



# Prezes Rady Ministrów

---

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-91-26

Pan Włodzimierz CZARZASTY  
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Infrastruktury oraz Minister Spraw Zagranicznych.

Z poważaniem  
Donald Tusk  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:  
wnioskodawca

**U S T A W A**

z dnia

**o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.**

**Art. 1.** Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

### **1. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej umową**

Przedmiotem wniosku jest ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r., zwanej dalej „Konwencją z Hongkongu”. Konwencja z Hongkongu ustanawia jednolite, międzynarodowe ramy prawne mające na celu zapewnienie wysokich standardów ochrony środowiska i zdrowia ludzi podczas recyklingu statków. Konwencja z Hongkongu obejmuje cały cykl życia statku – od jego projektowania, przez eksploatację, aż po fazę złomowania. Jej wdrożenie ma na celu ograniczenie negatywnych skutków środowiskowych i społecznych (np. wypadki w trakcie recyklingu w zakładach nieprzestrzegających zasad bezpieczeństwa pracy) wynikających z niekontrolowanego demontażu statków, szczególnie w krajach rozwijających się.

Głównym celem Konwencji z Hongkongu jest zobowiązanie państw-stron do pełnego wykonywania jej postanowień w celu zapobiegania, ograniczania, minimalizowania oraz, w miarę możliwości, eliminowania wypadków, obrażeń i innych negatywnych skutków dla zdrowia ludzi i środowiska związanych z recyklingiem statków. Konwencja z Hongkongu zmierza również do podnoszenia bezpieczeństwa statków, przy jednoczesnym zapewnieniu ochrony zdrowia człowieka i środowiska przez cały okres eksploatacji statków. Celem Konwencji z Hongkongu jest zapobieganie, redukcja oraz w miarę możliwości, eliminacja zdarzeń spowodowanych przez recykling statków, które mogą szkodliwie wpływać na zdrowie ludzkie i środowisko.

Konwencja z Hongkongu wprowadza regulacje dotyczące projektowania, budowy, eksploatacji i przygotowania statków do demontażu w taki sposób, aby ułatwić bezpieczny i ekologicznie racjonalny recykling bez szkody dla bezpieczeństwa i efektywności eksploatacyjnej statku. Dodatkowo Konwencja z Hongkongu reguluje bezpieczną i ekologicznie racjonalną działalność zakładów recyklingu statków. Ustanawia także odpowiedni mechanizm egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków.

Konwencja z Hongkongu została przyjęta w dniu 15 maja 2009 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej, zwanej dalej „IMO”. Jest aktem prawa międzynarodowego regulującym przyjazny dla środowiska recykling statków na poziomie globalnym. Przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej podpisali Akt Końcowy

Międzynarodowej Konferencji w sprawie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków, podczas której, uzgodniono tekst Konwencji z Hongkongu. Podpisanie aktu końcowego odbyło się w dniu 15 maja 2009 r.

Z dniem 26 czerwca 2023 r. zostały spełnione wszystkie warunki, o których mowa w artykule 17 Konwencji z Hongkongu, wymagane do uruchomienia 24-miesięcznego okresu poprzedzającego jej wejście w życie, tzn. podpisanie bez zastrzeżeń do ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie lub złożenie dokumentów ratyfikacyjnych do Sekretarza Generalnego IMO przez 15 państw, które reprezentują 40 % tonażu brutto światowej floty handlowej, oraz których łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w tych państwach w ciągu ostatnich 10 lat stanowiła nie mniej niż 3 % ich łącznego tonażu.

Mając na uwadze 2-letni okres od spełnienia wszystkich ww. warunków, Konwencja z Hongkongu weszła w życie z dniem 26 czerwca 2025 r. Konwencja z Hongkongu została dotychczas ratyfikowana przez 30 państw, kraje Unii Europejskiej, tj. Belgia, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Hiszpania, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Niemcy i Portugalia, oraz państwa spoza Unii Europejskiej, tj. Albania, Bangladesz, Barbados, Kongo, Ghana, Indie, Japonia, Liberia, Norwegia, Pakistan, Panama, Republika Korei, Serbia, Turcja, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, odpowiadające w sumie za około 60 % światowego tonażu. Rzeczpospolita Polska dotychczas nie ratyfikowała Konwencji z Hongkongu.

Czynnikiem wspierającym spełnienie warunków dla wejścia w życie Konwencji z Hongkongu jest decyzja Rady z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie ratyfikowania przez państwa członkowskie, w interesie Unii Europejskiej, Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r. lub przystąpienia do niej (Dz. Urz. UE L 128 z 30.04.2014, str. 45). Zgodnie z ww. decyzją Polska jako członek Unii Europejskiej została upoważniona do ratyfikowania Konwencji z Hongkongu.

Wymagania Konwencji z Hongkongu zostały wdrożone do prawa Unii Europejskiej (UE) przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1; Dz. Urz. UE L 150 z 14.06.2018, str. 155 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1157 z 30.04.2024), zwanego dalej: „SRR”, które stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Implementując SRR, Rzeczpospolita Polska wprowadziła do prawa krajowego bardziej restrykcyjne wymogi aniżeli HKC.

## **2. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

### **I. Podstawowe różnice między SRR a Konwencją z Hongkongu**

Wymogi określone w SRR wobec armatorów statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz wobec zakładów recyklingu statków są w dużej mierze zbliżone do postanowień Konwencji z Hongkongu, jednak nie są z nimi w pełni tożsame. Z tego względu zachodzi potrzeba odpowiedniego dostosowania przepisów krajowych, tak aby zapewnić ich spójność z oboma reżimami prawnymi. Po ratyfikacji Konwencji z Hongkongu w Rzeczypospolitej Polskiej będą bowiem obowiązywać równolegle dwa systemy regulacyjne, jeden wynikający z SRR oraz drugi wynikający z Konwencji z Hongkongu, które będą się wzajemnie uzupełniać, ale w niektórych obszarach mogą wymagać doprecyzowania wzajemnych relacji.

#### **a) wykaz materiałów niebezpiecznych**

Zgodnie z wymaganiami SRR, na pokładzie każdego nowego statku musi znajdować się wykaz materiałów niebezpiecznych, zwany dalej „IHM”, które znajdują się w konstrukcji statku lub jego wyposażeniu, np.: azbest, ołów lub rtęć. Wykorzystywanie określonych materiałów niebezpiecznych wymienionych w Załącznikach do SRR jest zabronione.

SRR obejmuje swoim zakresem dwie substancje niebezpieczne więcej (kwas perfluorooktano-sulfonowy, uniepalniacz bromowany) aniżeli Konwencja z Hongkongu, które muszą być ujęte w IHM. W praktyce oznacza to, że armatorzy statków pływających pod banderą państwa będącego zarówno stroną Konwencji z Hongkongu jak i członkiem Unii Europejskiej będą zobowiązani uzyskać 2 różne certyfikaty, potwierdzające spełnianie SRR i Konwencji z Hongkongu przy czym należy podkreślić, że Międzynarodowe świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych, zwane dalej „Świadectwem IHM” wydane przez administrację państwa bandery w celu potwierdzenia zgodności z wymaganiami SRR byłoby zasadniczo zgodne z Konwencją z Hongkongu, ale nie odwrotnie.

Mimo konieczności uzyskania przez armatorów świadectw przewidzianych w Konwencji z Hongkongu spełnienie wymagań niezbędnych do ich otrzymania będzie w praktyce automatyczne, ponieważ wymogi te pokrywają się z obowiązkami wynikającymi z SRR. Posiadanie świadectw zgodnych z HKC umożliwi armatorom prowadzenie działalności w

sposób zgodny z globalnymi standardami recyklingu statków, co będzie dla nich rozwiązaniem korzystnym i ułatwi funkcjonowanie w żegludze międzynarodowej. W styczniu 2026 r. Komisja Europejska opublikowała decyzje wykonawcze, które harmonizują format świadectw wymaganych SRR z formatem świadectw wymaganych HKC. Są to:

- decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2026/116 z dnia 19 stycznia 2026 r. zmieniająca decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2016/2321 w sprawie formatu świadectwa gotowości do recyklingu wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 2026/116 z 20.01.2026) oraz
- decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2026/121 z dnia 19 stycznia 2026 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/2325 w sprawie formatu świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych wymaganego na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 2026/121 z 20.01.2026).

Przyjęte przez Komisję Europejską ww. decyzje są istotne z punktu widzenia zminimalizowania obciążeń administracyjnych armatorów statków pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które w praktyce oznaczają uniknięcie duplikacji wymogów w zakresie konieczności uzyskania świadectw wymaganych w reżimie SRR i HKC.

Zgodność IHM z wymogami SRR jest sprawdzana podczas inspekcji przeprowadzanych przez dyrektorów urzędów morskich lub uznane organizacje (RO). Potwierdzeniem pozytywnego wyniku inspekcji jest Świadectwo IHM. W trakcie eksploatacji statku armatorzy zobowiązani są do uwzględniania wszelkich zmian konstrukcyjnych statku lub jego wyposażenia, a tym samym stałej aktualizacji IHM.

#### **b) zakłady recyklingu statków**

Zgodnie z SRR obowiązkiem armatorów statków pływających pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest zezłomowanie statku jednostki w zakładzie recyklingu statków znajdującym się na terenie Unii Europejskiej lub państwie trzecim wpisanym do europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków, sporządzanego i publikowanego przez Komisję Europejską. Zakłady recyklingu statków zlokalizowane w państwach trzecich podlegają szczegółowym inspekcjom przeprowadzanym przez Komisję Europejską lub w jej imieniu upoważnioną uznaną organizację (aktualnie jest to DNV).

W przypadku Konwencji z Hongkongu statki mogą być oddane do złomowania do zakładów recyklingu statków, które uzyskały autoryzację na złomowanie statków od właściwego organu państwa-strony Konwencji z Hongkongu.

## II. Wymogi Konwencji z Hongkongu dla statków

- **IHM:** musi być przygotowany dla wszystkich statków o pojemności brutto (GT) 500 i więcej. Nowe statki będą zobowiązane do posiadania IHM od dnia wejścia w życie Konwencji z Hongkongu, natomiast istniejące statki będą go potrzebowały nie później niż pięć lat po wejściu Konwencji z Hongkongu w życie lub przed skierowaniem do recyklingu. W przypadku istniejących (tzn. już eksploatowanych, a nie nowo budowanych) statków przygotowuje się plan opisujący inspekcję wizualną i pobieranie próbek do opracowania IHM, biorąc pod uwagę wytyczne przygotowane przez IMO. Kwestia uwzględniania odpowiednich wytycznych IMO znalazła odzwierciedlenie również w art. 5 ust. 3 lit. c SRR.
- **Inspekcje i certyfikacja:** statki będą musiały raz na pięć lat przeprowadzać przegląd IHM, którego prowadzenie jest wymagane przez Konwencję z Hongkongu, celem uzyskania Świadectwem IHM. W przypadku zmiany, wymiany lub znaczącej naprawy konstrukcji statku, wyposażenia, systemów, osprzętu, urządzeń i materiałów musi być przeprowadzony przegląd dodatkowy. Dodatkowo statek przeznaczony do recyklingu, przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac recyklingowych, musi posiadać Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu – zobowiązanie to funkcjonuje również na gruncie SRR.
- **Przegląd końcowy:** zanim statek zostanie wycofany z eksploatacji, przed rozpoczęciem recyklingu jest konieczny przegląd końcowy. Ma on na celu weryfikację IHM. Przegląd służy również sprawdzeniu, czy plan recyklingu statku właściwie odzwierciedla informacje znajdujące się w IHM, czy zawiera informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących oraz czy zakład recyklingu statków posiada ważną autoryzację.

## III. Wymogi Konwencji z Hongkongu dla zakładów recyklingu statków

- **Kontrola:** instrumenty kontrolne w zakresie przestrzegania postanowień Konwencji z Hongkongu w zakładach recyklingu statków nie zostały w samej Konwencji określone w szczegółowy sposób, a ich opracowanie pozostaje w kompetencji

właściwego organu państwa, w którym dany zakład się znajduje. W odniesieniu do Rzeczypospolitej Polskiej, ratyfikacja Konwencji z Hongkongu nie będzie implikowała zatem potrzeby wprowadzania zmian regulacji obowiązujących w tym zakresie. Przepisy funkcjonujące w polskim porządku prawnym bazują na podstawie SRR, które są tożsame w tym zakresie z Konwencją z Hongkongu.

- **Autoryzacja:** zgodnie z Konwencją z Hongkongu zakłady recyklingu statków będą musiały być autoryzowane przez właściwy organ. Autoryzacja będzie poświadczana przy pomocy certyfikatu pn. „Dokument autoryzacji zakładów recyklingu statków”. W celu pozytywnej autoryzacji zakłady recyklingu statków będą musiały spełnić określone standardy zarządzania. W ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o odpadach”, zostały uregulowane kwestie dotyczące prowadzenia działalności związanej z recyklingiem statków. Prowadzący zakład recyklingu statków musi posiadać zezwolenie na przetwarzanie odpadów. Zakres informacji, które powinny być dołączane do wniosku o wydanie zezwolenia na przetwarzanie dla prowadzącego zakład recyklingu statków określa art. 102a ust. 1 ww. ustawy. Zgodnie z art. 168 ustawy o odpadach ww. zezwolenie jest wydawane przez marszałka województwa. Analogiczne rozwiązanie przewidziano w odniesieniu do wymogów Konwencji z Hongkongu.
- **Plan recyklingu statku:** dla każdego statku poddawanemu recyklingowi, zakład recyklingu statków jest obowiązany przygotowywać „plan recyklingu statku”, tj. dokument, który będzie zawierać szczegóły dotyczące sposobu demontażu danego statku w danym zakładzie. Plan recyklingu statków jest także weryfikowany podczas przeglądu końcowego. Sprawdza się wówczas, czy są w nim zawarte informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących. Kwestie związane z zatwierdzeniem Planu recyklingu statku, który przewidziane jest również w SRR, uregulowano w art. 102b ustawy o odpadach. Plan recyklingu statku przygotowany przez prowadzącego zakład recyklingu statków, w którym dokonany zostanie recykling konkretnego statku, zatwierdzany jest przez właściwy organ (którym zgodnie z art. 168 ww. ustawy jest marszałek województwa) w trybie decyzji administracyjnej w terminie 60 dni od dnia przekazania organowi planu. Ponadto wprowadzono obowiązek uzyskania przez ww. organ opinii dyrektora urzędu

morskiego właściwego dla miejsca przetwarzania odpadów w przypadku statków, nad którymi dyrektor urzędu morskiego sprawował nadzór w okresie ich eksploatacji przed skierowaniem do recyklingu.

- **Ramy prawne:** istotnym wymogiem dotyczącym zakładów recyklingu statków jest prawidło 15 ustęp 1 Załącznika do Konwencji z Hongkongu, na podstawie którego należy ustanowić akty prawne, przepisy i normy potrzebne do zapewnienia, aby zakłady recyklingu statków były projektowane, budowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i ekologicznie racjonalny, zgodnie z wymogami Konwencji z Hongkongu. Na gruncie prawa krajowego, w ustawie o odpadach wprowadzono rozwiązania (rozdział 8) dotyczące działalności zakładów recyklingu statków w ramach implementacji postanowień SRR przez Rzeczpospolitą Polską. W przypadku Konwencji z Hongkongu zostaną utrzymane istniejące rozwiązania.

#### **IV. Aspekt recyklingu statków w pozostałych instrumentach prawnych**

Od dnia 1 lipca 2025 r. Konwencja z Hongkongu jest instrumentem Memorandum Paryskiego w sprawie kontroli państwa portu (Paris MoU) oraz jest uwzględniona w znowelizowanej dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (dyrektywy PSC), co w praktyce skutkuje konsekwencjami dla armatorów statków pływających pod banderą państwa niebędącego stroną Konwencji z Hongkongu m.in. w zakresie bardziej szczegółowych inspekcji (np. w zakresie posiadania aktualnego IHM).

Kwestie związane z bezpieczeństwem pracy zawarte są przede wszystkim w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277, z późn. zm.). W tym akcie ustanowiono m.in. obowiązek zawiadomienia przez pracodawcę właściwego okręgowego inspektora pracy i prokuratora o śmiertelnym, ciężkim lub zbiorowym wypadku przy pracy oraz o każdym innym wypadku, który wywołał wymienione skutki, mającym związek z pracą, jeżeli może być uznany za wypadek przy pracy, a także obowiązek zgłoszenia właściwemu organowi Państwowej Inspekcji Sanitarnej i właściwemu okręgowemu inspektorowi pracy każdy przypadek rozpoznanej choroby zawodowej albo podejrzenia o taką chorobę (prawidło 23 Załącznika do Konwencji z Hongkongu). W Rzeczypospolitej Polskiej obowiązuje również rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm.),

w którym określone zostały zasady bezpieczeństwa i szkolenia pracowników (co stanowi realizację prawidła 22 Załącznika do Konwencji z Hongkongu).

Prowadzenie działalności związanej z recyklingiem statków podlega pod przepisy ochrony środowiska. Przede wszystkim przedsięwzięcia wymagające uzyskania decyzji środowiskowej zostały wskazane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839, z późn. zm.). Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 43 ww. rozporządzenia miejsca przetwarzania statków wycofanych z eksploatacji zostały zaliczone jako przedsięwzięcia mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w związku z czym wymagana jest decyzja środowiskowa poprzedzona procedurą oceny dla zakładu recyklingu statków. Procedura uzyskiwania decyzji środowiskowej została określona w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670). Organem właściwym dla wydania decyzji środowiskowej, w zależności od lokalizacji zakładu recyklingu statków, będzie właściwy wójt, burmistrz lub prezydent miasta, bądź w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na obszarze morskim, organem właściwym będzie regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Funkcjonowanie zakładów recyklingu statków wiąże się również z kontrolami prowadzonymi przez Inspekcję Ochrony Środowiska, której zadania zostały określone przede wszystkim w ustawie z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425, z późn. zm.).

