatorów w celu zapewnienia, by statki były poddawane recyklingowi w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Dotyczy ona procesu wyboru zakładu recyklingu statków i stosowania umowy wstępnej. Zgodnie z ISO 30 002:2010 armator musi podjąć decyzję, któremu zakładowi recyklingu sprzeda statek do rozbiórki. Dlatego ważnym jest by zakład recyklingu statków udzielił rzeczywistych i obiektywnych informacji w celu ułatwienia dokonania wyboru. Obiektywna ocena zakładów recyklingu statków, które nie chcą udzielić takich informacji na życzenie armatora jest niemożliwa.

2.3.5 *ISO 30 003: 2009 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Requirements for bodies providing audit and certification of ship recycling management* zawiera zasady i wymagania dotyczące organów świadczących usługi audytowania i certyfikacji systemów recyklingu statków zgodnie ze standardami systemów zarządzania i normami takimi, jak ISO 30 00.

2.3.6 *ISO 30 004:2012: Ships and marine technology – Ship recycling management systems – Guidelines for the implementation of ISO 30 000* stanowi pomoc w zrozumieniu, interpretacji i wdrożeniu ISO 30 000. Norma ta opisuje cele, typowe dane wejściowe, procesy i typowe dane wyjściowe odnośnie każdego w ISO 30 000.

2.3.7 *ISO/PAS 30 005:2012 Ships and marine technology – Ship recycling management systems: Information control for hazardous materials in the manufacturing chain of shipbuilding and ship operations* zawiera wytyczne dotyczące skutecznego i harmonijnego zarządzania przepływem informacji i komunikacją w sposób zgodny z *Konwencją z Hongkongu*.

2.3.8 *ISO/PAS 30 006:2010 Ship recycling management systems: Diagrams to show the location of hazardous materials onboard ships* przedstawia wymagania dotyczące schematów pokazujących rozmieszczenie materiałów niebezpiecznych na statku. Schematy te powinny być pomocne w interpretacji i zrozumieniu *Wykazu Materiałów Niebezpiecznych*. ISO 30 006:2010 podaje sposób przygotowania tego *Wykazu*.

2.3.9 *ISO/PAS 30 007:2010 Ships and marine technology: Measures to prevent asbestos emission and exposure during ship recycling* przedstawia skuteczne metody minimalizacji zagrożeń związanych z azbestem podczas recyklingu statków, zarówno pod względem emisji azbestu do środowiska, jak i narażenia pracowników na działanie azbestu. Norma ta jest pomocna zakładom recyklingu statków w spełnieniu wymagań *Konwencji z Hongkongu*.

2.4 Rezolucje Międzynarodowej Organizacji Morskiej

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

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

2.5 Rozporządzenie UE nr 1257/2013

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

- .1 ułatwienie wcześniejszej ratyfikacji *Konwencji z Hongkongu*;
- .2 wprowadzenie adekwatnych środków kontroli statków i zakładów recyklingu statków–zarówno w krajach Unii Europejskiej, jak i poza Unią;
- .3 zmniejszanie różnic pomiędzy państwami w zakresie bezpieczeństwa i higieny w miejscu pracy oraz standardów środowiskowych, a także między zakładami recyklingu w zakresie spełniania wymagań i wdrożenia zasad bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu;
- .4 wprowadzenie w życie europejskiego obowiązku prowadzenia *Europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków (Europejskiego wykazu)*, w którym mogą figurować jedynie zakłady recyklingu statków spełniające wymagania dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu zgodnie z *Konwencją z Hongkongu* oraz zapewniające wysoki poziom ochrony życia i zdrowia pracowników, a tym samym wykluczenie zakładów niespełniających warunków minimalnych;
- .5 ujednoczenie wytycznych wprowadzonych przez *Konwencję z Hongkongu*, MEPC i innych dokumentów dotyczących recyklingu statków i zakładów recyklingu statków.

3 RECYKLING STATKU

3.1 Wykaz materiałów niebezpiecznych / Konstrukcja statku

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

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

3.1.3 *Wykaz materiałów niebezpiecznych* składa się z:

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

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

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

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

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

Tabela 3.1.4

Materiały niebezpieczne zakazane lub o ograniczonym zastosowaniu na statku

MATERIAŁ NIEBEZPIECZNY	DEFINICJE	ŚRODKI KONTROLNE
1	2	3
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach zabrania się nowego instalowania materiałów, które zawierają azbest. Dopuszczalna zawartość azbestu/ włókien azbestowych w materiałach konstrukcyjnych (od 2015 r.) nie może przekraczać 0,1%.
Substancje zubożające warstwę ozonową	<p>Substancje kontrolowane,-określone w art. 1 ust. 4 <i>Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową, 1987</i>, wymienione w załącznikach A, B, C i E do tego protokołu.</p> <p>Substancje zubożające warstwę ozonową, które mogą znajdować się na statku, obejmują w szczególności:</p> <p>CFC – chlorofluorowęglowodory</p> <p>Halony:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Halon 1211 – bromochlorodifluorometan – CF₂ClBr - Halon 1301 – bromotrifluorometan – CBrF₃ - Halon 2402 – R114B2 – 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan <p>Chlorofluorowęglowodory w pełni halogenowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - CFC-11 – trichlorofluorometan - CFC-12 – dichlorodifluorometan - CFC-113 – 1,1,2-trichloro-1,2,2-trifluoroetan - CFC-114 – 1,2-dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan - CFC-115 – chloropentafluoroetan <p>Czterochlorek węgla – CCl₄ 1,1,1-trichloroetan (metylochloroform)</p> <p>Hydrochlorofluorowęglany (HCFC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - HCFC-21 – CHFCl₂ - HCFC-22 – CHF₂Cl - HCFC-141 – CH₃CFCl₂ <p>Hydrobromofluorowęglowodory (HBFC):</p> <ul style="list-style-type: none"> - CHFBr₂ - CHF₂Br <p>Bromometan – bromek metylu – CH₃Br Bromochlorometan – CH₂ClBr</p>	Na wszystkich statkach <u>zabrania się</u> stosowania w nowych instalacjach substancji zubożających warstwę ozonową.