#### **V. Analiza porównawcza wymogów na gruncie SRR i Konwencji z Hongkongu:**

- W odniesieniu do statków:**

<b>Wymóg</b>	<b>SRR</b>	<b>Konwencja z Hongkongu</b>
IHM	Każdy nowy statek ma na pokładzie IHM, w którym określa się co najmniej materiał niebezpieczny, o którym mowa w załączniku II, i wchodzące w skład konstrukcji lub	Każdy nowy statek posiada IHM. Istniejące statki w wykonalnym zakresie zastosują się do ww. przepisów, nie później niż pięć lat po wejściu w życie niniejszej

	<p>wyposażenia statku, ich umiejscowienie oraz przybliżoną ilość. Istniejące statki muszą spełniać w praktycznie wykonalnym zakresie ww. przepisy.</p> <p>SRR obejmuje swoim zakresem dwie substancje niebezpieczne więcej (kwas perfluorooktano-sulfonowy, uniepalniacz bromowany) aniżeli Konwencja z Hongkongu, które muszą być ujęte w IHM.</p>	<p>konwencji, lub wcześniej, jeżeli zostaną skierowane do recyklingu.</p>
Świadectwo IHM	<p>Po pomyślnym zakończeniu przeglądu zasadniczego lub przeglądu odnowieniowego organ administracji lub upoważniona przez niego uznana organizacja wydaje świadectwo IHM.</p> <p>Brak regulacji dotyczących ważności Świadectwa.</p>	<p>Świadectwo IHM jest wydawane przez organ administracji lub upoważnioną przez niego osobę albo organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego.</p> <p>Ważność Świadectwa IHM traci ważność po przeniesieniu statku pod banderę innego państwa.</p>
Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu	<p>Po pomyślnym zakończeniu przeglądu końcowego, zgodnie z art. 8 ust. 7 SRR, organ administracji lub upoważniona</p>	<p>Międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu jest wydawane przez organ administracji lub upoważnioną</p>

	<p>przez niego uznana organizacja wydaje międzynarodowe świadectwo gotowości do recyklingu.</p> <p>Do tego świadectwa dołącza się IHM oraz plan recyklingu statku.</p>	<p>przez nią osobę lub organizację statkom, po pozytywnym zakończeniu przeglądu końcowego.</p>
Egzekucja	<p>Wzmocniona przez PSC (inspekcja państwa portu).</p> <p>Obowiązek raportowania do KE.</p>	<p>Oparta na FSC (inspekcja państwa bandery)</p> <p>Brak obowiązku raportowania państwa-strony do IMO.</p>
Recykling statków	<p>Możliwość złomowania statków pływających pod banderą unijną tylko i wyłącznie w zakładzie recyklingu statków figurującym w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków, które są inspekcjonowane przez KE.</p>	<p>Statki mogą być oddane do złomowania do zakładów recyklingu statków (niepodlegających inspekcji IMO), które mają jedynie autoryzację właściwego organu państwa-strony.</p>

- W odniesieniu do zakładów recyklingu statku:

Wymóg	SRR	Konwencja z Hongkongu
<p>Zezwolenie na przeprowadzenie recyklingu statków</p>	<p>Aby znaleźć się w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków zakład recyklingu statków musi otrzymać zezwolenie od właściwych organów na prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków.</p> <p>Zakłady podlegają zewnętrznym inspekcjom ze strony KE.</p>	<p>Każda strona zapewnia, aby zakłady recyklingu statków, jakie funkcjonują w granicach jej jurysdykcji i które poddają recyklingowi statki, do których niniejsza konwencja ma zastosowanie, lub statki traktowane podobnie zgodnie z artykułem 33.4 konwencji, były autoryzowane zgodnie z przepisami zawartymi w załączniku.</p> <p>Brak zewnętrznych inspekcji ze strony IMO.</p>
<p>Plan recyklingu statku</p>	<p>Plan recyklingu statku jest zatwierdzony – wyraźnie lub w sposób dorozumiany – przez właściwy organ zgodnie z wymogami państwa, w którym znajduje się zakład recyklingu statków.</p> <p>Czas trwania przeglądu uzależniony od przepisów krajowych.</p>	<p>Plan recyklingu statku jest wyraźnie lub w sposób dorozumiany zatwierdzony przez właściwy organ autoryzujący zakład recyklingu statków.</p> <p>14-dniowy okres przeglądu w przypadku dorozumianego zatwierdzenia Planu.</p>

Armatorzy statków podnoszących polską banderę spełniają wymogi SRR, które są bardziej restrykcyjne aniżeli postanowienia HKC. Jednak do czasu ratyfikacji Konwencji z Hongkongu przez RP armatorzy nie mają możliwości uzyskania świadectw wydawanych na jej podstawie, a tym samym nie spełniają jej wymogów formalnych — mimo że w praktyce realizują wszystkie wymogi wynikające z HKC.

### **3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne, związane z wejściem w życie umowy międzynarodowej, źródła finansowania**

Konwencja z Hongkongu weszła w życie z dniem 26 czerwca 2025 r. Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską nie wywoła istotnych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych politycznych i prawnych z uwagi na zbliżony reżim prawny zarówno Konwencji z Hongkongu, jak i obowiązujących wymogów SRR. W międzynarodowym wymiarze politycznym i prawnym przyczyni się do szerszego wdrażania wymogów Konwencji z Hongkongu i do realizacji celu SRR.

#### **– Skutki społeczne**

Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu nie będzie mieć na poziomie krajowym zauważalnych skutków społecznych. W wymiarze międzynarodowym przyczyni się natomiast do promocji jej postanowień, w tym poprawy warunków pracy i środowiska naturalnego w wielu miejscach recyklingu statków na świecie. To wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz polepszy warunki ochrony środowiska przede wszystkim w państwach Azji Południowej.

#### **– Skutki gospodarcze**

Projektowane regulacje będą wywierały pozytywny wpływ na konkurencyjność krajowej gospodarki oraz na rozwój przedsiębiorczości, w szczególności w odniesieniu do armatorów prowadzących działalność żeglugową statkami podnoszącymi polską banderę. Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności polskiej bandery na rynku międzynarodowym, co stanowi istotny element procesu jej odbudowy i wzmocnienia pozycji polskiej żeglugi.

Ratyfikacja HKC będzie mieć pozytywny wpływ na konkurencyjność polskiej bandery, wzmocniając jej wiarygodność w relacjach z administracjami innych państw oraz armatorami. Posiadanie świadectw zgodnych z HKC zminimalizuje ryzyko dodatkowych kontroli, co może

przełożyć się na niższe koszty operacyjne i większą atrakcyjność polskiej bandery w międzynarodowej żegludze handlowej.

Potencjalnym skutkiem wejścia w życie Konwencji z Hongkongu i wdrożenia globalnych wymogów dla zakładów recyklingu statków, może być zwiększenie wolumenu statków (głównie stanowiących europejską flotę, podlegających postanowieniom SRR) skierowanych do recyklingu w polskich stocznicach, które uzyskają stosowne autoryzacje (zgodnie z Konwencją z Hongkongu) lub będą figurowały w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków. Będzie to jednak uwarunkowane przede wszystkim względami ekonomicznymi, ceną złomu, kosztami pracy oraz odpowiednią dostępnością zakładów recyklingu statków i ich przepustowością. Będzie to czynnik sprzyjający poprawie pozycji konkurencyjnej zakładów recyklingu statków, w których recykling wymaga zachowania odpowiednich standardów bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska. Przewiduje się, że wejście w życie Konwencji z Hongkongu będzie zwiększać światowe zapotrzebowanie na recykling statków w autoryzowanych zakładach recyklingu statków, które spełniają określone wymagania zarówno w zakresie BHP, jak i norm środowiska.

#### – **Skutki finansowe**

Skutki finansowe dla budżetu państwa wynikające z wejścia w życie umowy międzynarodowej będą pokryte w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych. Nie będzie to powodować dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa. W zakresie gospodarki morskiej jest to część 21 – gospodarka morska, w zakresie właściwości ministra właściwego do spraw klimatu jest to część 51 – klimat. Koszty związane z inspekcjonowaniem statków celem wydawania certyfikatów będą pokryte w ramach ustalonych limitów wydatków w kolejnych ustawach budżetowych w części 21 – gospodarka morska. Wejście w życie umowy międzynarodowej nie wywoła skutków finansowych dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

Ewentualne przychody do budżetu państwa wynikać mogą w przyszłości z nakładania kar za nieprzestrzeganie wymagań Konwencji z Hongkongu. Sankcje dotyczące recyklingu statków w oparciu o SRR zostały już uregulowane w prawodawstwie krajowym na poziomie ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2024 r. poz. 1786), zwanej dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”. Analogiczne sankcje będą obowiązywać od czasu ratyfikacji Konwencji z

Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską. Natomiast w ustawie o odpadach recykling statków uwzględniono w ramach zezwolenia na przetwarzanie odpadów dla prowadzącego zakład recyklingu statków wydawanego w trybie decyzji administracyjnej. Po ratyfikacji Konwencji z Hongkongu ww. zezwolenie będzie mogło być wydawane również zgodnie ze wzorem określonym w Uzupełnieniu 5 Konwencji z Hongkongu.

Ewentualny wzrost popytu na demontaż statków pływających pod banderą państw-stron Konwencji z Hongkongu może stanowić szansę dla zakładów recyklingowych znajdujących się również na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W takim przypadku rentowne będzie inwestowanie i rozwijanie zakładów zajmujących się demontażem statków, a tym samym powinno oczekiwać się ewentualnych przychodów dla Skarbu Państwa z tytułu podatków od wynagrodzeń czy podatku VAT, oszacowanie czego obecnie jest jednak niemożliwe.

#### **– Skutki polityczne**

Ratyfikacja Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską nie będzie implikować skutków na płaszczyźnie politycznej w kraju. Jednocześnie ratyfikacja będzie mieć bardzo pozytywny wpływ na wizerunek Rzeczypospolitej Polskiej na arenie międzynarodowej jako państwa, które ratyfikując Konwencję z Hongkongu aktywnie wspiera wdrażanie globalnych regulacji na rzecz bezpieczeństwa pracy i ochrony środowiska w sektorze recyklingu statków.

#### **– Skutki prawne**

W wymiarze prawnym wymagania Konwencji z Hongkongu przeniesione zostały na grunt prawa Unii Europejskiej i dodatkowo wzmocnione w 2013 r., gdy przyjęto SRR. Stosowaniu SRR w Rzeczypospolitej Polskiej służyły zmiany w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz w ustawie o odpadach, w których określono m.in. właściwe organy odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań wynikających z SRR, sankcje za nieprzestrzeganie przepisów w zakresie recyklingu statków oraz wdrożono odpowiednie instrumenty prawne regulujące działalność zakładów recyklingu statków.

Zważywszy na to, że SRR jest instrumentem bardziej restrykcyjnym aniżeli Konwencja z Hongkongu, co sprawia, że wymogi merytoryczne konwencji są już w polskim prawie obecne, a dostosowanie potrzebne jest jedynie w pewnych aspektach formalnych, rekomendowane rozwiązania ograniczają się jedynie do nieznaczących zmian w ustawie o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki oraz w ustawie o odpadach, które dopełnią

owych wymogów formalnych. Dotyczą one przede wszystkim wprowadzenia do ww. ustaw stosownych odniesień do wymogów Konwencji z Hongkongu.

#### **4. Wyjaśnienie wyboru trybu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową**

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 127) związanie Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotową umową międzynarodową nastąpi w drodze ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ponieważ umowa ta spełnia przesłanki określone w art. 89 ust. 1. pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. poz. 483, z późn. zm.).

##### **a) podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych**

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (w zakresie statków), we współpracy z ministrem właściwym do spraw klimatu (w zakresie zakładów recyklingu statków), podobnie jak przy realizowaniu zadań wynikających z SRR, będą sprawować nadzór nad wykonywaniem postanowień Konwencji z Hongkongu na poziomie krajowym. W wyniku ratyfikacji Konwencji z Hongkongu w Rzeczypospolitej Polskiej obowiązywać będą dwa reżimy, tj. SRR i Konwencji z Hongkongu. W tym kontekście należy wskazać na wydane przez Komisję Europejską decyzje wykonawcze nr 2026/116 oraz 2026/121, które w praktyce oznaczają dla armatorów uniknięcie duplikacji wymogów w zakresie konieczności uzyskania świadectw wymaganych w reżimie SRR i HKC, które będą wydawane przez uznane organizacje upoważnione przez polską administrację morską.

Dyrektorzy urzędów morskich w ramach realizowanych inspekcji będą weryfikować posiadanie przez statek świadectw wydanych za zgodność z SRR i Konwencją z Hongkongu. Urzędy marszałkowskie w województwach z dostępem do wód morskich, w ramach wykonywanych zadań z zakresu administracji rządowej związanych z zakładami recyklingu statków w procesie wydawania stosownych zezwoleń i pozwoleń na prowadzenie recyklingu statków, będą uwzględniać spełnianie równoległe z SRR także wymagań Konwencji z Hongkongu.

Z formalnego punktu widzenia armatorzy spełniają już wymogi SRR bardziej restrykcyjne aniżeli Konwencji z Hongkongu. W praktyce oznacza to, że do czasu ratyfikacji Konwencji z Hongkongu przez Rzeczpospolitą Polską, która umożliwi uzyskiwanie świadectw IHM oraz

gotowości do recyklingu zgodnie z Konwencją, Rzeczpospolita Polska formalnie nie spełnia wymogów Konwencji z Hongkongu, natomiast z uwagi na charakter i specyfikę SRR są one *de facto* realizowane.

**b) sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym**

Konwencja z Hongkongu dotyczy spraw regulowanych ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz ustawą o odpadach.

**c) środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej**

Na potrzeby ratyfikacji Konwencji z Hongkongu konieczne będą zmiany ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (w zakresie uwzględnienia postanowień konwencji jako obowiązujących w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej) oraz ustawy o odpadach (w zakresie przepisów dotyczących zakładów recyklingu statków). W ustawie o zapobieganiu zanieczyszczania morza przez statki uwzględnienie Konwencji z Hongkongu nastąpi w art. 1, art. 5, art. 6, art. 8 (Międzynarodowe świadectwa), art. 36aa (wprowadzenie sankcji za naruszenia Konwencji z Hongkongu) oraz Załączniku 1 – Opłaty za przeprowadzenie inspekcji i wystawianie lub potwierdzanie międzynarodowych świadectw. W ustawie o odpadach przewiduje się wprowadzenie modyfikacji przez wskazanie stosownych odniesień do regulacji zawartych w Konwencji z Hongkongu, analogicznie jak zostało to ujęte w kontekście SRR.

## Wykaz państw – stron

### Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w dniu 15 maja 2009 r. w Hongkongu

(stan na dzień 28 kwietnia 2026 r.)

- 1) Albania;
- 2) Bangladesz;
- 3) Barbados;
- 4) Belgia;
- 5) Chorwacja;
- 6) Cypr;
- 7) Dania;
- 8) Estonia;
- 9) Finlandia;
- 10) Francja;
- 11) Ghana;
- 12) Hiszpania;
- 13) Indie;
- 14) Japonia;
- 15) Kongo;
- 16) Liberia;
- 17) Luksemburg;
- 18) Malta;
- 19) Niderlandy;
- 20) Niemcy;
- 21) Norwegia;
- 22) Pakistan;
- 23) Panama;
- 24) Portugalia;
- 25) Republika Korei;
- 26) Serbia;
- 27) Turcja;
- 28) Wyspy Marshalla;
- 29) Wyspy Salomona;
- 30) Wyspy Świętego Tomasza i Książęce.

**Wykaz sygnatariuszy**

**Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym  
recyklingu statków, sporządzonej w dniu 15 maja 2009 r. w Hongkongu**

**(stan na dzień 28 kwietnia 2026 r.)**

- 1) Grecja;
- 2) Włochy;
- 3) Szwecja;
- 4) Saint Kitts i Nevis.

*Za zgodność tłumaczenia z oryginałem*

*Arkadiusz Marchewka*

*Sekretarz Stanu*

## **MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA Z HONGKONGU O BEZPIECZNYM I EKOLOGICZNIE RACJONALNYM RECYKLINGU STATKÓW Z 2009 ROKU**

### **STRONY NINIEJSZEJ KONWENCJI,**

**MAJĄC NA UWADZE** wzrastającą troskę o bezpieczeństwo, zdrowie ludzkie, środowisko i sprawy socjalne w sektorze recyklingu statków,

**UZNAJĄC**, że recykling statków przyczynia się do zrównoważonego rozwoju, w związku z czym, stanowi najlepszą alternatywę dla statków, które osiągnęły koniec okresu użytkowania,

**PRZYWOŁUJĄC** Rezolucję A.962(23), przyjętą przez Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Wytyczne dla recyklingu statków); poprawki do wytycznych przyjętych Rezolucją A.980(24); Decyzję VI/24. VI. Zgromadzenia Konferencji Stron Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, która przyjęła techniczne wytyczne w sprawie ekologicznego gospodarowania całkowitym i częściowym demontażem statków; oraz wytyczne zatwierdzone na 289. sesji Zarządu Międzynarodowego Biura Pracy (Bezpieczeństwo i zdrowie w podczas złomowania statku: wytyczne dla państw azjatyckich oraz Turcji),

**PRZYWOŁUJĄC TAKŻE** Rezolucję A.981(24), w której Zgromadzenie Międzynarodowej Organizacji Morskiej wezwało Komitet Ochrony Środowiska Morskiego do opracowania prawnie wiążącego instrumentu dotyczącego recyklingu statków,

**MAJĄC NA UWADZE TAKŻE** rolę Międzynarodowej Organizacji Pracy w ochronie bezpieczeństwa pracy i zdrowia pracowników zatrudnionych przy recyklingu statków,

**MAJĄC PONADTO NA UWADZE** znaczenie Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych dla ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska przed negatywnymi skutkami, jakie mogą powodować takie odpady,

**UWZGLĘDNIAJĄC** zapobiegawcze podejście przedstawione w zasadzie 15 Deklaracji z Rio w sprawie środowiska i rozwoju, do której odwołuje się Rezolucja MEPC.67(37), przyjęta przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego w dniu 15 września 1995 roku,

**UWZGLĘDNIAJĄC TAKŻE** potrzebę wspierania zastępowania materiałów niebezpiecznych w budowie i eksploatacji statków mniej niebezpiecznymi, a najlepiej materiałami niestanowiącymi zagrożenia, bez obniżenia poziomu bezpieczeństwa statków, bezpieczeństwa i zdrowia marynarzy oraz efektywności eksploatacyjnej statków,

**POSTANOWIŁY** uwzględnić w prawnie wiążącym dokumencie zagrożenia środowiskowe, bezpieczeństwa i higieny pracy związane z recyklingiem statków, biorąc pod uwagę szczególne właściwości

transportu morskiego oraz potrzebę zapewnienia bezproblemowego wycofania statków, których żywotność eksploatacyjna dobiegła końca,

**UWAŻAJĄC**, że powyższe cele mogą być najlepiej osiągnięte poprzez zawarcie Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków,

**UZGODNIŁY**, co następuje:

## **ARTYKUŁ 1**

### **Zobowiązania ogólne**

1. Każda Strona niniejszej Konwencji jest zobowiązana do nadania jej postanowieniom całkowitej i kompletnej skuteczności w celu zapobiegania, ograniczania, minimalizowania, oraz w wykonalnym zakresie eliminowania wypadków, urazów i innych niepożądanych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, powodowanych przez recykling statków, oraz podnoszenia bezpieczeństwa statków, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, przez cały czas ich eksploatacji.
2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie będzie interpretowane w sposób uniemożliwiający Stronie pojedynczego lub wspólnego podejmowania bardziej rygorystycznych środków zgodnych z prawem międzynarodowym, w odniesieniu do bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków, w celu zapobiegania, ograniczania lub minimalizowania niepożądanych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska.
3. Strony będą dążyć do współpracy w celu skutecznego wdrożenia, dostosowania i egzekwowania wymogów niniejszej Konwencji.
4. Strony są zobowiązane do zachęcania do dalszego rozwijania technologii i praktyk, które przyczyniają się do bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków.
5. Załącznik do niniejszej Konwencji stanowi jej integralną część. O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, odniesienie do Konwencji stanowi jednocześnie odniesienie do jej Załącznika.

## **ARTYKUŁ 2**

### **Definicje**

W rozumieniu niniejszej Konwencji, o ile nie postanowiono inaczej:

1. „Konwencja” oznacza Międzynarodową konwencję z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków z 2009 roku.
2. „Organ Administracji” oznacza rząd państwa, pod którego banderą statek ma prawo pływać, albo działającego pod nadzorem tego państwa.
3. „Właściwy(e) organ(y)” oznacza(ją) organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone przez Stronę jako odpowiedzialne w określonym obszarze (obszarach) geograficznym (geograficznych) albo w obszarze (obszarach) wiedzy specjalistycznej, za obowiązki związane z zakładami recyklingu statków, działającymi pod nadzorem Strony, jak określa to niniejsza Konwencja.
4. „Organizacja” oznacza Międzynarodową Organizację Morską.
5. „Sekretarz Generalny” oznacza Sekretarza Generalnego Organizacji.

6. „Komitet” oznacza Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Organizacji.
7. „Statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim, i obejmuje statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU) oraz pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO), włączając statki pozbawione wyposażenia lub holowane.
8. „Pojemność brutto” oznacza pojemność brutto (GT) obliczoną zgodnie z regułami pomiaru pojemności zawartymi w Załączniku I do Międzynarodowej konwencji o pomierzaniu pojemności statków z 1969 roku lub jakiegokolwiek zastępującej ją w przyszłości konwencji.
9. „Materiał niebezpieczny” oznacza wszelkie materiały lub substancje, które mogłyby stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska.
10. „Recykling statków” oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statku przeprowadzoną w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów do ponownego przetworzenia i użycia, oraz jednoczesnego dbania o niebezpieczne i inne materiały, oraz obejmującą powiązane działania, takie jak magazynowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, nie uwzględniając jednak dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania przeprowadzonego w innych zakładach.
11. „Zakład recyklingu statków” oznacza określony obszar będący terenem, stoczną lub zakładem używanym do recyklingu statków.
12. „Przedsiębiorstwo recyklingu” oznacza właściciela zakładu recyklingu statków lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, która przyjęła odpowiedzialność za prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków od właściciela zakładu recyklingu statków oraz która, przyjmując taką odpowiedzialność, zgodziła się przejąć wszystkie obowiązki i wszelką odpowiedzialność, jakie nakłada niniejsza Konwencja.

### **ARTYKUŁ 3**

#### **Zastosowanie**

1. O ile postanowienia niniejszej Konwencji wyraźnie nie przewidują inaczej, ma ona zastosowanie do:
  - 1) statków uprawnionych do podnoszenia bandery Strony lub eksploatowanych pod jej zarządem;
  - 2) zakładów recyklingu statków działających w granicach jurysdykcji Strony.
2. Konwencji niniejszej nie stosuje się do jakichkolwiek okrętów wojennych, okrętów wojennych floty pomocniczej lub innych statków stanowiących własność Strony lub przez nią eksploatowanych i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Jednakże, każda Strona zapewni, poprzez przyjęcie odpowiednich środków niewpływających na eksploatację lub zdolności eksploatacyjne takich statków będących jej własnością lub przez nią eksploatowanych, aby operowały w sposób zgodny z niniejszą Konwencją w uzasadnionym i wykonalnym zakresie.
3. Konwencja niniejsza nie ma zastosowania do statków o pojemności brutto mniejszej niż 500 (GT) lub do statków działających w całym okresie ich użytkowania jedynie na wodach podlegających suwerenności lub jurysdykcji Strony, którego banderę statek jest uprawniony do podnoszenia. Jednakże, każda ze Stron zapewni, poprzez przyjęcie odpowiednich środków, aby takie statki były eksploatowane zgodnie z niniejszą Konwencją w uzasadnionym i wykonalnym zakresie.

4. W odniesieniu do statków uprawnionych do podnoszenia bandery państw niebędących Stronami niniejszej Konwencji, Strony będą stosować wymogi przewidziane w niniejszej Konwencji w konieczny zakresie, aby zapewnić, iż takie statki nie będą traktowane w sposób bardziej korzystny.

#### **ARTYKUŁ 4**

##### **Kontrole dotyczące recyklingu statków**

1. Strona będzie wymagać, aby statki uprawnione do podnoszenia jej bandery lub działające pod nadzorem jej organu eksploatowane z jej upoważnienia stosowały wymagania niniejszej Konwencji i podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia jej stosowania.

2. Każda Strona będzie wymagać, aby zakłady recyklingu statków w granicach jej jurysdykcji postępowaly zgodnie z wymaganiami niniejszej Konwencji i podejmowały skuteczne środki w celu zapewnienia jej stosowania.

#### **ARTYKUŁ 5**

##### **Przeglądy i certyfikacja statków**

Każda Strona zapewnia, aby statki podnoszące jej banderę lub działające pod nadzorem jej organu i podlegające przeglądom i certyfikacji były poddawane przeglądom i otrzymywały świadectwa zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku.

#### **ARTYKUŁ 6**

##### **Autoryzacja zakładów recyklingu statków**

Każda Strona zapewnia, aby zakłady recyklingu statków, jakie funkcjonują w granicach jej jurysdykcji i które poddają recyklingowi statki, do których niniejsza Konwencja ma zastosowanie, lub statki traktowane podobnie zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 niniejszej Konwencji, były autoryzowane zgodnie z przepisami zawartymi w Załączniku.

#### **ARTYKUŁ 7**

##### **Wymiana informacji**

Odnośnie zakładów recyklingu statków autoryzowanych przez Stronę, Strona ta przekaze Organizacji, na jej wniosek oraz wniosek Stron, jeżeli taki zloza, odpowiednie informacje związane z niniejsza Konwencja, stanowiące podstawę, na której ta Strona podjęła decyzję o przyznaniu autoryzacji. Takie informacje są przekazane szybko, bez zbędnej zwłoki.

#### **ARTYKUŁ 8**

##### **Inspekcja statków**

1. Statek, do którego niniejsza Konwencja ma zastosowanie, może w dowolnym porcie lub terminalu przybrzeżnym innej Strony zostać poddany inspekcji przeprowadzonej przez urzędników odpowiednio upoważnionych przez tę Stronę, w celu stwierdzenia, czy spełnia wymagania niniejszej Konwencji. Taka inspekcja, z wyjątkiem postanowienia zawartego w ustępie 2, ogranicza się do sprawdzenia czy statek posiada Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych lub Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, które, jeśli jest ważne, będzie akceptowane.
2. W przypadku, gdy statek nie posiada ważnego świadectwa lub gdy istnieją wyraźne podstawy, aby sądzić, że:

- 1) stan statku lub jego wyposażenie znacząco nie odpowiada danym na świadectwie i/lub Części I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych lub
- 2) nie wdrożono na statku procedury w celu wypełniania Części I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych,

może zostać przeprowadzona szczegółowa inspekcja, uwzględniająca wytyczne opracowane przez Organizację.

## **ARTYKUŁ 9**

### **Wykrywanie naruszeń**

1. Strony będą współpracować w celu wykrywania naruszeń i egzekwowania postanowień niniejszej Konwencji.
2. Jeśli istnieją dostateczne dowody, iż statek jest, był lub ma być eksploatowany z naruszeniem jakiegokolwiek postanowienia niniejszej Konwencji, Strona będąca w posiadaniu takich dowodów może zażądać przeprowadzenia dochodzenia na tym statku, kiedy wejdzie on do portu lub terminalu przybrzeżnego w granicach jurysdykcji innej Strony. Raport z takiego dochodzenia wysyła się do Strony żądającej dochodzenia, do organu Administracji danego statku oraz do Organizacji, aby można było podjąć odpowiednie działania.
3. Jeśli zostanie stwierdzone naruszenie niniejszej Konwencji przez statek, Strona przeprowadzająca inspekcję może podjąć kroki, aby taki statek ostrzec, zatrzymać, wydalić lub wykluczyć ze swoich portów. Strona podejmująca takie działania bezzwłocznie powiadamia Organ Administracji danego statku i Organizację.
4. Jeśli którakolwiek ze Stron wystąpi z wnioskiem o przeprowadzenie dochodzenia wraz z dostatecznymi dowodami, że zakład recyklingu statków jest, był lub będzie eksploatowany, naruszając jakiegokolwiek postanowienie niniejszej Konwencji, Strona przeprowadzi dochodzenie w tym zakładzie recyklingu statków, działającym w granicach swojej jurysdykcji i sporządzi raport. Raport z dochodzenia, zawierający informacje o podjętych lub planowanych działaniach, o ile występują, przesyła się Stronie żądającej dochodzenia oraz do Organizacji w celu podjęcia właściwych działań.

## **ARTYKUŁ 10**

### **Naruszenia**

1. Jakiegokolwiek naruszenie wymagań niniejszej Konwencji jest zabronione przez prawo krajowe, a:
  - 1) w przypadku statku, sankcje zostaną określone zgodnie z prawem Organu Administracji, bez względu na miejsce naruszenia. Jeśli Organ Administracji zostanie poinformowany przez Stronę o takim naruszeniu, przeprowadza dochodzenie w sprawie i może zażądać od Strony zgłaszającej dostarczenia dodatkowych dowodów rzekomego naruszenia. Jeśli Organ Administracji będzie przekonany, że dostępne są wystarczające dowody umożliwiające wszczęcie postępowania w związku z rzekomym naruszeniem, jest zobowiązany możliwie najszybciej wszcząć postępowanie, zgodnie ze swoim prawem. Organ Administracji niezwłocznie informuje zarówno Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie, jak i Organizację, o podjętych działaniach. Jeśli Organ Administracji nie podejmie żadnego działania w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, jest zobowiązany poinformować Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie oraz Organizację o powodach, dla których nie podjęto żadnego działania;
  - 2) w przypadku zakładu recyklingu statków, sankcje zostaną określone zgodnie z prawem Strony sprawującej jurysdykcję nad tym zakładem. Jeśli Strona zostanie poinformowana przez inną

Stronę o takim naruszeniu, przeprowadzi dochodzenie w tej sprawie i może zażądać od Strony zgłaszającej dostarczenia dodatkowych dowodów rzekomego naruszenia. Jeśli Strona będzie przekonana, że dostępne są wystarczające dowody umożliwiające wszczęcie postępowania w związku z rzekomym naruszeniem, jest zobowiązana możliwie najszybciej wsząć postępowanie, zgodnie ze swoim prawem. Strona niezwłocznie informuje zarówno Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie, jak i Organizację o podjętych działaniach. Jeśli Strona nie podejmie żadnego działania w ciągu jednego roku od otrzymania informacji, jest zobowiązana poinformować Stronę, która zgłosiła rzekome naruszenie oraz Organizację o powodach, dla których nie podjęto żadnego działania.

2. Jakikolwiek naruszenie wymagań niniejszej Konwencji w granicach jurysdykcji Strony będzie zabronione, a sankcje zostaną ustanowione zgodnie z prawem tej Strony. Gdy takie naruszenie wystąpi, Strona:

- 1) będzie zobowiązana spowodować wszczęcie postępowania zgodnie ze swoim prawem lub
- 2) dostarczy organowi Administracji statku posiadane informacje i dowody na to, iż naruszenie miało miejsce.

3. Sankcje przewidziane prawem Strony, zgodnie z niniejszym artykułem, będą odpowiednio surowe, aby zniechęcać do naruszeń niniejszej Konwencji bez względu na miejsce naruszenia.

## **ARTYKUŁ 11**

### **Nieuzasadnione opóźnianie lub zatrzymywanie statków**

1 W celu uniknięcia nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy artykułów 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji zostaną podjęte wszelkie możliwe starania.

2 W przypadku nieuzasadnionego zatrzymania lub opóźnienia statku na mocy artykułów 8, 9 lub 10 niniejszej Konwencji, przysługuje mu prawo do odszkodowania z tytułu poniesionej straty lub szkody.

## **ARTYKUŁ 12**

### **Przekazywanie informacji**

Każda Strona przekaze Organizacji, a Organizacja, w stosownych przypadkach, upowszechni następujące informacje:

- 1) listę zakładów recyklingu statków autoryzowanych zgodnie z niniejszą Konwencją i działających w granicach jurysdykcji tej Strony;
- 2) dane kontaktowe właściwych organów, w tym pojedynczy punkt kontaktowy dla tej Strony;
- 3) listę uznanych organizacji i mianowanych inspektorów upoważnionych do działania w imieniu tej Strony w administrowaniu sprawami związanymi z kontrolą recyklingu statków zgodnie z niniejszą Konwencją, a także szczegółowe obowiązki i warunki upoważnienia udzielonego uznanym organizacjom lub mianowanym inspektorom;
- 4) roczny wykaz statków podnoszących banderę tej Strony, którym wydano Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, zawierające nazwę przedsiębiorstwa recyklingu i lokalizację zakładu recyklingu statków, jakie podane są na świadectwie;
- 5) roczny wykaz statków poddanych recyklingowi w ramach jurysdykcji tej Strony;

- 6) informacje dotyczące naruszeń niniejszej Konwencji; oraz
- 7) działania podjęte wobec statków i zakładów recyklingu statków podlegających jurysdykcji Strony.

### **ARTYKUŁ 13**

#### **Pomoc techniczna i współpraca**

1. Strony są zobowiązane, bezpośrednio lub za pośrednictwem Organizacji oraz, w stosownych przypadkach, innych instytucji międzynarodowych, do udzielania wsparcia w zakresie bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków tym Stronom, które poproszą o pomoc techniczną dotyczącą:
  - 1) szkolenia personelu;
  - 2) zapewnienia dostępu do odpowiedniej technologii, wyposażenia i zakładów;
  - 3) inicjowania wspólnych programów badawczo-rozwojowych; oraz
  - 4) podejmowania innych działań mających na celu skuteczne wdrażanie postanowień niniejszej Konwencji i związanych z nią wytycznych opracowanych przez Organizację.
2. Strony są zobowiązane aktywnie współpracować, w ramach swojego prawa krajowego, przepisów i polityki, w dziedzinie transferu systemów zarządzania i technologii dotyczących bezpiecznego i ekologicznie racjonalnego recyklingu statków.

### **ARTYKUŁ 14**

#### **Rozstrzyganie sporów**

Strony będą rozstrzygać wszelkie spory między nimi dotyczące interpretacji lub zastosowania niniejszej Konwencji w drodze negocjacji lub innymi wspólnie uzgodnionymi środkami pokojowymi, które mogą obejmować dochodzenie, mediację, postępowanie pojednawcze, arbitraż, postępowanie sądowe lub odwołanie się do regionalnych agencji albo porozumień.