1	2	3
Polichlorowane bifenyle (PCB)	Polichlorowane bifenyle oznaczają związki aromatyczne tworzące się w taki sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenyle (dwa pierścienie benzenu związane jednym wiązaniem węgiel – węgiel) mogą być zastąpione przez do dziesięciu atomów chloru.	Na wszystkich statkach zabrania się instalowania materiałów, które zawierają polichlorowane bifenyle
Kwas perfluorooktano-sulfonowy ¹ (PFOS)	Kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) oznacza kwas perfluorooktanosulfonowy i jego pochodne.	Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 850/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ² zabrania się stosowania w nowych instalacjach kwasu perfluorooktanosulfonowego i jego pochodnych.
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe uregulowane w załączniku I do <i>Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów antyporostowych stosowanych na statkach, 2001</i> (konwencja AFS)	1. Na wszystkich statkach zabrania się stosowania systemów przeciwporostowych zawierających organiczne związki cyny jako substancje biobójcze lub wszelakich innych systemów przeciwporostowych zakazanych przez konwencję AFS. 2. Na nowych statkach lub w nowych instalacjach zabrania się stosowania lub wykorzystywania związków lub systemów przeciwporostowych niezgodnie z konwencją AFS.
Kadm	Kadm oznacza kadm i związki kadmu.	Dopuszczalna zawartość: 100 mg/kg.
Chrom sześciowartościowy	Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Ołów	Ołów i związki ołowiu	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Rtęć	Rtęć i związki rtęci	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Polibromowane bifenyle (PBB)	Polibromowane bifenyle oznaczają związki aromatyczne tworzące się w taki sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenyle (dwa pierścienie benzenu związane jednym wiązaniem węgiel – węgiel) mogą być zastąpione przez do dziesięciu atomów bromu.	Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Polibromowane etery difenylowe (PBDE)		Dopuszczalna zawartość: 1000 mg/kg.
Polichlorowane naftaleny	Zawierające więcej niż 3 atomy chloru w cząsteczce	
Substancje radioaktywne	Typowe radionuklidy: ²⁴¹ Am, ²⁴¹ Am/Be, ²⁵² Cf, ²⁴⁴ Cm, ⁶⁰ Co, ¹³⁷ Cs, ¹⁵³ Gd, ¹⁹² Ir, ¹⁴⁷ Pm, ²³⁸ Pu, ²³⁹ Pu/Be, ²²⁶ Ra, ⁷⁵ Sr, ⁹⁰ Sr(⁹⁰ Y), ¹⁷⁰ Tm, ¹⁶⁹ Yb Przykłady źródeł promieniotwórczych na statkach (muszą zostać włączone do wykazu	Substancje, dopuszczalne ilości i kryteria odstępstw określone w <i>IAEA Safety Standards</i>

¹ nie stosuje się do statków pływających pod banderą państw spoza Unii Europejskiej

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

	<p>IMH niezależnie od ilości, radioaktywności czy rodzaju izotopu)^{3, 4}:</p> <p>Wyroby zawierające materiały radioaktywne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Czujniki dymu w komorach jonizacji (np. ²⁴¹Am, ²²⁶Ra), - Przyrządy / oznaczenia zawierające gazowy tryt (³H) jako źródło światła, - Przyrządy / oznaczenia zawierające radioaktywną farbę (typowy nuklid ²²⁶Ra), - Wysokowydajne lampy wyładowcze (typowe radionuklidy ⁸⁵Kr, ²³²Th), - Radioaktywne przewody świetlne (typowe radionuklidy ²⁴¹Am; ²²⁶Ra). <p>Przykładowe mierniki przemysłowe zawierające materiały promieniotwórcze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promieniotwórczy wskaźnik poziomu, - Promieniotwórczy miernik głębokości toru wodnego, - Promieniotwórczy sprawdzian wymiarów, - Promieniotwórcze mierniki obrotów rur. 	
Niektóre krótko krótkołańcuchowe chlorowane parafiny	alkany, C10-C13, chlorowane	Dopuszczalna zawartość 1%.

Związki kadmu, sześciowartościowego chromu, ołowiu, rtęci, polibromowanych bifenyli, polibromowane difenyletery, polichlorowane naftalenu, substancje radioaktywne, krótkołańcuchowe chlorowane parafiny zawarte w metalach lub stopach metali (kadłub, nadbudówka, rury, obudowy do urządzeń i maszyn) i stanowiące materiał jednorodny nie muszą być wymienione w IHM.

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

3.2 Wykaz materiałów niebezpiecznych dla istniejących statków

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

.1 Zgromadzenie odpowiednich informacji

- zgromadzenie następujących rysunków i dokumentacji statku:
 - i. Opis techniczny / projekt / specyfikacja statku,
 - ii. Plan ogólny,
 - iii. Plan siłowni okrętowej,
 - iv. Spis części zapasowych i narzędzi,
 - v. Plan rurociągów,

³ Safety Series No. 115 International Basic Safety Standards for the Protection against Ionizing Radiation and for the Safety of Radiation Sources, Vienna, 1996

⁴ IAEA Safety Standards for protecting people and the environment: Radiation Protection and Safety of Radiation Sources: International Basic Safety Standards Vienna, 2014