### **ARTYKUŁ 15**

#### **Związek z prawem międzynarodowym i innymi umowami międzynarodowymi**

1. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków jakiegokolwiek państwa zgodnie z Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku oraz ze zwyczajowym międzynarodowym prawem morza.
2. Żadne z postanowień niniejszej Konwencji nie narusza praw i obowiązków Stron wynikających z innych istotnych i mających zastosowanie umów międzynarodowych.

### **ARTYKUŁ 16**

#### **Podpisanie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie i przystąpienie**

1. Konwencja niniejsza będzie otwarta do podpisu dla państw w siedzibie Organizacji od dnia 1 września 2009 roku do dnia 31 sierpnia 2010 roku i pozostanie otwarta do przystąpienia dla wszystkich państw.

2. Państwa mogą stać się Stronami niniejszej Konwencji poprzez:
- 1) podpisanie bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia; lub
  - 2) podpisanie z zastrzeżeniem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, po którym nastąpi ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie; lub
  - 3) przystąpienie.
3. Ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nastąpi poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu.
4. Jeśli państwo składa się z dwóch lub więcej jednostek terytorialnych, w których w odniesieniu do spraw związanych z niniejszą Konwencją, mają zastosowane różne systemy prawne, państwo to może w momencie podpisania, ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia złożyć oświadczenie, iż niniejsza Konwencja będzie obowiązywać we wszystkich jednostkach terytorialnych wchodzących w skład tego państwa lub wyłącznie w jednej lub kilku z nich oraz może także zmienić to oświadczenie w dowolnym czasie przez złożenie kolejnego oświadczenia.
5. Powiadomienie o oświadczeniu, o którym mowa w ustępie 4, określające szczegółowo jednostkę lub jednostki terytorialne, w których niniejsza Konwencja będzie obowiązywać, powinno być przekazane Sekretarzowi Generalnemu na piśmie.
6. Państwo wyrażające zgodę na to, aby niniejsza Konwencja była dla niego wiążąca, jednocześnie oświadczy, czy wymaga wyraźnego lub w sposób dorozumiany zatwierdzenia Planu recyklingu statku, zanim ten będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym przez nie zakładzie lub zakładach recyklingu statków. Takie oświadczenie można później zmienić poprzez powiadomienie Sekretarza Generalnego. W zmienionym oświadczeniu określa się dzień, od którego zmiany wchodzi w życie.

## **ARTYKUŁ 17**

### **Wejście w życie**

1. Konwencja niniejsza wejdzie w życie 24 miesiące od dnia, w którym zostaną spełnione następujące warunki:
- 1) nie mniej niż 15 państw podpisze ją bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, lub złoży wymagany dokument ratyfikacyjny, dokument przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, zgodnie z artykułem 16;
  - 2) floty handlowe państw, o których mowa w ustępie 1.1, będą stanowić łącznie co najmniej 40 procent pojemności brutto światowej floty handlowej; oraz
  - 3) łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w państwach, o których mowa w ustępie 1.1 w ciągu poprzednich 10 lat będzie stanowić nie mniej niż 3 procent pojemności brutto łącznej floty handlowej państw.
2. W stosunku do państw, które złożyły dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji po dniu, w którym zostały spełnione warunki do jej wejścia w życie, lecz przed datą wejścia w życie, ratyfikacja, przyjęcie, zatwierdzenie lub przystąpienie nabierze mocy w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub trzy miesiące od dnia złożenia dokumentu, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, złożony po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji, stanie się skuteczny po upływie trzech miesięcy od dnia jego złożenia.

4. Każdy dokument ratyfikacyjny, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Konwencji, złożony po dacie wejścia w życie poprawki do niej, zgodnie artykułem 18, będzie odnosić się do niniejszej Konwencji wraz z tą poprawką.

## **ARTYKUŁ 18**

### **Poprawki**

1. Konwencja niniejsza może być zmieniona za pomocą jednej z procedur określonych w poniższych ustępach.
2. Poprawki rozpatrywane w ramach Organizacji:
  - 1) Każda Strona może zgłosić poprawkę do niniejszej Konwencji. Każda zaproponowana poprawka zostanie złożona Sekretarzowi Generalnemu, który roześle ją wszystkim Stronom i członkom Organizacji, co najmniej sześć miesięcy przed jej rozpatrzeniem.
  - 2) Poprawka zaproponowana i rozesłana w sposób określony powyżej zostanie przekazana Komitetowi w celu jej rozpatrzenia. Strony, niezależnie od tego, czy są członkami Organizacji, mają prawo uczestniczyć w pracach Komitetu dotyczących rozpatrzenia i uchwalenia poprawki.
  - 3) Poprawki będą uchwalane większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu w Komitecie, pod warunkiem, że w czasie głosowania obecna będzie co najmniej jedna trzecia Stron.
  - 4) Poprawki uchwalone zgodnie z punktem 3 będą podane do wiadomości Stron przez Sekretarza Generalnego, w celu ich przyjęcia.
  - 5) Poprawkę uważa się za przyjętą w następujących warunkach:
    - 5.1) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji będzie uznawana za przyjętą w dniu, w którym dwie trzecie Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o podjęciu przez nie decyzji o jej przyjęciu.
    - 5.2) Poprawka do Załącznika będzie uważana za przyjętą po upływie okresu, jaki wyznaczy Komitet w czasie jej uchwalenia, nie krótszego niż dziesięć miesięcy od dnia jej uchwalenia. Jednakże, jeżeli w przewidzianym powyżej okresie więcej niż jedna trzecia Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego, że zgłasza sprzeciw do poprawki, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą.
  - 6) Poprawka wejdzie w życie na następujących warunkach:
    - 6.1) Poprawka do artykułu niniejszej Konwencji wejdzie w życie wobec Stron, które zadeklarowały jej przyjęcie, po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia zgodnie z podpunktem 5.1.
    - 6.2) Poprawka do Załącznika wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Stron po upływie sześciu miesięcy od daty, którą uważa się za datę jej przyjęcia, za wyłączeniem Stron, które:

- 6.2.1) zgłosiły swój sprzeciw do poprawki zgodnie z podpunktem 5.2 i nie wycofały tego sprzeciwu; lub
  - 6.2.2) powiadomiły Sekretarza Generalnego przed dniem wejścia w życie poprawki, że poprawka wejdzie dla nich jedynie po późniejszym powiadomieniu o jej przyjęciu.
  - 6.3) Strona, która zgłosiła sprzeciw zgodnie z podpunktem 6.2.1, może w terminie późniejszym powiadomić Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki. W takim wypadku poprawka wejdzie w życie dla tej Strony po upływie sześciu miesięcy (od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
  - 6.4) Jeśli Strona, która dokonała powiadomienia, o którym mowa w podpunkcie 6.2.2, zawiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu poprawki, poprawka ta wejdzie w życie w stosunku do tej Strony po upływie sześciu miesięcy od daty powiadomienia o przyjęciu poprawki, lub daty wejścia w życie poprawki, zależnie od tego, która z tych dat jest późniejsza.
3. Poprawka rozpatrywana przez Konferencję:
  - 1) Na wniosek Strony uzgodniony przez co najmniej jedną trzecią Stron, Organizacja zwoła Konferencję Stron w celu rozpatrzenia poprawek do niniejszej Konwencji.
  - 2) Poprawka uchwalona na Konferencji większością dwóch trzecich głosów Stron obecnych i biorących udział w głosowaniu zostanie przekazana przez Sekretarza Generalnego wszystkim Stronom w celu jej przyjęcia.
  - 3) Będzie uważana za przyjętą i wejdzie w życie zgodnie z procedurą opisaną odpowiednio w podpunktach 2.5 i 2.6, o ile Konferencja nie postanowi inaczej
4. Każda Strona, która odmówiła przyjęcia poprawki do Załącznika będzie traktowana tak, jakby nie była jej Stroną, jedynie w zakresie stosowania tej poprawki.
5. Każde oświadczenie składane zgodnie z niniejszym artykułem będzie złożone Sekretarzowi Generalnemu na piśmie.
6. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Strony i wszystkich członków Organizacji o:
  1. wszelkich poprawkach, które wejdą w życie wraz z datą wejścia w życie każdej poprawki, powszechnie, jak i każdą Stronę indywidualnie oraz
  2. każdym oświadczeniu złożonym zgodnie z niniejszym artykułem.

## **ARTYKUŁ 19**

### **Wypowiedzenie**

1. Konwencja niniejsza może zostać wypowiedziana przez każdą ze Stron w dowolnym czasie, po upływie dwóch lat od dnia, w którym niniejsza Konwencja weszła w życie w stosunku do tej Strony.

2. Wypowiedzenie następuje w drodze pisemnej notyfikacji Sekretarzowi Generalnemu i stanie się skuteczne po upływie jednego roku od daty otrzymania lub po upływie dłuższego okresu wskazanego w tej notyfikacji.

## **ARTYKUŁ 20**

### **Depozytariusz**

1. Depozytariuszem niniejszej Konwencji będzie Sekretarz Generalny, który przesyła uwierzytelnione kopie niniejszej Konwencji wszystkim państwom, które niniejszą Konwencję podpisały lub do niej przystąpiły.
2. Oprócz funkcji określonych w odrębnych przepisach niniejszej Konwencji, Sekretarz Generalny:
  - 1) informuje wszystkie państwa, które podpisały niniejszą Konwencję lub do niej przystąpiły, o:
    - 1.1) każdym nowym podpisaniu lub złożeniu dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia oraz o dniu ich złożenia;
    - 1.2) dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji;
    - 1.3) złożeniu jakiegokolwiek notyfikacji o wypowiedzeniu niniejszej Konwencji, dacie jej otrzymania, a także dacie w którym wypowiedzenie stanie się skuteczne; oraz
    - 1.4) innych oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz
  - 2) z chwilą wejścia w życie niniejszej Konwencji, przekaże jej tekst Sekretariatowi Narodów Zjednoczonych w celu zarejestrowania i ogłoszenia zgodnie z artykułem 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

## **ARTYKUŁ 21**

### **Języki**

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

Sporządzono w Hongkongu, Chiny, w dniu piętnastego maja, dwa tysiące dziewiątego roku.

Na dowód powyższego, niżej podpisani, odpowiednio do tego celu upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

\*\*\*

## ZAŁĄCZNIK

### PRZEPISY DOTYCZĄCE BEZPIECZNEGO I EKOLOGICZNIE RACJONALNEGO RECYKLINGU STATKÓW

#### ROZDZIAŁ 1 – POSTANOWIENIA OGÓLNE

##### Prawidło 1 – Definicje

Do celów niniejszego Załącznika:

1. „Właściwa osoba” oznacza osobę z odpowiednimi kwalifikacjami, przeszkoleniem i dostateczną wiedzą, doświadczeniem i umiejętnościami do wykonywania danego rodzaju prac. W szczególności, właściwą osobą może być przeszkolony pracownik lub osoba zatrudniona na stanowisku kierowniczym, potrafiący rozpoznać i ocenić występujące w pracy ryzyko i zagrożenia dla pracownika związane z oddziaływaniem potencjalnie niebezpiecznych materiałów lub szkodliwych dla zdrowia warunków w zakładzie recyklingu statków oraz taki pracownik, który potrafi określić konieczne zabezpieczenia i środki ostrożności, jakie należy podjąć w celu wyeliminowania lub zmniejszenia takiego ryzyka czy zagrożeń. Właściwy organ może zdefiniować odpowiednie kryteria wyznaczania takich osób i określić wyznaczone im obowiązki.
2. „Pracodawca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która zatrudnia jednego lub więcej pracowników do recyklingu statków.
3. „Statek istniejący” oznacza statek, który nie jest statkiem nowym.
4. „Statek nowy” oznacza statek:
  - 1) dla którego umowa o budowę została zawarta w dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji lub po tej dacie; albo
  - 2) w przypadku braku umowy o budowę, statek, którego stępka została położona lub który znajduje się na podobnym etapie budowy w dniu do sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszej Konwencji albo po tej dacie; albo
  - 3) którego dostawa ma miejsce w dniu do trzydziestu miesięcy od wejścia w życie niniejszej Konwencji lub po tej dacie.
5. „Nowa instalacja” oznacza instalację systemów, wyposażenia, materiałów izolacyjnych lub innych materiałów na statku po dacie wejścia w życie niniejszej Konwencji.
6. „Strefa wolna od zagrożeń” oznacza przestrzeń, która spełnia następujące kryteria:
  - 1) zawartość tlenu w powietrzu i stężenie oparów łatwopalnych mieszczą się w bezpiecznych limitach;
  - 2) wszelkie substancje toksyczne w atmosferze mieszczą się w limitach dopuszczalnych stężeń; oraz
  - 3) wszelkie pozostałości lub materiały związane z pracami, na które właściwa osoba wydała zezwolenie, nie będą powodować niekontrolowanego uwolnienia toksycznych substancji lub niebezpiecznego stężenia łatwopalnych oparów w ramach panujących na miejscu warunków atmosferycznych, jeśli przestrzegane będą stosowne wskazówki.

7. „Strefa bezpieczna dla prowadzenia tzw. prac gorących” oznacza przestrzeń, która spełnia następujące kryteria:

- 1) 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;
- 2) spełnione są kryteria „strefy wolnej od zagrożeń” określone w prawie 1 ustęp. 6;
- 3) istniejące warunki atmosferyczne nie zmieniają się w wyniku prac gorących; oraz
- 4) wszystkie przyległe pomieszczenia zostały oczyszczone, użyto w nich gazu obojętnego lub przygotowano w takim stopniu, aby zapobiec powstaniu lub rozprzestrzenieniu się pożaru.

8. „Armator” oznacza osobę lub osoby lub przedsiębiorstwo zarejestrowane jako właściciel statku, albo, w przypadku braku rejestracji, osobę lub osoby lub przedsiębiorstwo będące właścicielem statku lub inną organizację czy osobę, taką jak zarządzający, lub czarterujący statek bez załogi, który przejął odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela statku. Jednakże, w przypadku statku stanowiącego własność państwa i eksploatowanego przez przedsiębiorstwo, które w tym państwie jest zarejestrowane jako operator statku, „właściciel” oznacza takie przedsiębiorstwo. Określenie to obejmuje również te podmioty, które posiadają prawo własności statku na czas ograniczony, przed jego sprzedażą lub przekazaniem do zakładu recyklingu statku.

9. „Inspekcja na miejscu” oznacza inspekcję w zakładzie recyklingu statków w celu potwierdzenia stanu opisanego w zweryfikowanej dokumentacji.

10. „Oświadczenie o zakończeniu recyklingu” oznacza oświadczenie wydane przez zakład recyklingu statków potwierdzające, że recykling statku przeprowadzono zgodnie z niniejszą Konwencją.

11. „Zbiornikowiec” oznacza zbiornikowiec do przewozu ropy zgodnie z definicją podaną w Załączniku I do Konwencji MARPOL lub zbiornikowiec przewożący szkodliwe substancje ciekłe zgodnie z definicją podaną w Załączniku II do Konwencji MARPOL.

12. „Pracownik” oznacza każdą osobę, która wykonuje pracę regularnie lub tymczasowo, w ramach stosunku pracy, w tym personel pracujący dla wykonawców.

## **Prawidło 2 – Zastosowanie ogólne**

O ile wyraźnie nie postanowiono inaczej, projektowanie, budowa, przegląd, certyfikacja, eksploatacja i recykling statków podlegają postanowieniom niniejszego Załącznika.

## **Prawidło 3 – Powiązania z innymi normami, zaleceniami i wytycznymi**

Strony podejmują środki w celu wdrożenia wymagań zawartych w przepisach niniejszego Załącznika, biorąc pod uwagę stosowne normy, zalecenia i wytyczne opracowane przez Międzynarodową Organizację Pracy oraz odpowiednie normy techniczne, zalecenia i wytyczne opracowane na mocy Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych.

## **ROZDZIAŁ 2 – WYMAGANIA DOTYCZĄCE STATKÓW**

### **Część A – Projektowanie, budowanie, eksploatacja i utrzymanie stanu technicznego statków**

#### **Prawidło 4 – Kontrole materiałów niebezpiecznych na statku**

Zgodnie z wymaganiami wyszczególnionymi w Uzupełnieniu 1 do niniejszej Konwencji, każda ze Stron:

- 1) zakazuje i/lub ogranicza instalowanie lub używanie materiałów niebezpiecznych wykazanych w Uzupełnieniu 1 na statkach uprawnionych do podnoszenia jej bandery lub eksploatowanych z jej upoważnienia; oraz
- 2) zakazuje i/lub ogranicza instalowanie lub używanie takich materiałów na statkach podczas ich pobytu w portach, stoczniach, stoczniach remontowych lub terminalach przybrzeżnych,

i podejmuje skuteczne środki w celu zapewnienia, aby takie statki stosowały się do tych wymagań.

#### **Prawidło 5 – Wykaz materiałów niebezpiecznych**

1. Każdy statek nowy posiada Wykaz materiałów niebezpiecznych. Wykaz jest weryfikowany przez Organ Administracji lub przez osobę lub organizację przez niego upoważnioną, biorąc pod uwagę wytyczne, w tym wartości progowe i zwolnienia zawarte w wytycznych opracowanych przez Organizację. Wykaz materiałów niebezpiecznych jest specyficzny dla każdego statku, a jego treść co najmniej:
  - 1) określa w Części I materiały niebezpieczne wymienione w Uzupełnieniach 1 i 2 do niniejszej Konwencji znajdujące się w konstrukcji lub wyposażeniu statku, ich rozmieszczenie i przybliżone ilości; oraz
  - 2) zawiera stwierdzenie, że statek spełnia wymogi prawidła 4.
2. Statki istniejące w wykonalnym zakresie zastosują się do przepisów zawartych w ustępie 1, nie później niż pięć lat po wejściu w życie niniejszej Konwencji, lub wcześniej, jeśli zostaną skierowane do recyklingu, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację oraz Zharmonizowany system przeglądów i certyfikacji Organizacji. W trakcie opracowywania Wykazu określa się przynajmniej materiały niebezpieczne wyszczególnione w Uzupełnieniu 1. W przypadku statków istniejących, przygotowuje się plan opisujący inspekcję wizualną / z pobraniem próbek do opracowania Wykazu materiałów niebezpiecznych, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.
3. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest właściwie prowadzona i aktualizowana przez cały okres użytkowania statku, uzupełniana o informacje o nowych instalacjach zawierających materiały niebezpieczne wymienione w Uzupełnieniu 2 i o istotnych zmianach w konstrukcji statku i jego wyposażeniu, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.
4. Przed recyklingiem, Wykaz zawiera, oprócz właściwie prowadzonej i aktualizowanej Części I, Część II obejmującą odpady eksploatacyjne oraz Część III obejmującą zapasy, jest weryfikowany przez Organ Administracji albo osobę czy organizację przez niego upoważnioną, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

#### **Prawidło 6 – Procedura wnoszenia poprawek do Uzupełnień 1 i 2**

1. Każda Strona może zaproponować poprawkę do Uzupełnienia 1 i/lub 2, zgodnie z niniejszym prawidłem. Proponowana poprawka jest rozpatrywana w ramach Organizacji zgodnie z artykułem 18 ustęp 2 oraz niniejszym prawidłem.

2. Po otrzymaniu propozycji poprawki, Organizacja przedkłada poprawkę do rozpatrzenia przez Narody Zjednoczone i jej wyspecjalizowane agencje, organizacje międzyrządowe z którymi Organizacja ma podpisane porozumienia i organizacje pozarządowe o statusie konsultacyjnym w Organizacji, przekazując im treść poprawki.

3. Komitet ustanawia grupę techniczną, zgodnie z prawidłem 7, w celu przeglądu propozycji poprawek przedłożonych zgodnie z ustępem 1 niniejszego prawidła.

4. Grupa techniczna przegląda propozycję wraz z dodatkowymi informacjami, obejmującymi decyzje przyjęte przez inne organy międzynarodowe, dotyczące ich wykazów materiałów lub substancji niebezpiecznych, przedłożonych przez zainteresowaną jednostkę, następnie dokonuje oceny i informuje Komitet, czy istnieje możliwość, aby dany materiał niebezpieczny, w kontekście niniejszej Konwencji, wywierał tak istotny i niepożądany wpływ na zdrowie ludzkie lub środowisko, że poprawka do Uzupełnienia 1 lub 2 jest uzasadniona. W związku z tym:

1) przegląd dokonywany przez grupę techniczną obejmuje:

1.1) ocenę związku między rozpatrywanym materiałem niebezpiecznym a prawdopodobieństwem, w kontekście niniejszej Konwencji, że materiał ten doprowadzi do istotnego, negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, dokonaną na podstawie przedłożonych danych lub innych istotnych danych, na które zwrócono uwagę grupy;

1.2) cenę potencjalnego zmniejszenia zagrożenia, przypisywanego proponowanym środkom kontroli i wszelkim innym środkom kontroli, jakie grupa techniczna może wziąć pod uwagę;

1.3) rozważenie dostępnych informacji na temat możliwości technicznych proponowanych środków kontroli;

1.4) rozważenie dostępnych informacji na temat innych skutków wynikających z wprowadzenia takich środków kontroli związanych ze:

- środowiskiem;
- zdrowiem ludzkim i bezpieczeństwem marynarzy i pracowników; oraz
- kosztami ponoszonymi przez żeglugę międzynarodową i związanych z nią sektorów;

1.5) rozważenie dostępności odpowiednich materiałów alternatywnych dla materiału niebezpiecznego, jaki ma podlegać kontroli, w tym rozważenie potencjalnych zagrożeń jakie stwarzają materiały alternatywne;

1.6) rozważenie zagrożeń stwarzanych przez materiał niebezpieczny w procesie recyklingu; oraz

1.7) rozważenie właściwych wartości progowych oraz celowych lub koniecznych zwolnień.

2) Jeśli grupa techniczna stwierdzi, że brany pod uwagę materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, prowadzić do istotnego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, brak całkowitej pewności naukowej nie będzie powodem powstrzymującym grupę od dokonania oceny propozycji poprawki.

3) Sprawozdanie grupy technicznej sporządza się na piśmie i uwzględnia wszystkie oceny i rozważania wymienione w ustępie 1, z wyjątkiem sytuacji, gdy grupa techniczna może

zaprzestać dalszej oceny i rozważań wymienionych w ustępach 1.2 do 1.7, jeśli uzna po ocenie, o której mowa w ustępie 1.1, że propozycja poprawki nie uzasadnia dalszych rozważań.

- 4) Sprawozdanie grupy technicznej obejmuje, między innymi zalecenie informujące czy międzynarodowe środki kontroli zgodnie z niniejszą Konwencją są uzasadnione w stosunku do ocenianego materiału niebezpiecznego, czy konkretne środki kontroli proponowane w kompleksowej propozycji poprawki są właściwe lub proponujące inne środki kontrolne, które grupa uważa za właściwsze.

5. Komitet decyduje, czy zatwierdzić propozycję poprawki do Uzupełnienia 1 lub 2 oraz jakiegokolwiek ich zmiany, biorąc pod uwagę sprawozdanie grupy technicznej. Każda wnoszona poprawka określa jej zastosowanie do statków posiadających świadectwa zgodnie z niniejszą Konwencją przed wejściem tej poprawki w życie. Jeśli sprawozdanie stwierdza, że dany materiał niebezpieczny może, w kontekście niniejszej Konwencji, prowadzić do istotnego negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie lub środowisko, brak całkowitej pewności naukowej nie będzie powodem zaniechania decyzji o umieszczeniu materiału niebezpiecznego na liście Uzupełnienia 1 lub Uzupełnienia 2. Decyzja o niezatwierdzeniu propozycji poprawki nie wyklucza przedłożenia w przyszłości nowej poprawki odnośnie danego materiału niebezpiecznego, jeśli pojawią się w związku z nim nowe informacje.

#### **Prawidło 7 – Grupy techniczne**

1. Komitet może ustanowić, zależnie od potrzeb, jedną lub więcej grup technicznych zgodnie z prawidłem 6. W skład grupy technicznej mogą wchodzić przedstawiciele Stron, członków Organizacji, Organizacji Narodów Zjednoczonych i jej wyspecjalizowanych agencji, organizacji międzyrządowych, z którymi Organizacja ma podpisane porozumienia, organizacji pozarządowych o statusie konsultacyjnym w Organizacji, wśród których preferowana jest obecność przedstawicieli instytucji i laboratoriów posiadających specjalistyczną wiedzę na temat przemian i skutków działania substancji chemicznych w środowisku, skutków toksykologicznych, biologii morza, zdrowia ludzkiego, analizy ekonomicznej, zarządzania ryzykiem, budownictwa okrętowego, żeglugi międzynarodowej, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz znajomość innych dziedzin specjalistycznej wiedzy potrzebnych do obiektywnej oceny wartości technicznych propozycji poprawki.
2. Komitet decyduje o kompetencjach, organizacji, udziale i działaniu grup technicznych. Takie kompetencje zapewniają ochronę przekazu poufnych informacji. Grupy techniczne mogą spotykać się zależnie od potrzeb, ale dokładają wszelkich starań, aby wykonywać swoją pracę poprzez wymianę na piśmie lub drogą elektroniczną, lub zależnie od przypadku, innymi środkami.
3. Tylko przedstawiciele Stron mogą brać udział w formułowaniu zalecenia dla Komitetu, zgodnie z prawidłem 6. Grupa techniczna stara się osiągnąć jednogłośnie wśród przedstawicieli Stron. Jeśli jednogłośnie nie można osiągnąć, grupa techniczna informuje o opiniach przedstawicieli stanowiących mniejszość.

#### **Część B – Przygotowanie statku do recyklingu**

##### **Prawidło 8 – Wymagania ogólne**

Statek przeznaczony do recyklingu:

- 1) zostaje poddany recyklingowi wyłącznie w zakładach recyklingu statków, które posiadają:
  - 1) autoryzację zgodnie z niniejszą Konwencją; oraz

- 2) pełną autoryzację do przeprowadzenia całego procesu recyklingu statków, który jest wskazany w Planie recyklingu statku przez zidentyfikowany(e) zakład(y) recyklingu statków;
- 2) prowadzi działania w okresie poprzedzającym wprowadzenie go do zakładu recyklingu statków w celu zminimalizowania na statku ilości pozostałości ładunkowych, resztek paliwa i odpadów;
- 3) w przypadku zbiornikowca, przybywa on do zakładu recyklingu statków mając zbiorniki ładunkowe i przepompownię(e) przygotowaną(e) do uzyskania poświadczenia, że stanowią strefę wolną od zagrożeń bądź strefę bezpieczną dla prowadzenia tzw. prac gorących, lub oba te wymagania są spełnione, zgodnie z krajowym prawodawstwem, przepisami i polityką Strony, pod której jurysdykcją działa zakład recyklingu statków;
- 4) dostarcza zakładowi recyklingu statków wszystkie dostępne, dotyczące go informacje w celu opracowania Planu recyklingu statku wymaganego prawidłem 9;
- 5) uzupełnia Wykaz wymagany prawidłem 5; oraz
- 6) posiada świadectwo gotowości do recyklingu, wydane przez Organ Administracji lub uznaną przez niego organizację, przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac recyklingowych.

#### **Prawidło 9 – Plan recyklingu statku**

Zakład recyklingu statków opracowuje właściwy dla danego statku Plan recyklingu statku przed przystąpieniem do recyklingu statku, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację. Plan recyklingu statku:

- 1) opracowuje się z uwzględnieniem informacji dostarczonych przez armatora;
- 2) przygotowuje się w języku akceptowanym przez Stronę udzielającą autoryzacji zakładowi recyklingu statków, a jeśli językiem używanym nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, Plan recyklingu statku tłumaczy się na jeden z tych języków, z wyjątkiem sytuacji, gdy Organ Administracji uzna, iż nie jest to konieczne;
- 3) zawiera informacje dotyczące, między innymi określenia, utrzymywania i monitorowania warunków pracy w strefie wolnej od zagrożeń i strefie bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących, a także w jaki sposób materiały różnego typu i o różnej ilości, łącznie z materiałami wyszczególnionymi w Wykazie materiałów niebezpiecznych, zostaną zagospodarowane;
- 4) zgodnie z oświadczeniem złożonym w myśl artykułu 16 ustęp 6, jest wyraźnie lub w sposób dorozumiany zatwierdzony przez właściwy organ autoryzujący zakład recyklingu statków. Właściwy organ wysyła pisemne potwierdzenie odbioru Planu recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, armatora i organu Administracji w ciągu trzech dni roboczych od odbioru, zgodnie z prawidłem 24. Następnie:
  - 1) jeśli Strona wymaga wyraźnego zatwierdzenia Planu recyklingu statku, właściwy organ wysyła pisemne powiadomienie o swojej decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej Plan recyklingu statku do zakładu recyklingu statków, armatora i organu Administracji; oraz
  - 2) jeśli Strona wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany Planu recyklingu statku, potwierdzenie odbioru określa końcową datę 14-dniowego okresu przeglądu. Właściwy organ powiadamia o wszelkich pisemnych zastrzeżeniach do Planu zakład

recyklingu statków, armatora i organ Administracji w ciągu 14 dni okresu przeglądu. Jeśli żadne pisemne zastrzeżenia nie zostaną przekazane, Plan recyklingu statku uznaje się za zatwierdzony.

- 5) po zatwierdzeniu zgodnie z ustępem 4, udostępnia się do inspekcji przeprowadzonej przez Organ Administracji albo mianowanych inspektorów lub organizację uznaną przez organ Administracji; oraz
- 6) gdy więcej niż jeden zakład recyklingu statków jest wykorzystywany, wskazuje zakłady recyklingu statków, które mają być wykorzystane i wyszczególnia prace recyklingowe oraz kolejność, w jakiej są wykonywane w każdym autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.

## **Część C – Przeglądy i certyfikacja**

### **Prawidło 10 – Przeglądy**

1. Statki, do których niniejsza Konwencja ma zastosowanie, poddaje się niżej wymienionym przeglądom:
  - 1) przeglądowi wstępnemu przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem Międzynarodowego Świadectwa Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych. Przegląd ten weryfikuje, czy Część I Wykazu wymagana prawidłem 5, jest zgodna z wymaganiami niniejszej Konwencji;
  - 2) przeglądowi odnowieniowemu w odstępach czasu określonych przez organ Administracji, jednak nie dłuższych niż pięć lat. Przegląd ten weryfikuje, czy Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych wymagana prawidłem 5, spełnia wymagania niniejszej Konwencji;
  - 3) przeglądowi dodatkowemu, ogólnemu lub częściowemu, zależnie od okoliczności, który może być przeprowadzony na żądanie armatora po zmianach, wymianie lub znaczącej naprawie konstrukcji statku, wyposażenia, systemów, urządzeń, układów i materiałów. Przegląd przeprowadza się tak, aby zagwarantować, iż wszelkie zmiany, wymiany czy znaczące naprawy zostały wykonane w ten sposób, że statek nadal spełnia wymagania niniejszej Konwencji, oraz iż Część I Wykazu została odpowiednio zmieniona; oraz
  - 4) przeglądowi końcowemu, przed wycofaniem statku z eksploatacji i przed rozpoczęciem recyklingu statku. Przegląd końcowy weryfikuje, czy:
    - 1) Wykaz materiałów niebezpiecznych wymagany prawidłem 5 ustęp 4, jest zgodny z wymaganiami niniejszej Konwencji, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację;
    - 2) Plan recyklingu statku wymagany prawidłem 9, odpowiednio odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych wymaganym prawidłem 5 ustęp 4, a także czy zawiera informacje dotyczące określenia, utrzymywania i monitorowania warunków dla zapewnienia stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących;
    - 3) zakład(y) recyklingu statków, w których statek ma być poddany recyklingowi, posiada(ją) ważną autoryzację zgodną z niniejszą Konwencją.
2. Przeglądy statków w celu egzekwowania postanowień niniejszej Konwencji przeprowadzają przedstawiciele organu Administracji, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.

Organ Administracji może jednak powierzyć przeglądy mianowanym inspektorom lub uznanym organizacjom.

3. Organ Administracji mianujący inspektorów lub uznane organizacje do przeprowadzania przeglądów, jak opisano w ustępie 2, upoważnia mianowanych inspektorów lub uznane organizacje przynajmniej w takim zakresie, aby dać im możliwość:

- 1) żądania od statku, na którym przeprowadzają przegląd, aby stosował się do postanowień niniejszej Konwencji; oraz
- 2) przeprowadzenia przeglądów i inspekcji na żądanie odpowiednich organów państwa portu, które jest Stroną niniejszej Konwencji.

4. W każdym przypadku, Organ Administracji odpowiada za zapewnienie, by przegląd był kompletny i sprawnie wykonany oraz zobowiązuje się zapewnić konieczne środki w celu wywiązania się z tego obowiązku.

5. Przeglądy wstępne i odnowieniowe powinny być zharmonizowane z przeglądami wymaganymi na mocy innych obowiązujących instrumentów prawnych Organizacji.

#### **Prawidło 11 – Wydawanie i potwierdzanie świadectw**

1. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych jest wydawane przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę albo organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu wstępnego lub odnowieniowego, przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10, statkom, do których ma zastosowanie prawidło 10, z wyjątkiem statków istniejących, dla których przegląd wstępny i końcowy przeprowadza się jednocześnie, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację.

2. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydane na podstawie ustępu 1, na żądanie armatora, jest potwierdzane przez Organ Administracji albo upoważnioną przez niego osobę lub organizację, po pozytywnym zakończeniu przeglądu dodatkowego przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10.

3. Z zastrzeżeniem prawidła 14 ustęp 2 i wymagań prawidła 10 ustęp 1 pkt 2, w przypadku, gdy przegląd odnowieniowy zostanie zakończony w ciągu trzech miesięcy przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat, liczony od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

4. Jeśli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony po dacie upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat, liczony od daty upływu ważności istniejącego świadectwa.

5. Jeśli przegląd odnowieniowy zostanie zakończony wcześniej niż trzy miesiące przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, nowe świadectwo staje się ważne od dnia zakończenia przeglądu odnowieniowego do dnia końżącego okres nie dłuższy niż pięć lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

6. Jeśli świadectwo zostanie wydane na okres krótszy niż pięć lat, Organ Administracji może przedłużyć ważność świadectwa o maksymalny okres określony w prawidłe 10 ustęp 1 pkt 2.

7. Jeśli przegląd odnowieniowy został zakończony, lecz nowe świadectwo nie może być wydane lub przekazane na statek przed datą upływu ważności istniejącego świadectwa, to upoważniona przez Organ

Administracji osoba lub organizacja może potwierdzić ważność istniejącego świadectwa i takie świadectwo jest uznawane jako ważne przez dalszy okres, nie dłuższy niż pięć miesięcy od daty upływu ważności.