- vi. Plan pomieszczeń mieszkalnych,
 - vii. Plan ochrony przeciwpożarowej,
 - viii. Plan konstrukcyjnej ochrony przeciwpożarowej,
 - ix. Plan izolacji (kadłuba oraz siłowni),
 - x. Międzynarodowy Certyfikat Systemu Antyporostowego,
 - xi. Instrukcje i rysunki,
 - xii. Informacje katalogowe, dotyczące statków siostrzanych lub podobnych, urządzeń, wyposażenia, materiałów i powłok,
 - xiii. Wyniki wcześniejszych analiz i badań z kontroli wizualnej i pobranych próbek,
 - xiv. W przypadku, gdy statek został poddany przebudowie lub poważnej naprawie – dokumentacja pozwalająca na określenie rodzaju i zakresu zmian w stosunku do pierwotnego projektu i specyfikacji,
- porównanie dostępnej na statku dokumentacji zgromadzonej przez armatora, towarzystwo klasyfikacyjne i producentów,
 - praktyczne podejście: przygotowanie „Listy indykatywnej” wyposażenia, urządzeń, systemów i obszarów na statku, które prawdopodobnie zawierają materiały niebezpieczne;
- .2** ocena zgromadzonych informacji
- przygotowanie listy kontrolnej (zawierającej „Listę indykatywną”, o której mowa powyżej) oraz analiza i ocena zawartości materiałów niebezpiecznych w każdym wyszczególnionym elemencie wyposażenia, systemie lub rejonie statku;
 - ocena oraz obliczenia obecności, masy i objętości substancji niebezpiecznych w materiałach konstrukcyjnych;
 - lista kontrolna powinna zawierać kolumnę „Wynik analizy dokumentacji”, w której „Y” oznacza „Obecność” substancji niebezpiecznej, „N” oznacza „Brak” danej substancji w każdym wyszczególnionym elemencie wyposażenia lub rejonie statku.
- .3** przygotowanie planu kontroli wizualnej lub z pobraniem próbek
- każdy element z „Listy indykatywnej” (opisanej powyżej) powinien zostać poddany kontroli w trakcie poboru próbek;
 - dla pozycji z Listy opisanych jako „nieznane” należy podjąć decyzję, czy sprawdzenia odbędą się poprzez pobieranie próbek biorąc pod uwagę koszt oraz potencjalną obecność materiałów niebezpiecznych;
 - opracowanie planu oględzin/pobierania próbek zgodnie z poniższym przykładem.

Przykład planu kontroli wizualnej lub z pobraniem próbek

Przykład planu kontroli wizualnej / z pobraniem próbek

Nazwa statku	
Numer IMO	
Pojemność brutto	
L × B × D	
Data przekazania do eksploatacji	
Armator	
Dane kontaktowe (tel., faks, e-mail, adres)	
Harmonogram kontroli	
Miejsce kontroli	
Odpowiedzialny za kontrolę	
Inżynier wiodący	

Osoba pobierająca próbki	
Metoda pobierania próbek	
Metoda wykrywania azbestu	
Pobieranie próbek farb	
Laboratorium	
Metoda analizy chemicznej	
Punkty kontroli wizualnej /z pobraniem próbek	

Wykaz wyposażenia, instalacji i /lub rejonów, które należy poddać oględzinom				
Miejsce	Wyposażenie, instalacja i /lub strefa	Nazwa części konstrukcji	Materiał	Wynik kontroli dokumentacji

Wykaz wyposażenia, instalacji i /lub miejsc sklasyfikowanych jako PCHM				
Miejsce	Wyposażenie, instalacja i /lub strefa	Nazwa części konstrukcji	Materiał	Wynik kontroli dokumentacji

Przygotowane przez:

Tel.:

E-mail:

Dokument sprawdzono (data i miejsce):

Data opracowania planu:

.4 kontrola wizualna / z pobraniem próbek na statku

- Punkty kontrolne zawarte w planie oględzin/pobierania próbek powinny być zaznaczone na planie ogólnym statku;
- Osoba prowadząca kontrolę powinna wykonać dokumentację fotograficzną dla każdego punktu kontrolnego;
- Osoba pobierająca próbki powinna zastosować wszelkie środki ochrony i bezpieczeństwa, stosownie do spodziewanego rodzaju materiału niebezpiecznego;
- Należy również podjąć odpowiednie środki ostrożności w celu zmniejszenia stopnia narażenia pasażerów, członków załogi oraz innych osób obecnych na statku na działanie materiałów niebezpiecznych.

.5 przygotowanie Części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz dokumentów powiązanych

- Część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* należy przygotować w odniesieniu do listy kontrolnej zweryfikowanej po sprawdzeniu i oszacowaniu ilości materiałów niebezpiecznych;
- Należy przygotować *Schemat rozmieszczenia materiałów niebezpiecznych*

3.3 Przegląd zasadniczy

3.3.1 Przegląd zasadniczy odbywa się na wniosek armatora lub stocznię skierowany do Administracji wraz z danymi statku wymaganymi do wystawienia *Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych*:

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

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

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

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

3.3.5 Podczas przeglądu statku przedstawiciele Administracji sprawdzają zgodność Części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*

3.4 Świadectwo Inwentaryzacji

3.4.1 *Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych (Świadectwo inwentaryzacji)* wystawiane się po zakończonym przeglądzie zasadniczym i odnawia się po zakończonym przeglądzie odnowieniowym przeprowadzonym przez Administrację.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.10 *Świadectwo inwentaryzacji* traci ważność w następujących przypadkach

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

3.4.11 Przykładowe *Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych*:

**MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO INWENTARYZACJI MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH**

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

(pieczęć urzędowa)

(państwo)

**wydane na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej Konwencji
o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, 2009,
dalej zwanej *Konwencją*)
z upoważnienia rządu**

(pełna nazwa kraju)

przez.....

(pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień konwencji)

Dane statku:

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

Szczegółowe dane dotyczące części I Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny / weryfikacyjny części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych*:

Uwaga: Zgodnie z prawidem 5 Załącznika do Konwencji, część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* stanowi najważniejszą część *Międzynarodowego Świadectwa Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych* i musi być zawsze do niego dołączona. Część I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* należy sporządzić zgodnie ze standardowym formatem przedstawionym w wytycznych opracowanych przez IMO.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

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

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

Niniejsze świadectwo jest ważne do:.....(dd/mm/rrrr)

Wydano w

(pełna nazwa kraju)

(dd/mm/rr)

(data wydania)

(podpis osoby upoważnionej do wydania świadectwo)

(pieczęć Administracji)

3.5 Przegląd odnowieniowy / Eksploatacja statku

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

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

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

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

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

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

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

3.6 Przegląd dodatkowy / Eksploatacja statku

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

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

3.6.3 Statek podnoszący banderę państwa spoza terenu Unii Europejskiej:

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

Zaświadczenie zgodności

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

3.7 Przygotowanie do etapu recykling statku

3.7.1 Aktualizacja *Wykazu materiałów niebezpiecznych*

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

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

3.7.1.3 Części II *Wykazu materiałów niebezpiecznych* odnoszącej się do odpadów wytworzonych w trakcie eksploatacji powinna uwzględniać:

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

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

- nafta,
- benzyna lakiernicza,
- olej smarowny,
- olej hydrauliczny,
- związki zapobiegające zacieraniu,
- dodatki do paliw,

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

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

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

3.8 Plan recyklingu statków

Plan recyklingu statku (SRP, ang. *Ship Recycling Plan*) powinien obejmować wszystkie wyżej wymienione zagadnienia.

3.8.1 *Plan recyklingu statku* powinien odnosić się do wszystkich materiałów i aspektów konstrukcyjnych właściwych dla danego statku, które nie są ujęte w *Planie zakładu recyklingu statków* lub które wymagają specjalnych procedur. SRP powinien opisywać, w jaki sposób dany statek powinien być złomowany przez zakład recyklingu statków zgodnie z zasadami bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu oraz z uwzględnieniem poszczególnych kroków i ich kolejności w całym procesie recyklingu. Każdy proces lub procedura odbiegająca od *Planu zakładu recyklingu statków* (SRFP) i dotyczące danego statku, powinny być szczegółowo opisane w SRP.

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

3.8.3 Na etapie przybycia do *Zakładu recyklingu statków (SRF)* ważne jest, aby *Plan recyklingu statku* zawierał kompletny zestaw procedur, zgodnie z którymi *Zakład* będzie identyfikował wszelkie potencjalne zagrożenia środowiskowe lub bezpieczeństwa.

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

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

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

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

- plan ogólny,
- plan pojemnościowy,
- plan rozwinięcia poszycia kadłuba,
- plan ochrony przeciwpożarowej,
- przegłębienie i stateczność,
- obliczenia,
- rozkład masy statku pustego lub tabele obliczeniowe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.9 Przegląd końcowy

3.9.1 Przegląd końcowy wykonywany jest zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji oraz przed rozpoczęciem recyklingu. W trakcie tego przeglądu następuje weryfikacja wszystkich 3 części *Wykazu materiałów niebezpiecznych, Planu recyklingu statków* oraz sprawdzenie, czy zakład recyklingu znajduje się w *Wykazie europejskim*.

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

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

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

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

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

Do wniosku o przeprowadzenie przeglądu końcowego należy dołączyć:

- .1 *Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych*,
- .2 *Wykaz materiałów niebezpiecznych*,
- .3 *Deklarację materiałową i Deklarację zgodności składaną przez producenta* dotyczące każdej modyfikacji, wymiany lub poważnej naprawy konstrukcji, urządzeń i wyposażenia, układów, instalacji, itp. od czasu ostatniego przeglądu,
- .4 zatwierdzony *Plan Recyklingu Statku*,
- .5 kopię DASR.

3.9.3 Przygotowanie do przeglądu końcowego

3.9.4 Część I *Wykazu Materiałów Niebezpiecznych* powinna być właściwie prowadzona i zaktualizowana zgodnie ze zmianami w konstrukcji i wyposażeniu statku, zaś Część II *Wykazu Materiałów Niebezpiecznych* dotycząca śmieci powstałych w trakcie eksploatacji oraz Część III zawierająca wykaz zapasów powinny zostać opracowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Wytycznych 2015 do sporządzania wykazu materiałów niebezpiecznych (MEPC.269(68))*.

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

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

3.9.7 W trakcie przeglądu końcowego sprawdza się:

- .1** czy *Wykaz materiałów niebezpiecznych* jest zgodny z wymaganiami *Konwencji z Hongkongu*, i czy jego część I jest właściwie prowadzona oraz odzwierciedla aktualny zmiany konstrukcji i wyposażenia statku od ostatniego przeglądu, a także czy części II i III tego wykazu wskazują wszystkie materiały niebezpieczne znajdujące się na statku, ich lokalizację i przybliżone ilości; czy uwzględniono planowane i spodziewane operacje i działania między przeglądem końcowym a przybyciem statku do zakładu recyklingu;
- .2** czy, zgodnie z wymaganiami *Konwencji z Hongkongu*, *Plan recyklingu statku* uwzględnia wszystkie materiały wymienione w *Wykazie materiałów niebezpiecznych* i czy zawiera informacje dotyczące utworzenia, obsługi oraz monitoringu warunków strefy wolnej od zagrożeń i warunków strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących,
- .3** w przypadku dorozumianego zatwierdzenia *Planu recyklingu statku*, pisemne potwierdzenie otrzymania *Planu recyklingu statku* wysłanego przez Właściwy Organ oraz datę upływu 14-dniowego okresu rozpatrzenia;
- .4** czy zakład(y) recyklingu statków, w którym(ch) dany statek ma zostać poddany recyklingowi ma/mają ważne DASR;
- .5** czy każda decyzja armatora dotycząca wykreślenia wyposażenia, instalacji i/lub rejonu uprzednio zakwalifikowanego jako "potencjalnie zawierające materiały niebezpieczne" z części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* została podjęta na podstawie wyraźnych przesłanek do przekonania, że dane wyposażenie, instalacja i/lub rejon nie zawierają materiałów niebezpiecznych.

3.10 Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu

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

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

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

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

3.10.5 Przykładowe *Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu*:

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

Dane statku

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

Dane zakładu(ów) recyklingu statków

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

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

Informacje dotyczące Wykazu materiałów niebezpiecznych

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Wykazu materiałów niebezpiecznych:

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

Informacje dotyczące Planu recyklingu statku

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny planu recyklingu statku:

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

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

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

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

Wydano w
(miejsce wydania świadectwa)

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

(pieczęć organu wydającego świadectwo)

4 ZAKŁADY RECYKLINGU STATKÓW

4.1 Europejski wykaz zakładów recyklingu statków

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

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

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

4.1.4 *Europejski wykaz* zawiera następujące informacje:

4.1.5 sposób recyklingu;