8. Jeżeli w czasie, gdy upływa ważność świadectwa statek nie znajduje się w porcie, w którym ma być poddany przeglądowi, Organ Administracji może przedłużyć okres ważności świadectwa, lecz ten okres przedłuża się tylko w tym celu, aby umożliwić statkowi zakończenie jego podróży do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, i to tylko w przypadkach, kiedy wydaje się to właściwe i uzasadnione. Żadnego świadectwa nie przedłuża się na okres dłuższy niż trzy miesiące, a statek, któremu przyznano takie przedłużenie po przybyciu do portu, w którym ma być poddany przeglądowi, nie ma prawa na mocy tego przedłużenia wyjść z tego portu bez otrzymania nowego świadectwa. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo jest ważne do daty kończącej okres nie dłuższy niż pięć lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

9. Ważność świadectwa dla statku odbywającego krótkie podróże, nieprzedłużona na podstawie powyższych przepisów niniejszego prawidła, może być przedłużona przez Organ Administracji na okres zwłoki do jednego miesiąca od daty upływu ważności podanej na świadectwie. Po zakończeniu przeglądu odnowieniowego, nowe świadectwo jest ważne do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty upływu ważności istniejącego świadectwa przed udzieleniem przedłużenia.

10. W szczególnych okolicznościach, określonych przez organ Administracji, data rozpoczęcia ważności nowego świadectwa nie musi pokrywać się z datą upływu ważności istniejącego świadectwa, jak jest to wymagane w ustępach 4, 8 czy 9 niniejszego prawidła. W tych szczególnych okolicznościach, nowe świadectwo jest ważne do daty nieprzekraczającej pięciu lat od daty zakończenia przeglądu odnowieniowego.

11. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu jest wydawane przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę lub organizację statkom, po pozytywnym zakończeniu przeglądu końcowego, przeprowadzonego zgodnie z prawidłem 10, do których ma zastosowanie prawidło 10, biorąc pod uwagę autoryzację zakładu recyklingu statków i wytyczne opracowane przez Organizację.

12. Świadectwo wydane z upoważnienia Strony jest akceptowane przez pozostałe Strony i uznawane do celów określonych w niniejszej Konwencji jako równoważne ze świadectwami przez nie wydanymi. Świadectwa wydaje lub potwierdza Organ Administracji lub upoważniona przez niego osoba lub organizacja. W każdym przypadku Organ Administracji przejmuje pełną odpowiedzialność za świadectwo.

## **Prawidło 12 – Wydawanie lub potwierdzanie świadectwa przez inną Stronę**

1. Na wniosek organu Administracji, inna Strona może spowodować przeprowadzenie przeglądu statku i jeśli uzna, że postanowienia niniejszej Konwencji są spełnione, wydaje świadectwo lub upoważnia do jego wydania, a w stosownych przypadkach, potwierdza lub upoważnia do potwierdzenia ważności świadectwa na statku, zgodnie z niniejszym Załącznikiem.
2. Kopię świadectwa i kopię raportu z przeglądu przesyła się jak najszybciej jak to możliwe do organu Administracji wnioskującej o przegląd.
3. Wydane w ten sposób świadectwo zawiera stwierdzenie, z którego wynika, że zostało wydane na wniosek organu Administracji, obowiązuje i jest tak samo uznawane jak świadectwo wydane przez organ Administracji.
4. Nie wydaje się świadectwa statkowi uprawnionemu do podnoszenia bandery państwa niebędącego Stroną niniejszej Konwencji.

### **Prawidło 13 – Forma świadectw**

Świadectwa sporządza się w języku urzędowym Strony wydającej, w formie przedstawionej w Uzupełnieniach 3 i 4. Jeśli użytym językiem nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, tekst zawiera tłumaczenie na jeden z tych języków. Organ Administracji może jednak wydać Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych, sporządzone tylko w języku urzędowym Strony wydającej, statkom nieodbywającym podróży do portów lub terminali przybrzeżnych będących pod jurysdykcją innych Stron niniejszej Konwencji, natomiast Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu może być sporządzone tylko w języku urzędowym Strony wydającej je statkom poddanym recyklingowi w zakładach recyklingu statków będących pod jurysdykcją Strony wydającej.

### **Prawidło 14 – Okres ważności świadectw**

1. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydane na mocy prawidła 11 lub 12 traci ważność w następujących przypadkach:
  - 1) jeśli stan statku znacząco nie odpowiada danym na świadectwie, między innymi, gdy Część I Wykazu Materiałów Niebezpiecznych nie jest właściwie wypełniana i aktualizowana, tak by odzwierciedlać zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku, zgodnie z wytycznymi opracowanymi przez Organizację;
  - 2) po przejściu statku pod banderę innego państwa. Nowe świadectwo wydaje się wyłącznie wtedy, gdy Strona je wydająca jest w pełni przekonana, że statek spełnia wymagania prawidła 10. Gdy przejście statku następuje między Stronami, na wniosek złożony w ciągu trzech miesięcy od zmiany bandery, Strona której banderę statek poprzednio podnosił, niezwłocznie przekazuje organowi Administracji kopie świadectw jakie statek posiadał przed zmianą bandery oraz kopie odpowiednich raportów, jeśli są dostępne;
  - 3) jeśli przegląd odnowieniowy nie zostanie zakończony w terminach określonych prawidłami 10 ustęp 1 i 11; albo
  - 4) jeśli świadectwo nie zostanie potwierdzone zgodnie z prawidłami 11 lub 12.
2. Międzynarodowe Świadectwo Inwentaryzacji Materiałów Niebezpiecznych wydaje się na okres ważności określony przez organ Administracji, nie dłuższy niż pięć lat.
3. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu wydaje się na okres ważności określony przez organ Administracji, nie dłuższy niż trzy miesiące.
4. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu wydane na mocy prawidła 11 lub 12 traci ważność, jeśli stan statku znacząco nie odpowiada danym na świadectwie.
5. Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu może zostać przedłużone przez Organ Administracji lub upoważnioną przez niego osobę lub organizację na pojedynczą podróż do zakładu recyklingu statków.

## **ROZDZIAŁ 3 – WYMAGANIA DLA ZAKŁADÓW RECYKLINGU STATKÓW**

### **Prawidło 15 – Kontrole zakładów recyklingu statków**

1. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić akty prawne, przepisy i normy potrzebne do zapewnienia, aby zakłady recyklingu statków były zaprojektowane, zbudowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i ekologicznie racjonalny, zgodnie z przepisami niniejszej Konwencji.
2. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić mechanizm autoryzowania zakładów recyklingu statków, zawierający odpowiednie warunki, w celu zapewnienia, by takie zakłady recyklingu statków spełniały wymagania niniejszej Konwencji.
3. Każda ze Stron jest zobowiązana ustanowić mechanizm zapewniający spełnianie przez zakład recyklingu statków wymagań określonych w niniejszym rozdziale, w tym ustanowienie i skuteczne korzystanie z przepisów dotyczących inspekcji, monitorowania i egzekwowania, w tym uprawnień do wejścia na statek i pobierania próbek. Taki mechanizm może obejmować system audytów przeprowadzanych przez właściwy organ lub organy, albo organizację uznaną przez Stronę, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację, zaś wyniki audytów powinny być przekazywane Organizacji.
4. Każda ze Stron wyznacza jeden lub więcej właściwych organów oraz pojedynczy punkt kontaktowy, z którymi będzie się mogła kontaktować Organizacja, Strony niniejszej Konwencji oraz inne zainteresowane podmioty, w sprawach związanych z zakładami recyklingu statków działającymi w granicach jurysdykcji tej Strony.

### **Prawidło 16 – Autoryzacja zakładów recyklingu statków**

1. Zakłady recyklingu statków prowadzące recykling statków, do których ma zastosowanie niniejsza Konwencja, lub statków traktowanych na podobnych zasadach zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 otrzymują autoryzację od Strony, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez Organizację.
2. Autoryzacja jest udzielana przez właściwy(e) organ(y) i obejmuje weryfikację dokumentów wymaganych niniejszą Konwencją oraz inspekcję zakładu. Właściwy(e) organ(y) mogą jednak powierzyć autoryzację zakładów recyklingu statków uznanym przez siebie organizacjom.
3. Strona powiadamia Organizację o szczególnych obowiązkach i warunkach upoważnienia udzielonego uznanym organizacjom, do wiadomości Stron. W każdym przypadku, właściwy organ lub organy pozostają w pełni odpowiedzialne za udzieloną autoryzację.
4. Autoryzację sporządza się w formie podanej w Uzupełnieniu 5. Jeśli użytym w niej językiem nie jest język angielski, francuski lub hiszpański, tekst autoryzacji obejmuje tłumaczenie na jeden z tych języków.
5. Autoryzacja jest ważna przez okres określony przez Stronę, nie dłuższy niż pięć lat. Strona definiuje warunki, na których autoryzacja będzie udzielona, wycofana, zawieszona, zmieniona lub odnowiona, oraz przekazuje te warunki zakładom recyklingu statków. Jeśli zakład recyklingu statków nie zgodzi się na inspekcję właściwego(y) organu(ów) albo uznanej organizacji działającej w jego czy ich imieniu, autoryzacja ulega zawieszeniu lub wycofaniu.
6. Jeśli zdarzenia lub działania podjęte w zakładzie recyklingu statków skutkują tym, że warunki autoryzacji nie są dalej spełniane, zakład recyklingu statków informuje o tym właściwy(e) organ(y). Właściwy(e) organ(y) mogą, zależnie od przypadku, zdecydować o zawieszeniu lub wycofaniu autoryzacji, albo zażądać działań naprawczych od zakładu recyklingu statków.

## **Prawidło 17 – Wymagania ogólne**

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę przygotowują systemy zarządzania, procedury i metody, które nie stanowią zagrożenia dla pracowników lub ludności w pobliżu zakładu recyklingu statków, jak również zapobiegają, ograniczają, minimalizują i w wykonalnym zakresie eliminują niepożądane oddziaływanie na środowisko spowodowane recyklingiem statków, uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.
2. W odniesieniu do statków, do których stosuje się niniejszą Konwencję, lub statków traktowanych na podobnych zasadach zgodnie z artykułem 3 ustęp 4, zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę:
  - 1) przyjmują wyłącznie statki, które:
    - 1) stosują się do niniejszej Konwencji; lub
    - 2) spełniają wymagania niniejszej Konwencji;
  - 2) przyjmują wyłącznie statki, których recykling mieści się w zakresie autoryzacji; oraz
  - 3) posiadają dokumenty autoryzacyjne, które mogą udostępnić na żądanie armatora, który rozważa oddanie statku do recyklingu w tym zakładzie.

## **Prawidło 18 – Plan zakładu recyklingu statków**

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę przygotowują Plan zakładu recyklingu statków. Taki Plan jest przyjmowany przez zarząd lub właściwy organ zarządzający przedsiębiorstwem recyklingu i obejmuje:

- 1) politykę zapewniającą bezpieczeństwo pracowników oraz ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska, w tym wyznaczenie celów prowadzących w wykonalnym zakresie do minimalizacji i eliminacji negatywnego wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko, wynikającego z recyklingu statków;
- 2) system zapewniający spełnienie wymagań niniejszej Konwencji, osiągnięcie celów określonych w polityce przedsiębiorstwa recyklingu oraz ciągłe doskonalenie procedur i norm stosowanych w pracy przedsiębiorstwa recyklingu;
- 3) ustalenie roli i zakresu obowiązków pracodawców i pracowników podczas prowadzenia prac recyklingu statku;
- 4) program odpowiedniego informowania i szkolenia pracowników w celu zapewnienia bezpiecznej i ekologicznie racjonalnej eksploatacji zakładu recyklingu statków;
- 5) plan gotowości i reagowania w nagłych przypadkach;
- 6) system monitorujący wyniki recyklingu statków;
- 7) system ewidencjonowania pokazujący sposób przeprowadzania recyklingu statków;
- 8) system zgłaszania zrzutów, emisji gazów, zdarzeń i wypadków zagrażających lub mogących zagrazić bezpieczeństwu pracowników, zdrowiu ludzkiemu i środowisku; oraz

- 9) system zgłaszania chorób zawodowych, wypadków, obrażeń i innych niepożądanych skutków dla bezpieczeństwa pracowników i zdrowia ludzkiego,

uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.

### **Prawidło 19 – Zapobieganie negatywnemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko**

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę ustalają i stosują procedury mające na celu:

- 1) zapobieganie wybuchom, pożarom i innym szkodliwym dla zdrowia warunkom poprzez zapewnienie, utrzymanie i monitorowanie bezpiecznych warunków i procedur stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących przez cały okres recyklingu statku;
- 2) zapobieganie szkodom spowodowanym niebezpiecznymi warunkami i innym szkodliwym dla zdrowia warunkom przez zapewnienie, że będą ustanowione, utrzymywane i monitorowane warunki i procedury zapewniające strefy wolne od zagrożeń w pomieszczeniach statku, w tym w przestrzeniach ograniczonych i zamkniętych przez cały okres recyklingu;
- 3) zapobieganie innym wypadkom, chorobom zawodowym, obrażeniom i innym niepożądanym skutkom dla zdrowia ludzkiego i środowiska; oraz
- 4) zapobieganie przez cały okres recyklingu statku rozlewom czy emisji gazów, które mogą zaszkodzić zdrowiu ludzkiemu i/lub środowisku,

uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację.

### **Prawidło 20 – Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi**

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają bezpieczne i ekologicznie racjonalne usuwanie każdego materiału niebezpiecznego znajdującego się na statku, wykazane na świadectwie zgodnie z prawidłem 11 lub 12. Osoba lub osoby odpowiedzialne za prace recyklingowe oraz pracownicy są zaznajomieni z wymaganiami niniejszej Konwencji odpowiednio do swoich zadań i korzystają, w szczególności, z Wykazu materiałów niebezpiecznych i Planu recyklingu statku, przed i podczas usuwania materiałów niebezpiecznych.

2. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają, aby wszystkie materiały niebezpieczne wyszczególnione w Wykazie były w możliwie jak największym zakresie zidentyfikowane, oznakowane, zapakowane i usunięte przed cięciem, przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych pracowników, biorąc pod uwagę wytyczne opracowane przez Organizację, a w szczególności:

- 1) niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady;
- 2) substancje lub przedmioty zawierające metale ciężkie, takie jak ołów, rtęć, kadm i chrom sześciowartościowy;
- 3) farby i powłoki wysoce łatwopalne i/lub uwalniające substancje trujące;
- 4) azbest i materiały zawierające azbest;
- 5) polichlorowane bifenyle (PCB) i materiały zawierające PCB, zapewniając, by podczas takich prac nie były stosowane urządzenia wytwarzające wysoką temperaturę;
- 6) chlorofluorowęglowodory (CFC) i halony; oraz

- 7) inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej i niebędące częścią konstrukcji statku.

3. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę, organizują i zapewniają bezpieczne i ekologicznie racjonalne zagospodarowanie wszystkich materiałów niebezpiecznych i odpadów usuwanych ze statku poddawanego recyklingowi w zakładzie recyklingu statków. Gospodarka odpadami i miejsca ich wywozu są określone, co zapewni dalsze bezpieczne i ekologicznie racjonalne zagospodarowanie materiałów.

4. Wszystkie odpady powstałe w wyniku recyklingu przechowywane są oddzielnie od materiałów i urządzeń nadających się do przetworzenia, oznakowane, składowane w odpowiednich warunkach, które nie stanowią zagrożenia dla pracowników, zdrowia ludzkiego lub środowiska, następnie przewożone są wyłącznie do zakładu utylizacji odpadów posiadającego autoryzację do ich przetwarzania i unieszkodliwiania bezpiecznymi i ekologicznie racjonalnymi metodami.

### **Prawidło 21 – Gotowość i reagowanie w nagłych przypadkach**

Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę opracowują i utrzymują plan gotowości i reagowania w nagłych przypadkach. Plan sporządza się z uwzględnieniem lokalizacji oraz otoczenia zakładu recyklingu statków, biorąc też pod uwagę zakres i charakter prac związanych z recyklingiem. Ponadto plan:

- 1) zapewnia dostępność potrzebnego sprzętu i procedur, jakie należy zastosować w przypadku zagrożenia, oraz przewiduje regularne przeprowadzanie ćwiczeń;
- 2) zapewnia przekaz potrzebnych informacji, komunikację wewnętrzną i koordynację działań w celu ochrony wszystkich ludzi i środowiska, w przypadku zagrożenia w zakładzie recyklingu statków;
- 3) przewiduje informowanie i komunikację z właściwymi organami, ludźmi znajdującymi się w najbliższym otoczeniu i służbami ratunkowymi;
- 4) przewiduje udzielanie pierwszej pomocy i pomoc medyczną, zwalczanie pożaru i ewakuację wszystkich ludzi w zakładzie recyklingu statków, zapobieganie zanieczyszczeniu; oraz
- 5) przewiduje informowanie i szkolenia wszystkich pracowników zakładu recyklingu statków, na wszystkich szczeblach i odpowiednio do ich kompetencji, w tym regularne ćwiczenia, dotyczące zapobiegania zagrożeniom, oraz procedur gotowości i reagowania w nagłych przypadkach.

### **Prawidło 22 – Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników**

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają bezpieczeństwo swoich pracowników metodami, które obejmują:
  - 1) zapewnienie dostępności, utrzymywania i używania środków ochrony indywidualnej i odzieży, potrzebnych do wszystkich prac recyklingowych;
  - 2) zapewnienie programów szkoleniowych w celu przygotowania pracowników do bezpiecznego wykonywania wszystkich prac recyklingowych, jakie zostaną im przydzielone; oraz
  - 3) zapewnienie, aby wszyscy pracownicy w zakładzie recyklingu statków zostali odpowiednio przeszkoleni i zaznajomieni przed wykonywaniem każdego rodzaju prac recyklingowych.

2. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę zapewniają osobiste wyposażenie ochronne i dbają, aby było używane podczas prac wymagających użycia takiego sprzętu, który obejmuje:

- 1) ochronę głowy;
- 2) ochronę twarzy i oczu;
- 3) ochronę rąk i nóg;
- 4) ochronny aparat oddechowy;
- 5) ochronę słuchu;
- 6) ochronę przed skażeniem radioaktywnym;
- 7) zabezpieczenie przed upadkiem; oraz
- 8) odpowiednią odzież.

3. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę mogą współpracować w prowadzeniu szkoleń dla pracowników. Uwzględniając wytyczne opracowane przez Organizację, programy szkolenia wymienione w ustępie 1 pkt 2 niniejszego prawidła:

- 1) obejmują wszystkich pracowników, łącznie z personelem podwykonawców i pracownikami zakładu recyklingu statków;
- 2) są prowadzone przez właściwe osoby;
- 3) przewidują szkolenie początkowe i utrwalające w odpowiednich odstępach czasu;
- 4) obejmują ocenę uczestników, tj. zrozumienia i zapamiętania treści szkolenia;
- 5) podlegają okresowym przeglądom i w razie potrzeby są modyfikowane; oraz
- 6) są udokumentowane.

#### **Prawidło 23 – Raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych i schorzeniach przewlekłych**

1. Zakłady recyklingu statków autoryzowane przez Stronę składają właściwym organom raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych czy schorzeniach przewlekłych powodujących lub mogących spowodować zagrożenia dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzkiego i środowiska.

2. Raporty zawierają opis zdarzenia, wypadku, choroby zawodowej lub schorzeń przewlekłych, ich przyczyny, podjęte działania, następstwa i działania naprawcze, jakie należy podjąć.

### **ROZDZIAŁ 4 – WYMAGANIA SKŁADANIA RAPORTÓW**

#### **Prawidło 24 – Wymagania wstępnego powiadomienia i składania raportów**

1. Armator powiadamia Organ Administracji w odpowiednim czasie na piśmie o zamiarze oddania statku do recyklingu, aby umożliwić przygotowanie przeglądu i świadectwa wymaganych niniejszą Konwencją.

2. Zakład recyklingu statków, przygotowując się do przyjęcia statku, w odpowiednim czasie powiadamia na piśmie właściwe organy o takim zamiarze. Powiadomienie zawiera przynajmniej poniższe dane statku:

- 1) nazwę państwa, którego banderę statek ma prawo podnosić;
- 2) datę rejestracji statku w tym państwie;
- 3) numer identyfikacyjny statku (numer IMO);
- 4) numer kadłuba nowo wybudowanego statku;
- 5) nazwę i rodzaj statku;
- 6) port macierzysty;
- 7) nazwę i adres armatora oraz jego numer identyfikacyjny IMO;
- 8) nazwę i adres przedsiębiorstwa oraz jego numer identyfikacyjny IMO;
- 9) nazwy wszystkich towarzystw klasyfikacyjnych przeprowadzających na statku przeglądy;
- 10) główne parametry statku (całkowita długość, szerokość (konstrukcyjna), wysokość (konstrukcyjna), masa statku pustego, pojemność brutto i netto, typ silnika głównego i jego parametry);
- 11) Wykaz materiałów niebezpiecznych; oraz
- 12) projekt Planu recyklingu statku do zatwierdzenia, zgodnie z prawidłem 9.

3. Kiedy statek przeznaczony do recyklingu uzyska Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu, zakład recyklingu statków zgłasza właściwym organom termin planowanego rozpoczęcia recyklingu. Zgłoszenie ma formę podaną w Uzupelnieniu 6 i zawiera co najmniej jedną kopię Międzynarodowego Świadectwa Gotowości Statku do Recyklingu. Nie rozpoczyna się recyklingu statku przed przekazaniem zgłoszenia.

#### **Prawidło 25 – Raport o zakończeniu**

Po zakończeniu częściowego lub całkowitego recyklingu statku, zgodnego z wymaganiami niniejszej Konwencji, zakład recyklingu statków wydaje oświadczenie o zakończeniu i składa raport właściwym organom. Raport musi składać się z części jak podano w Uzupelnieniu 7. Właściwe organy wysyłają kopie oświadczenia organowi Administracji, który wydał statkowi Międzynarodowe Świadectwo Gotowości do Recyklingu. Oświadczenie wydaje się w ciągu 14 dni od daty zakończenia częściowego lub całkowitego recyklingu, wykonanego zgodnie z Planem recyklingu statku i obejmuje raport o zdarzeniach i wypadkach powodujących szkody dla zdrowia ludzkiego i/lub środowiska, jeśli takie miały miejsce.

## UZUPEŁNIENIE 1

### ŚRODKI KONTROLI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Materiał niebezpieczny	Definicje	Środki kontrolne
Azbest	Materiały zawierające azbest	Na wszystkich statkach obowiązuje zakaz montowania materiałów zawierających azbest.
Substancje zubożające warstwę ozonową	<p>Substancje zubożające warstwę ozonową oznaczają substancje kontrolowane, wyszczególnione w artykule 1 ustęp 4 Protokołu montrealskiego w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową z 1987 roku wykazane w Załącznikach A, B, C lub E do powyższego Protokołu, jakie obowiązywały w czasie zastosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.</p> <p>Substancje zubożające warstwę ozonową, jakie mogą znajdować się na statku obejmują, lecz nie ograniczają się do następujących:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluorometan                      Halon 1301 Bromotrifluorometan                      Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (znany również jako Halon 114B2)                      CFC-11 Trichlorofluorometan                      CFC-12 Dichlorodifluorometan                      CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroetan                      CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan                      CFC-115 Chloropentafluoroetan</p>	<p>Nowe instalacje zawierające substancje zubożające warstwę ozonową są zakazane na wszystkich statkach, z wyjątkiem nowych instalacji zawierających wodorochlorofluorowęgle (HCFCs), które są dozwolone do 1 stycznia 2020 roku.</p>
Polichlorowane bifenyle (PCB)	„Polichlorowane bifenyle” oznaczają związki aromatyczne wytwarzane w ten sposób, że atomy wodoru w cząsteczce bifenylu (dwa pierścienie benzenowe połączone pojedynczym wiązaniem węgiel-węgiel) mogą być zastąpione nie więcej jak dziesięcioma atomami chloru	Na wszystkich statkach obowiązuje zakaz montowania materiałów zawierających polichlorowane bifenyle.
Związki i systemy przeciwporostowe	Związki i systemy przeciwporostowe, regulowane na mocy Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach z 2001 r. (Konwencja AFS) obowiązującego w czasie zastosowania lub interpretacji niniejszego Załącznika.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Na żadnym statku nie można stosować systemów przeciwporostowych zawierających związki cynoorganiczne, takie jak biocydy lub jakiegokolwiek innego systemu przeciwporostowego, którego nakładanie czy inne użycie jest zakazane na mocy Konwencji AFS.</li> <li>2. Na nowych statkach lub w nowych instalacjach na statkach nie stosuje się powłok i nie używa się w inny sposób związków lub systemów przeciwporostowych w sposób</li> </ol>

		niezgodny z Konwencją AFS.
--	--	----------------------------

## UZUPEŁNIENIE 2

### MINIMALNA LISTA POZYCJI DO WYKAZU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Wszystkie materiały niebezpieczne podane w Uzupełnieniu 1
Kadm i związki kadmu
Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego
Ołów i związki ołowiu
Rtęć i związki rtęci
Polibromowane bifenyle (PBBs)
Polibromowane etery difenyłowe (PBDEs)
Polichlorowane naftaleny (więcej niż trzy atomy chloru)
Substancje radioaktywne
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany, C10-C13)

### UZUPEŁNIENIE 3

## WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA 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 ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu

.....  
*(Nazwa państwa)*

przez .....  
*(Pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy postanowień Konwencji)*

#### ***Dane statku***

Nazwa statku	
Sygnal wywoławczy	
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: Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych, wymaganego zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do niniejszej Konwencji, jest istotnym elementem Międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych i zawsze musi być dołączona do tego świadectwa. Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych powinna być sporządzona na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

1. statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji;
2. przegląd wskazuje, iż Część I Wykazu materiałów niebezpiecznych jest w pełni zgodna ze stosownymi wymaganiami Konwencji.

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

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

Wydano w .....

*(Miejsce wydania świadectwa)*

(dd/mm/rrrr) .....

*(Data wydania)*

*(Podpis osoby upoważnionej)*

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE ŚWIADECTWO WAŻNE KRÓCEJ  
NIŻ PIĘĆ LAT NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 6\***

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, zatem niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 6 Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....

*(Podpis osoby upoważnionej)*

Miejsce: .....

Data: (dd/mm/rrrr) .....

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

**POTWIERDZENIE W PRZYPADKACH ZAKOŃCZENIA PRZEGLĄDU ODNOWIENIOWEGO  
NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 7†**

Statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji, zatem niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 7 Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr): .....

Podpis: .....

*(Podpis osoby upoważnionej)*

Miejsce: .....

Data: (dd/mm/rrrr) .....

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

---

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA DO CZASU DOPŁYNIĘCIA  
STATKU DO PORTU W CELU PRZEGLĄDU LUB O OKRES ZWŁOKI  
NA MOCY PRAWIDŁA 11 ustęp 8 LUB 11 ustęp 9\***

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 11 ustęp 8 lub 11 ustęp 9\*\* Załącznika do Konwencji, jest ważne do:

(dd/mm/rrrr) .....

Podpis: .....

*(Podpis osoby upoważnionej)*

Miejsce: .....

Data: (dd/mm/rrrr) .....

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

**POTWIERDZENIE PO PRZEGLĄDZIE DODATKOWYM\***

Dodatkowy przegląd, zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji, wykazał, że statek spełnia odpowiednie postanowienia Konwencji.

Podpis: .....

*(Podpis osoby upoważnionej)*

Miejsce: .....

Data: (dd/mm/rrrr).....

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

---

\* Tę stronę potwierdzenia w trakcie przeglądu kopiuje się i załącza do świadectwa, jeśli Organ Administracji uzna to za konieczne.

\*\* Niepotrzebne skreślić.

## UZUPEŁNIENIE 4

### WZÓR MIĘDZYNARODOWEGO ŚWIADECTWA GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU

#### MIĘDZYNARODOWE ŚWIADECTWO GOTOWOŚCI DO RECYKLINGU

(Uwaga: Do niniejszego świadectwa załącza się Wykaz materiałów niebezpiecznych i Plan recyklingu statku)

*(Pieczęć urzędowa)*

*(Państwo)*

wydane na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu

.....  
*(Pełna nazwa państwa)*

przez .....

*(Pełne określenie osoby lub organizacji upoważnionej na mocy  
postanowień Konwencji)*

#### **Dane statku**

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

### ***Dane zakładu recyklingu statków***

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

\*Ten numer wynika z dokumentu autoryzacji recyklingu statków (DASR).

### ***Informacje dotyczące Wykazu materiałów niebezpiecznych***

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Wykazu materiałów niebezpiecznych: .....

Uwaga: Wykaz materiałów niebezpiecznych, wymagany zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji, stanowi istotną część Międzynarodowego Świadcstwa Gotowości do Recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego świadctwa. Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien być sporządzony na podstawie standardowego formatu przedstawionego w wytycznych opracowanych przez Organizację.

### ***Informacje dotyczące Planu recyklingu statku***

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Planu recyklingu statku: .....

Uwaga: Plan recyklingu statku, wymagany zgodnie z prawidłem 9 Załącznika do Konwencji, stanowi istotną część Międzynarodowego Świadcstwa Gotowości do Recyklingu i zawsze musi być dołączony do tego świadctwa.

NINIEJSZYM ZAŚWIADCZA SIĘ, ŻE:

- 1 statek poddano przeglądowi zgodnie z prawidłem 10 Załącznika do Konwencji;
- 2 statek posiada ważny Wykaz materiałów niebezpiecznych, zgodnie z prawidłem 5 Załącznika do Konwencji;
- 3 Plan recyklingu statku, wymagany zgodnie z prawidłem 9, odpowiednio odzwierciedla informacje zawarte w Wykazie materiałów niebezpiecznych, jak wymaga tego prawidło 5 ustęp 4 i zawiera informacje o określeniu, utrzymywaniu i monitorowaniu stref wolnych od zagrożeń i stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących; oraz
- 4 zakład(y) recyklingu statków, w którym(ch) statek ma być poddany recyklingowi, posiada ważną autoryzację, zgodnie z Konwencją.

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

Wydano w .....  
(Miejsce wydania świadectwa)

(dd/mm/rrrr) .....  
(Data wydania) (Podpis osoby upoważnionej)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

**POTWIERDZENIE PRZEDŁUŻAJĄCE WAŻNOŚĆ ŚWIADECTWA DO CZASU DOPŁYNIĘCIA  
STATKU DO PORTU ZAKŁADU RECYKLINGU STATKU O OKRES ZWŁOKI NA MOCY  
PRAWIDŁA 14 ustęp 5\***

Niniejsze świadectwo, zgodnie z prawidłem 14 ustęp 5 Załącznika do Konwencji, jest ważne na pojedynczą podróż z punktu do punktu

z portu: .....

do portu: .....

Podpis: .....

*(Podpis osoby upoważnionej)*

Miejsce: .....

Data: (dd/mm/rrrr) .....

*(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)*

---

\* Tę stronę potwierdzenia w trakcie przeglądu kopiuje się i załącza do świadectwa, jeśli Organ Administracji uzna to za konieczne.

## UZUPEŁNIENIE 5

### WZÓR AUTORYZACJI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW

**Dokument autoryzacji recyklingu statków (DASR) zgodny z wymaganiami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku**

wydany na mocy postanowień sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) z upoważnienia rządu:

.....  
(Pełna nazwa państwa)

przez .....  
(Pełne określenie właściwego organu zgodnie z Konwencją)

Nazwa zakładu recyklingu statków	
Charakterystyczny numer identyfikacyjny przedsiębiorstwa recyklingu	
Pełny adres zakładu recyklingu statków	
Główna osoba kontaktowa	
Numer telefonu	
Adres e-mail	
Nazwa, adres, dane kontaktowe przedsiębiorstwa recyklingu	
Język lub języki robocze	

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

Niniejsza autoryzacja jest ważna do ..... i podlega ograniczeniom określonym w załączonym dodatku.

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

Wydana w .....  
(Miejsce wydania autoryzacji)

(dd/mm/rrrr) .....  
(Data wydania) (Podpis osoby upoważnionej)

.....  
(Imię i nazwisko drukowanymi literami oraz tytuł osoby upoważnionej wydającej autoryzację)

(Odpowiednia pieczęć organu Administracji)

## DODATEK DO:

### Dokumentu autoryzacji recyklingu statków (DASR) zgodnie ze sporządzoną w Hongkongu Międzynarodową konwencją o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku

#### Uwagi:

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

## 1 WARUNKI OGÓLNE

### 1.1 Wymagania Konwencji

Zakład recyklingu statków spełnia wymagania projektowe, budowlane i eksploatacyjne zapewniające jego bezpieczne i ekologicznie racjonalne działanie, zgodnie z Konwencją, co obejmuje odpowiednie wymagania zawarte w następujących prawidłach:

Prawidło 16 – Autoryzacja zakładów recyklingu statków

Prawidło 17 – Wymagania ogólne

Prawidło 18 – Plan zakładu recyklingu statków

Prawidło 19 – Zapobieganie negatywnemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko

Prawidło 20 – Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi

Prawidło 21 – Gotowość i reagowanie w nagłych przypadkach

Prawidło 22 – Bezpieczeństwo i szkolenie pracowników

Prawidło 23 – Raporty o zdarzeniach, wypadkach, chorobach zawodowych i schorzeniach przewlekłych

Prawidło 24 – Wymagania wstępnego powiadomienia i składania raportów

Prawidło 25 – Raport o zakończeniu

Te wymagania wobec zakładu recyklingu statków nałożone są poprzez

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

Numer identyfikacyjny/weryfikacyjny Planu zakładu recyklingu statków: .....

## **1.2 Przyjmowanie statków**

Statki, do których Konwencja ma zastosowanie i statki traktowane na podobnych zasadach, zgodnie z artykułem 3 ustęp 4 Konwencji, zakład recyklingu statków przyjmuje statki do recyklingu wyłącznie zgodnie z prawidłem 17 Załącznika do Konwencji.

## **1.3 Warunki stref wolnych od zagrożeń oraz stref bezpiecznych dla prowadzenia tzw. prac gorących**

Zakład recyklingu statków jest w stanie zapewnić, utrzymać i monitorować warunki w strefie bezpiecznej dla prowadzenia tzw. prac gorących oraz w strefie wolnej od zagrożeń przez cały proces recyklingu statku.

## **1.4 Gospodarka materiałami niebezpiecznymi**

Zakład recyklingu statków jest zaprojektowany, zbudowany, eksploatowany i zobowiązany zapewnić bezpieczną i ekologicznie racjonalną gospodarkę wszystkimi materiałami niebezpiecznymi, zgodnie z Konwencją i wszystkimi odpowiednimi lokalnymi lub krajowymi przepisami/wymaganiami.

## **1.5 Mapa i lokalizacja prac recyklingu statku**

Załączona jest mapa z granicami zakładu recyklingu statków i lokalizacja miejsc różnych prac recyklingowych w granicach zakładu recyklingu statków.