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

4.2 Wymogi wobec zakładów recyklingu statków

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

- uzyskać autoryzację właściwych organów do prowadzenia recyklingu statków;
- być zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- prowadzić prace z wybudowanych konstrukcji;
- ustanowić systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury i techniki w celu zminimalizowania i w możliwym stopniu wyeliminowania:
 - ryzyka dla zdrowia pracowników i ludności w pobliżu zakładu recyklingu statków,
 - niepożądanego wpływu na środowisko spowodowanego recyklingiem statków;
- eliminować szkodliwy wpływ recyklingu statków na zdrowie i środowisko, a także wykazać, że wycieki są kontrolowane, zwłaszcza w strefach pływów;
- zapewnić bezpieczną i przyjazną dla środowiska gospodarkę oraz składowanie materiałów niebezpiecznych i uwzględniając:
 - ograniczenie rozprzestrzeniania się wszelkich materiałów niebezpiecznych znajdujących się na statku w trakcie całego procesu recyklingu statku, tak by zapobiec przedostaniu się tych materiałów do środowiska,
 - obchodzenie się z materiałami niebezpiecznymi oraz odpadami powstałymi w procesie recyklingu statku wyłącznie na nieprzepuszczalnych podłożach wyposażonych w skuteczne systemy odprowadzające,
 - dokumentowanie i kierowanie wszystkich odpadów powstałych w procesie recyklingu wyłącznie do zakładów gospodarki odpadami, w tym zakładów recyklingu odpadów, posiadających zezwolenie na ich przetwarzanie w sposób niezagrażający zdrowiu ludzkiemu ani środowisku;
- opracować i utrzymywać plan gotowości na wypadek nagłego zagrożenia środowiska i reagowania w sytuacjach awaryjnych, zapewnić szybki dostęp do danego statku oraz do wszystkich rejonów zakładu recyklingu statków dla urządzeń służących do reagowania w sytuacjach awaryjnych, takiego jak sprzęt pożarniczy, pojazdy gaśnicze, karetki pogotowia, żurawie itp.;

- zapewnić pracownikom: bezpieczeństwo, przeszkolenie, możliwość korzystania ze środków ochrony indywidualnej w trakcie działań wymagających takich środków;
- prowadzić rejestr zdarzeń, wypadków, chorób zawodowych i chorób przewlekłych oraz, jeśli będą tego wymagały właściwe organa, zgłaszać wszelkie wypadki, choroby zawodowe lub choroby przewlekłe stanowiące lub potencjalnie stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i środowiska;
- wypełniać obowiązki spoczywające na właścicielu Zakładu;
- przygotować *Plan zakładu recyklingu statków*.

4.2.2 Operator zakładu recyklingu statków powinien:

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

4.3 Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach Unii Europejskiej

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

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

4.4 Autoryzacja zakładów recyklingu w państwach spoza UE

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

4.4.2 Przedsiębiorstwo recyklingu powinno przedstawić:

- zezwolenie, licencję lub upoważnienie, udzielone przez właściwe organa, do przeprowadzania recyklingu oraz, w uzasadnionych przypadkach, zezwolenie, licencję lub upoważnienie, udzielone przez właściwe organa, wszystkim zatrudnionym wykonawcom i podwykonawcom bezpośrednio zaangażowanym w proces recyklingu,
- wszelkie informacje na temat zakładu recyklingu statków takie jak sposób recyklingu, typ i wielkość statków, które można poddać recyklingowi, wszelkie ograniczenia i uwarunkowania w funkcjonowaniu zakładu recyklingu statków, uwzględniając gospodarkę odpadami niebezpiecznymi; szczegóły dotyczące wyraźnej lub dorozumianej procedury zatwierdzenia *Planu recyklingu statku* przez właściwy organ, maksymalna roczna zdolność przerobowa recyklingu recyklingu statków;
- wskazanie, czy plan recyklingu statku zostanie zatwierdzony przez właściwy organ w sposób wyraźny czy dorozumiany, określając okres rozpatrzenia odnoszący się do zatwierdzenia dorozumianego, zgodnie z wymaganiami krajowymi, w konkretnych przypadkach;
- potwierdzenie, że zakład będzie przyjmować do recyklingu tylko statki podnoszące banderę państw członkowskich UE zgodnie *Rozporządzeniem UE nr 1257/2013*;
- dowód, że dany zakład recyklingu statków jest w stanie zapewnić, utrzymać i monitorować kryteria dotyczące strefy bezpiecznej do prowadzenia prac gorących i strefy wolnej od zagrożeń w trakcie całego procesu recyklingu statku;

- mapę z widoczną granicą terenu zakładu recyklingu statków i umiejscowieniem działalności w zakresie recyklingu statków na tym terenie;
- określenie w odniesieniu do każdego materiału niebezpiecznego wymienionego w części I *Wykazu materiałów niebezpiecznych* oraz do dodatkowych materiałów niebezpiecznych mogących wchodzić w skład konstrukcji statku:
 - czy zakład recyklingu statków ma upoważnienie do usunięcia danego materiału niebezpiecznego. Jeśli ma on takie upoważnienie, to należy wskazać osoby kompetentne do usunięcia danego materiału i udokumentować ich kompetencje w tym zakresie;
 - jaki proces gospodarowania odpadami będzie stosowany na terenie zakładu recyklingu statków lub poza nim (np. spalanie, składowanie w ziemi lub inna metoda przetwarzania odpadów); nazwy i adresu zakładu przetwarzania odpadów, jeżeli inny niż adres zakładu recyklingu statków, oraz wykazanie, iż stosowany proces będzie przeprowadzany bez narażania zdrowia ludzkiego i w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- potwierdzenie, że przedsiębiorstwo przyjęło *Plan zakładu recyklingu statków*, uwzględniając odpowiednie wytyczne IMO;
- dane konieczne do identyfikacji zakładu recyklingu statków: nazwę obiektu, charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingowego, adres, dane osoby kontaktowej w zakładzie recyklingu, telefon, adres e-mail, nazwę przedsiębiorstwa będącego właścicielem zakładu oraz jego adres, dane kontaktowe, używany język.

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

4.4.4 Inspekcje miejsca powinny być przeprowadzane przez Komisję Europejską lub osoby działające w jej imieniu. Niezależny weryfikator, Komisja lub osoby działające w jej imieniu współpracują z właściwymi organami państwa trzeciego, w którym znajduje się zakład recyklingu statków, w celu przeprowadzenia inspekcji miejsca.

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

4.5 Plan zakładu recyklingu statków

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

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

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

PLAN ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

1 Zarządzanie zakładem

- 1.1 Informacje o firmie
- 1.2 Program szkoleń
- 1.3 Zarządzanie zasobami ludzkimi
- 1.4 Zarządzanie danymi

2 Działalność zakładu

- 2.1 Informacje o zakładzie
- 2.2 Zezwolenia, licencje, i certyfikaty
- 2.3 Kryteria przyjęcia statków
- 2.4 Tworzenie *Planu recyklingu statku* (SRP)
- 2.5 Przyjęcie statku do zakładu
- 2.6 Metodologia recyklingu
- 2.7 Raportowanie o ukończeniu recyklingu

3 Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa i higieny pracy

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

4 Przestrzeganie zasad ochrony środowiska

- 4.1 Monitorowanie środowiska
- 4.2 Zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych
 - 4.2.1 Potencjalne zawierających materiały niebezpieczne
 - 4.2.2 Dodatkowe pobieranie próbek i ich analiza
 - 4.2.3 Identyfikacja, znaki ostrzegawcze i oznakowanie materiałów potencjalnie niebezpiecznych na

	<p>4.2.4 Usuwanie, obchodzenie się i ich neutralizacja</p> <p>4.2.5 Składowanie i oznakowanie po usunięciu</p> <p>4.2.6 Obróbka, transport i usuwanie</p> <p>4.3 Przyjazna środowisku gospodarka materiałami niebezpiecznymi</p> <p>4.3.1 Azbest i materiały zawierające azbest</p> <p>4.3.2 PCB i materiały zawierające PCB</p> <p>4.3.3 Substancje zubażające warstwę ozonową (ODS)</p> <p>4.3.4 Farby i powłoki</p> <ul style="list-style-type: none"> - Związki i systemy antyporostowe – organocyna, tributylcyna (TBT) - Farby toksyczne i wysoce łatwopalne <p>4.3.5 Niebezpieczne cieczcze, osady i pozostałości (takie jak oleje, woda zęzowa i balastowa)</p> <p>4.3.6 Metale ciężkie (ołów, rtęć, kadm, chrom VI)</p> <p>4.3.7 Inne materiały niebezpieczne</p> <p>4.4 Zapobieganie niepożądanemu wpływowi na środowisko</p> <p>4.4.1 Zapobieganie rozlewom, kontrola i środki zaradcze</p> <p>4.4.2 Zapobieganie zanieczyszczeniom wodą deszczową</p> <p>4.4.3 Zapobieganie rozprzestrzenianiu się szczątków i kontrola</p> <p>4.4.4 Procedury raportowania wypadków i rozlewów</p> <p>Załączniki Mapa zakładu, Schemat organizacyjny, Zezwolenia, licencje i certyfikaty</p> <p>Streszczenie</p>
--	---

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

Nazwa zakładu recyklingu i dane kontaktowe			
Nazwa zakładu recyklingu			
Zarejestrowany adres biura			
Adres zakładu			
Adres korespondencyjny			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks	
E-mail		URL	
Język(i) używany(e) w zakładzie			
Zdolności przerobowe stoczni			
Maksymalna pojemność statku poddawanego recyklingowi		Długość	DWT
		Szerokość	GT
		Głębokość	LDT
Typy statków przyjmowanych do recyklingu			
Roczne zdolności przerobowe w recyklingu (w LDT)			

Możliwości zagospodarowania odpadów	
Azbest	usuwanie składowanie przetwarzanie
Substancje zubażające warstwę ozonową	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polichlorowane bifenyle (PBC)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Związki i systemy antyoporostowe	usunięcie składowanie przetwarzanie
Kadm i związki kadmu	usuwanie składowanie przetwarzanie
Chrom (VI) oraz związki chromu (VI)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Ołów i związki ołowiu	usuwanie składowanie przetwarzanie
Rtęć i związki rtęci	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polibromowane bifenyle	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polibromowany eter difenylowy (PBDE)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Substancje radioaktywne	usuwanie składowanie przetwarzanie
Krótko łańcuchowe parafiny chlorowane (Alkany, C ₁₀ – C ₁₃ , chlorowane)	usuwanie składowanie przetwarzanie
Niebezpieczne ciecze, osady i pozostałości	usuwanie składowanie przetwarzanie
Farby i powłoki wysoce łatwopalne i / lub toksyczne	usuwanie składowanie przetwarzanie
Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej nie będące częścią konstrukcji statku (jakie?	usuwanie składowanie przetwarzanie

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

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

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

Certyfikaty/uprawnienia pracowników	
Świadectwo / uprawnienie	Nazwisko
1) Menadżer zagospodarowania azbestu	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
2) Menadżer zagospodarowania PCB	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
3) Osoba zajmująca się chemikaliami	Nikt
4) Klasa uprawnienia do prac z azbestem	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
5) Cięcie gazowe	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba

	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
6) Spawanie	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
7) Prace z cynkiem	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
8) Urządzenia dźwignicowe	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 3 osoby
9) Urządzenia dźwignicowe ciężkie	Pan/ Pani1 osoba
	Pan/ Pani yxxxx***** yxxxx***** 2 osoby
10) Marynarz	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
11) Kierowca	Nikt
12) Usuwanie materiałów niebezpiecznych (Materiał A)	Pan/ Pani yxxxx***** 1 osoba
	(Materiał B)

Dane podwykonawcy			
Podać wszystkie istotne informacje związane z usługami świadczonymi przez podwykonawcę recyklingu statku			
Nazwa podwykonawcy			
Zarejestrowany adres biura			
Adres kontaktowy			
Zakres usług			
Zezwolenie, licencja na usługi			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks:	
E-mail:		URL	

4.6 Proces uznania zakładu recyklingu statków

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

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

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

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

4.6.5 Właściwy(e) organ(a) może poprosić o dodatkowe dokumenty i/lub certyfikaty wymagane zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem krajowym lub międzynarodowym i/lub ponowne złożenie wniosku, jeśli nie będzie on kompletny. Zakład recyklingu statków może skorzystać się na lub załączyć informacje pochodzące z innych źródeł do wniosku, do czego zachęca się.

4.6.6 *Plan SRF* jest podstawowy dokument przy wydawaniu DASR. Ponadto właściwy(e) organ(a) powinien sprawdzić:

- czy zakład recyklingu statków posiada system zarządzania oraz odpowiednie procedury i techniki, mające na celu ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska eliminujące wszelkie niedopuszczalne rodzaje zagrożeń,
- czy *Plan SRF* obejmuje strategię, plany, systemy i inne czynniki, a w szczególności:
 1. strategię zapewniającą bezpieczeństwo pracowników oraz strategię ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego;
 2. system zapewniający wdrożenie wymagań *Konwencji Hong z Kongu*, osiągnięcie celów określonych w strategii zakładu, doskonalenie procedur i standardów, określenie zadań i zakresu obowiązków pracodawcy i pracowników;
 3. program odpowiedniego informowania i szkoleń pracowników z zakresu bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska prowadzenia prac recyklingowych oraz planu gotowości na wypadek nagłego zagrożenia środowiska i szybkiego reagowania w sytuacjach awaryjnych;
 4. system monitorowania przebiegu procesu recyklingu;
 5. archiwizacja dokumentacji przebiegu procesu recyklingu;
 6. system raportowania zrzutów, emisji, zdarzeń i wypadków powodujących uszkodzenie lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników oraz środowiska;
 7. system zgłaszania chorób zawodowych, wypadków, obrażeń i innych negatywnych skutków dla bezpieczeństwa i zdrowia pracowników;
- czy zakład recyklingu statków ustanowił, wdrożył i stosuje procedury dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zagospodarowania odpadów i materiałów niebezpiecznych;
- czy zakład recyklingu statków posiada procedury zapewniające, że – w maksymalnie możliwym stopniu – przed pocięciem, wszystkie materiały niebezpieczne są identyfikowane, znakowane, pakowane i usuwane przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych pracowników, a następnie składowane i transportowane certyfikowanymi pojazdami do zakładów zagospodarowania odpadów;
- czy zakład recyklingu statków ustanowił procedury wysyłania wszelkich materiałów niebezpiecznych do autoryzowanych zakładów zagospodarowania i unieszkodliwiania odpadów przed wydaniem *Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków* (DASR);
- czy wspomniane zakłady zagospodarowania i unieszkodliwiania odpadów działają zgodnie z prawem krajowym;
- czy zakład recyklingu statków opracował i wdrożył procedury dotyczące zagospodarowania wszelkich odpadów powstałych w procesach recyklingu, które powinny być przechowywane oddzielnie od surowców wtórnych i urządzeń, a także oznakowane i składowane w warunkach, które nie stwarzają zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska naturalnego.

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

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

4.6.8 Głównym celem inspekcji miejsca jest sprawdzenie zgodności dokumentacji ze stanem faktycznym i procesami stosowanymi w zakładzie recyklingu statków. Pierwsza inspekcja powinna być zapowiedziana z odpowiednim wyprzedzeniem, aby zapewnić możliwość spotkania ze wszystkimi uczestnikami procesu recyklingu statków i umożliwić przygotowanie przez zakład recyklingu statków wszystkich niezbędnych informacji. Inspekcja dotyczy zagadnień bezpieczeństwa i czy zastosowano wystarczające środki ostrożności również w zakresie ochrony osobistej.

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

Inspekcja miejsca powinna wskazać procedury i przyjętą praktykę w zakresie:

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

Jako przewodnik do planowania inspekcji miejsca można wykorzystać suplement do *Dokumentu autoryzacji do prowadzenia recyklingu statków* (DASR).

4.6.10 Właściwy organ może zawiesić, zmienić lub wycofać DASR.

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

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

4.6.13 Powodem dokonania zmian w DASR są w szczególności:

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

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

4.6.15 Właściwy(e) organ(a) może unieważnić DASR jeśli uzyska informacje wskazujące, że zakład recyklingu statków przestał spełniać warunki opisane w DASR. Właściwy organ powinien w zasadzie ograniczyć unieważnienie DASR do przypadków, gdy zakład recyklingu statków poważnie lub wielokrotnie nie przestrzega warunków określonych w DASR oraz gdy po zawieszeniu DASR nie podjęto adekwatnych działań korygujących.

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

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

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

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

4.7 Przykładowy format Autoryzacji / Uznania Obiektu Recyklingu Statków (DASR):

FORMAT AUTORYZACJI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW			
Dokument Autoryzacji do Prowadzenia Recyklingu Statków zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, 2009			
Wydana zgodnie z przepisami Międzynarodowej Konwencji o Bezpiecznym i Przyjaznym dla Środowiska Recyklingu Statków, Hongkong, 2009 (zwanej dalej „ <i>Konwencją</i> ”) przez Administrację:			
..... (pełna nazwa kraju)			
przez (pełne określenie właściwego organu zgodnie z <i>Konwencją</i>)			
Nazwa zakładu recyklingu statków			
Zarejestrowany adres biura			
Adres zakładu			
Adres korespondencyjny			
Liczba pracowników			
Tel.		Faks	
E-mail		URL	
Język(i) używany(e) w zakładzie			
<p>Niniejszym potwierdza się, że ww. zakład recyklingu statków wdrożył system zarządzania, procedury i techniki zgodnie z Rozdziałami 3 i 4 Aneksu <i>Konwencji</i>.</p> <p>Niniejsza autoryzacja jest ważna do dnia zgodnie z ograniczeniami wskazanym w załączonym Suplemencie.</p> <p>Niniejsza autoryzacja może zostać zmieniona, zawieszona, unieważniona lub okresowo odnawiana zgodnie z Prawidłem 16 Aneksu <i>Konwencji</i>.</p>			
Wydano w (miejsce wydania)			

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

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

(pieczęć właściwego organu)

SUPLEMENT DO:

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

Uwagi:

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

1 WARUNKI OGÓLNE

1.1 Wymagania konwencji

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

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

Powyższe wymagania nałożone na zakład recyklingu statków w drodze

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

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny *Planu SRF*:

1.2 Przyjmowanie statków

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

1.3 Warunki bezpiecznego prowadzenia prac gorących i warunki bezpiecznych rejonów

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

1.4 Gospodarka materiałami niebezpiecznymi

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

1.5 Mapa i lokalizacja prac recyklingu statku

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

2 MOŻLIWOŚCI TECHNICZNE OBIEKTU RECYKLINGU STATKÓW

2.1 Wielkość statków

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

Wielkość maksymalna		Inne ograniczenia
Długość		
Szerokość		
Masa statku pustego		

2.2 Bezpieczne i przyjazne dla środowiska zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych

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

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

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

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

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

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

*4 Te materiały niebezpieczne są wyszczególnione w załącznikach 1 i 2 oraz w Prawidle 20 *Konwencji*.

4.8 Raport ukończenia recyklingu

4.8.1 Wzór raportu ukończenia recyklingu

Raport ukończenia recyklingu statku

Podsumowanie informacji o statku i zakładzie recyklingu statku

Informacje o statku

Nazwa	
Znak rozpoznawczy	
Port macierzysty	
Pojemność brutto	
Numer IMO	
Nazwa i adres armatora	
Numer identyfikacyjny właściciela (zarejestrowany w IMO)	
Numer identyfikacyjny IMO firmy	
Numer telefonu	
E-mail adres	

Informacje o Zakładzie Recyklingu Statków

Nazwa	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny zakładu recyklingu statków	
Adres	
Dane osoby kontaktowej	
Numer telefonu	
Adres e-mail	
Imię i nazwisko / nazwa, adres i dane kontaktowe właściciela Zakładu	
Język(i) używany(e) w zakładzie	

Ukończone zadania realizowane w ramach recyklingu

Data przybycia statku do zakładu recyklingu statków

Data rozpoczęcia prac recyklingowych

Data ukończenia prac recyklingowych

Data zakończenia sprzedaży/usunięcia wszystkich elementów statku

.....
(Data)

.....
(Podpis właściciela/operatora zakładu recyklingu statków)

Materiały, które należy wymienić w Wykazie materiałów niebezpiecznych

Tabela A

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

Tabela B

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

Tabela C

Nr	Właściwości		Materiały	Wykaz			
				Część I	Część II	Część III	
C-1	Ciecz	Smarność	Nafta			X	
C-2			Benzyna lakiernicza			X	
C-3			Olej smarowny			X	
C-4			Olej hydrauliczny			X	
C-5			Związki zapobiegające zpieczeniu			X	
C-6			Dodatki do paliwa			X	
C-7			Dodatki do płynu chłodzącego			X	
C-8			Płyny zapobiegające zamarzaniu			X	
C-9			Odczynniki do uzdatniania wody i testów			X	
C-10			Odczynniki do regeneracji dejonizera			X	
C-11			Kwasy do parownika praz do odkamieniania			X	
C-12			Stabilizatory farb / rdzy			X	
C-13			Rozpuszczalniki / rozcieńczalniki			X	
C-14			Farby			X	
C-15			Czynniki chłodzące			X	
C-16			Elektrolity			X	
C-17			Alkohole / denaturat			X	
C-18	Gaz	Wybuchowość / palność	Acetylen			X	
C-19			Propan			X	
C-20			Butan			X	
C-21			Tlen			X	
C-22		Cieplarniane	CO2			X	
C-23			Perfluorowęglowodory (PFC)			X	
C-24			Metan			X	
C-25			Hydrofluorowęglowodory (HFC)			X	
					X		
C-27	Tlenek azotu (N ₂ O)				X		
C-28	Sześćiofluorek siarki (SF ₆)				X		
C-29	Ciecz	Smarność	Paliwa: oleje napędowe			X	
C-30			Smary stałe				X
C-31			Przepracowane oleje (osady)			X	
C-32			Wody zęzowe i ścieki powstałe w systemach oczyszczania urządzeń maszynowych			X	
C-33			Zaolejone pozostałości ciepłego ładunku			X	

C-34			Woda balastowa		X	
C-35			Ścieki nieoczyszczone		X	
C-36			Ścieki oczyszczone		X	
C-37			Niezaolejone pozostałości ładunku ciekłego s		X	
C-38	Gaz	Wybuchowość/ palność	Paliwo gazowe			X
C-39		Ciała stałe	Pozostałości ładunków suchych		X	
C-40			Odpady medyczne / zakażone		X	
C-41			Popiół ze spalarek		X	
C-42			Śmieci		X	
C-43			Pozostałości paliwa w zbiornikach		X	
C-44			Zaolejone pozostałości ładunków stałych w zbiornikach ładunkowych		X	
C-45			Czyściwo maszynowe (szmaty) zanieczyszczone olejami lub substancjami chemicznymi		X	
C-46			Akumulatory (w tym akumulatory ołowiowo-kwasowe)			X
C-47			Pesticides/insecticide sprays			X
C-48			Extinguishers			X
C-49			Chemical cleaner (incl. electrical equipment cleaner, carbon remover)			X
C-50			Detergent/bleacher (could be a liquid)			X
C-51			Miscellaneous medicines			X
C-52			Fire fighting clothing and Personal protective equipment			X
C-53			Suche pozostałości w zbiornikach suchych		X	
C-54			Resztki ładunku		X	
C-55			Części zamienne zawierające materiały wymienione w tabeli A lub tabeli B			X

Standardowy Format Wykazu materiałów niebezpiecznych

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

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

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

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

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

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

Part II ODPADY WYTWORZONE W TRAKCIE EKSPLOATACJI STATKU (ODPADY EKSPLOATACYJNE)

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

Part III WYKAZ ZAPASÓW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA STATKU STORES**III-1 Zapasy**

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

III-2 Płyny zawarte w maszynach i wyposażeniu statku

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

III-3 Gazy zawarte w maszynach i wyposażeniu statku

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

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

Lp.	Miejsce	Nazwa materiału	Ilość	Uwagi
1				
2				