## **2 MOŻLIWOŚCI TECHNICZNE ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW**

### **2.1 Wielkość statków**

Zakład recyklingu statków jest autoryzowany do przyjęcia statku podlegającego następującym ograniczeniom wielkości:

<b>Wielkość maksymalna</b>		<b>Inne ograniczenia</b>
Długość		
Szerokość		
Masa pustego statku		

## 2.2 Bezpieczna i ekologicznie racjonalna gospodarka materiałami niebezpiecznymi

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

Materiał niebezpieczny (*4)	Zagospodarowanie materiałów niebezpiecznych			Autoryzacja/ Ograniczenia
	Usuwanie T/N (*2)	Składowanie T/N	Przetwarzanie (*1) T/N (*3)	
Azbest				
Substancje zubożające warstwę ozonową				
Polichlorowane bifenyly (PCB)				
Związki i systemy przeciwporostowe				
Kadm i związki kadmu				
Chrom sześciowartościowy i związki chromu sześciowartościowego				
Ołów i związki ołowiu				
Rtęć i związki rtęci				
Polibromowane bifenyly (PBBs)				
Polibromowane etery difenylu (PBDEs)				
Polichlorowane naftaleny (więcej niż 3 atomy chloru)				
Substancje radioaktywne				
Niektóre krótkołańcuchowe chlorowane parafiny (chloroalkany, C10-C13)				
Niebezpieczne ciecze, pozostałości i osady				
Farby i powłoki bardzo łatwopalne i/lub uwalniające związki toksyczne				
Inne materiały niebezpieczne niewymienione powyżej, niebędące częścią konstrukcji statku (wyszczególnić)				

- Uwagi: \*1 Przetwarzanie oznacza przetwarzanie materiałów niebezpiecznych w zakładzie recyklingu statków, takie jak:
- a. spalanie materiałów niebezpiecznych;
  - b. odzyskiwanie materiałów niebezpiecznych; oraz
  - c. przetwarzanie pozostałości olejowych.
- \*2 Jeśli tak (T), wskazać w Planie zakładu recyklingu statków odpowiedzialne osoby upoważnione do usuwania, wraz z numerem świadectwa i inne istotne informacje.
- \*3 Jeśli nie (N), wskazać w Planie recyklingu statku, gdzie materiały niebezpieczne mają być przetworzone/usunięte.
- \*4 Te materiały niebezpieczne są wyszczególnione w Uzupełnieniach 1 i 2 oraz w prawie 20 Konwencji.

**UZUPEŁNIENIE 6**

**WZÓR ZGŁOSZENIA PLANOWANEGO ROZPOCZĘCIA RECYKLINGU STATKU**

.....  
(Nazwa zakładu recyklingu statku)

zlokalizowany przy.....  
(Pełny adres zakładu recyklingu statku)

autoryzowany zgodnie z wymaganiami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”), do przeprowadzania recyklingu statków z upoważnienia rządu:

.....  
(Pełna nazwa państwa)

Jak wskazano w dokumencie autoryzacji recyklingu statków wydanym w

.....  
(Miejsce autoryzacji)

przez .....

(Pełne określenie właściwego organu zgodnie z Konwencją)

dnia (dd/mm/rrrr) .....

(Data wydania)

Niniejszym zgłasza, że zakład recyklingu statków jest pod każdym względem gotowy do rozpoczęcia recyklingu statku .....

(Numer IMO)

Międzynarodowe Świadczenie Gotowości do Recyklingu wydane na mocy postanowień Konwencji, z upoważnienia rządu

.....  
(Pełna nazwa państwa)

przez .....

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

dnia (dd/mm/rrrr) .....

(Data wydania)

w załączeniu.

Podpis: .....

## UZUPEŁNIENIE 7

### WZÓR OŚWIADCZENIA O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

#### OŚWIADCZENIE O ZAKOŃCZENIU RECYKLINGU STATKU

Niniejszy dokument stanowi oświadczenie o zakończeniu recyklingu statku

.....  
(Nazwa statku jaką posiadał w chwili przyjęcia do recyklingu / w miejscu jego wyrejestrowania)

#### Szczegółowe dane statku przyjętego do recyklingu

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

NINIEJSZYM POTWIERDZA SIĘ, ŻE:

Statek poddano recyklingowi zgodnie z Planem recyklingu statku, zgodnie z postanowieniami sporządzonej w Hongkongu Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 roku (zwanej dalej „Konwencją”) w

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

Recykling statku przeprowadzony zgodnie z wymaganiami Konwencji zakończył się w dniu:

(dd/mm/rrrr) .....  
(Data zakończenia)

Wydano w .....  
(Miejsce wydania oświadczenia o zakończeniu)

(dd/mm/rrrr) .....  
(Data wydania)

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

## **TREŚĆ OŚWIADCZENIA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**zgodnie z artykułem 16 ustęp 6**

**Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 roku**

### Tekst oryginalny:

*Rzeczpospolita Polska oświadcza, zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 roku, że plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.*

### Tłumaczenie na język angielski:

*The Republic of Poland declares, in accordance with paragraph 6 of Article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that it will require an explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in an authorized Ship Recycling Facility.*

*Za zgodność tłumaczenia z oryginałem*

*Arkadiusz Marchewka*

*Sekretarz Stanu*

**Podane niżej państwa-strony złożyły następujące oświadczenia lub zastrzeżenia  
do Konwencji z Hongkongu:**

**BANGLADESZ**

Dokument przystąpienia Bangladeszu zawierał następujące oświadczenie:

*„Bangladesz deklaruje, że plan recyklingu statku wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Bangladesh was accompanied by the following declarations:

*“Bangladesh declares that it requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility/Facilities.”*

**BARBADOS**

Dokument przystąpienia Barbados nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

**BELGIA**

Dokument przystąpienia Belgii zawierał następujące oświadczenie:

*„Belgia deklaruje, że plan recyklingu statku musi zostać wyraźnie zatwierdzony, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w zakładach recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Belgium was accompanied by the following declarations:

*"Belgium declares that the Recycling Plan of a ship must be explicitly approved before a ship may be recycled in its Ship Recycling Facilities."*

**CHORWACJA**

Dokument przystąpienia Chorwacji zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Konwencji Republika Chorwacji deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Croatia was accompanied by the following declarations:

*"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Convention, the Republic of Croatia declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **CYPR**

Do dokumentu przystąpienia Cypru dołączono następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków z 2009 r. Republika Cypryjska deklaruje, że wymaga wyraźnej zgody na plan recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w jej autoryzowanych zakładach recyklingu statków”.*

The instrument of accession of Cyprus was accompanied by the following declaration:

*"Pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Republic of Cyprus declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **DANIA**

Dokument przystąpienia Danii zawierał następujące oświadczenie:

*„Dania deklaruje, zgodnie z artykułem 16 ustęp 4 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r., że jej przystąpienie nie ma zastosowania do Wysp Owczych i Grenlandii aż do odwołania.”*

*„Dania deklaruje, oświadcza, że zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, plan recyklingu statków wymaga zatwierdzenia w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym duńskim zakładzie recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Denmark was accompanied by the following declaration:

*"Denmark declares, in accordance with paragraph 4 of article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that its accession does not apply to the Faroe Islands and Greenland until further notice.*

*Denmark declares, in accordance with paragraph 6 of article 16 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, that it will require a tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in an authorized Danish Ship Recycling Facility."*

#### **ESTONIA**

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Estonii zawierał następujące oświadczenie:

*„Republika Estonii będzie wymagać zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany.”*

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Estonia was accompanied by the following declaration:

*“The Estonian Republic will apply the tacit approval of the Ship Recycling Plan”.*

#### **FINLANDIA**

Dokument przystąpienia Finlandii nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

#### **FRANCJA**

Dokument ratyfikacji Francji zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, Francja wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi we francuskich zakładach recyklingu.”*

*„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 4 Konwencji, Francja deklaruje, że postanowienia Konwencji obowiązują we wszystkich jednostkach terytorialnych wchodzących w skład Republiki Francji.”*

The instrument of ratification by France contained the following declarations:

*“Under article 16.6 of the Convention, France requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in French recycling facilities.”*

*“Under article 16.4 of the Convention, France declares that the provisions of this Convention shall apply to the whole territory of the French Republic.”*

#### **GHANA**

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Ghany zawierał następujące oświadczenie:

*„... Republika Ghany deklaruje, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Republic of Ghana was accompanied by the following declaration:

*"... the Republic of Ghana declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **HISZPANIA**

Dokument przystąpienia Hiszpanii zawierał następujące oświadczenia:

*„Królestwo Hiszpanii wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie lub zakładach zajmujących się recyklingiem statków, na podstawie artykułu 16 ustęp 6 Międzynarodowej Konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków.”*

*„W przypadku ratyfikacji niniejszej Konwencji przez Zjednoczone Królestwo i rozszerzenia jej na terytorium Gibraltaru, Hiszpania pragnie złożyć następujące oświadczenie:*

- 1. Gibraltar jest terytorium niesamodzielnym, za którego stosunki zewnętrzne odpowiedzialna jest Wielka Brytania i które przechodzi proces dekolonizacji zgodnie z odpowiednimi decyzjami i rezolucjami Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych.*
- 2. Władze Gibraltaru mają charakter lokalny i wykonują wyłącznie uprawnienia wewnętrzne, które mają swoje pochodzenie i podstawę w podziale i przydziale uprawnień dokonanych przez Wielką Brytanię, zgodnie z postanowieniami jej ustawodawstwa krajowego, jako suwerennego państwa, od którego zależne jest terytorium niesamodzielne.*
- 3. W związku z tym wszelki udział władz Gibraltaru we wdrażaniu niniejszej Konwencji będzie rozumiany wyłącznie jako mieszczący się w ramach wewnętrznych uprawnień Gibraltaru i nie będzie uważany za powodujący jakąkolwiek zmianę w odniesieniu do postanowień dwóch poprzednich ustępów.*
- 4. Zastosowanie niniejszej Konwencji do Gibraltaru nie będzie rozumiane jako uznanie jakichkolwiek praw lub sytuacji odnoszących się do obszarów nieobjętych artykułem 10 Traktatu z Utrechtu z dnia 13 lipca 1713 roku pomiędzy Koronami Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.”*

The instrument of accession by Spain contained the following declarations:

*"The Kingdom of Spain shall require the explicit approval of the ship recycling plan before a ship may be recycled in its authorized ship recycling facility or facilities, on the basis of article 16.6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships."*

*"In the event that this Convention is ratified by the United Kingdom and extended to the territory of Gibraltar, Spain wishes to make the following declaration:*

- 1. Gibraltar is a Non-Self-Governing Territory for whose external relations the United Kingdom is responsible and which is undergoing a process of decolonization in accordance with the relevant decisions and resolutions of the United Nations General Assembly.*
- 2. The Gibraltar authorities are local in character and exercise exclusively internal powers that have their origin and basis in the distribution and allocation of powers made by the United Kingdom, in accordance with the provisions of its domestic legislation, as the sovereign State on which the Non-Self-Governing Territory depends.*
- 3. Accordingly, any participation by the Gibraltar authorities in the implementation of this Convention shall be understood to be solely within the framework of Gibraltar's internal powers and shall not be deemed to produce any change with respect to the provisions of the two preceding paragraphs.*
- 4. The application to Gibraltar of this Convention shall not be construed as recognizing any rights or situations relating to areas not covered by article 10 of the Treaty of Utrecht of 13 July 1713 between the Crowns of Spain and Great Britain."*

## INDIE

Dokument przystąpienia Indii zawierał następujące oświadczenie:

*„...Rząd Republiki Indii deklaruje, że Indie będą wymagać zatwierdzenia planu recyklingu statku w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by India contained the following declarations:

*"... the Government of the Republic of India declares that India will require tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

### **JAPONIA**

Dokument przystąpienia Japonii zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, Japonia wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Japan was accompanied by the following declaration:

*"Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, Japan requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

### **KONGO**

Sekretariat otrzymał od Republiki Kongo w dniu 24 czerwca 2015 r. następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Republiki Kongo wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statków, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The Secretariat received by the Republic of the Congo, on 24 June 2015, the following declaration:

*"In accordance with article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Republic of the Congo requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

### **LIBERIA**

Dokument przystąpienia Liberii zawierał następujące oświadczenie:

*„Rząd Liberii deklaruje, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Liberia was accompanied by the following declaration:

*"The Government of Liberia declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

### **LUKSEMBURG**

Dokument przystąpienia Luksemburga nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

## MALTA

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Malty zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, przyjętej w Hongkongu w dniu 15 maja 2009 r., Republika Malty deklaruje, że plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanych zakładach recyklingu statków.”*

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Malta was accompanied by the following declaration:

*"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, adopted in Hong Kong on the 15 May 2009, the Republic of Malta declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorised Ship Recycling Facilities".*

## NIDERLANDY

Dokument przystąpienia Niderlandów zawierał następujące oświadczenie:

*„Królestwo Niderlandów, dla europejskiej części Niderlandów oraz karaibskiej części Niderlandów (włącznie z wyspami Bonaire, Sint Eustatius i Saba) deklaruje, że zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu, plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym zakładzie recyklingu statków.”*

The instrument of acceptance by Netherlands was accompanied by the following declaration:

*"The Kingdom of the Netherlands, for the European part of the Netherlands and the Caribbean part of the Netherlands (the islands of Bonaire, Sint Eustatius and Saba), declares in accordance with article 16, paragraph 6, of the Hong Kong International Convention, that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility."*

## NIEMCY

Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji, dokument przystąpienia Republiki Federalnej Niemiec zawierał następujące oświadczenie:

*„Republika Federalna Niemiec deklaruje, że plany recyklingu statku podlegają wyraźnemu zatwierdzeniu we wszystkich jej krajach związkowych (Länder) przez właściwe władze danego kraju związkowego”.*

Pursuant to paragraph 6 of Article 16 of the Convention, the instrument of accession by Federal Republic of Germany was accompanied by the following declaration:

*"The Federal Republic of Germany declares that Ship Recycling Plans shall be explicitly approved in all of its federal states (Länder) by the Competent Authority of the respective Land."*

## NORWEGIA

Dokument przystąpienia Norwegii zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Królestwa Norwegii wymaga zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie (-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Norway contained the following declaration:

*“In accordance with article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Kingdom of Norway requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies).”*

## **PAKISTAN**

Dokument przystąpienia Pakistanu zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z artykułem 16 ust. 6 Konwencji, Islamska Republika Pakistanu deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie Planu Recyklingu Statków, aby statek mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanych/zatwierdzonych przez nią zakładach recyklingu statków”*

The instrument of accession by Pakistan was accompanied by the following declaration:

*"In accordance with article 16 paragraph 6 of the Convention, the Islamic Republic of Pakistan declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized/approved Ship Recycling Facilities."*

## **PANAMA**

Dokument przystąpienia Panamy zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, Rząd Republiki Panamy deklaruje, że plan recyklingu statków wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Panama was accompanied by the following declaration:

*"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Government of the Republic of Panama declares that it will require explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies).”*

## **PORTUGALIA**

Dokument przystąpienia Portugalii zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Konwencji Republika Portugalska deklaruje, że wymagane jest wyraźne zatwierdzenie planu recyklingu statku, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Portugal was accompanied by the following declaration:

*"In accordance with article 16, paragraph 6 of the Convention, the Portuguese Republic declares that an explicit approval of the Ship Recycling Plan is required before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **REPUBLIKA KOREI**

Do dokumentu przystąpienia Republiki Korei dołączono następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z art. 16.6 konwencji Republika Korei oświadcza, że wymaga wyraźnego zatwierdzenia planu recyklingu statku przed przystąpieniem do recyklingu statku w jej autoryzowanych zakładach recyklingu statków”.*

The instrument of accession of the Republic of Korea was accompanied by the following declaration:

*"Under Article 16.6 of the Convention, the Republic of Korea declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **SERBIA**

Dokument przystąpienia Serbii zawierał następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków z 2009 r. Republika Serbii deklaruje, że wymaga zatwierdzenia planu recyklingu statków w sposób dorozumiany, zanim statek będzie mógł zostać poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

The instrument of accession by Serbia was accompanied by the following declaration:

*"Pursuant to article 16(6) of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, the Republic of Serbia declares that it requires tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

#### **TURCJA**

Dokument ratyfikacji Turcji zawierał następujące oświadczenie, a także zastrzeżenie:

*„Republika Turcji deklaruje, że zgodnie z artykułem 16 ustęp 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, plan recyklingu statku wymaga wyraźnego zatwierdzenia, zanim statek będzie mógł być poddany recyklingowi w autoryzowanym(-ch) zakładzie(-ach) recyklingu statków.”*

*„Republika Turcji odcina się od odniesienia zawartego w artykule 15 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, 2009, w zakresie instrumentów międzynarodowych, których nie jest stroną, w tym Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, 1982. Przystąpienie Turcji do rzeczony Konwencji nie może być traktowane jako zmiana sytuacji prawnej Turcji w odniesieniu do przedmiotowych instrumentów.”*

The instrument of ratification by Turkey was accompanied by the following declaration and reservation:

*"The Republic of Turkey declares that pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies)."*

*"The Republic of Turkey dissociates itself from the references made in article 15 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, to the international instruments that it is not party to, including the United Nations Convention of the Law of the Sea, 1982. The signing of Turkey of the said Convention cannot be construed as a change in the legal position of Turkey with regard to the said instruments."*

#### **WYSPY MARSHALLA**

Dokument przystąpienia Wysp Marshalla nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.

#### **WYSPY SALOMONA**

Do dokumentu przystąpienia Wysp Salomona dołączono następujące oświadczenie:

*„Zgodnie z art. 16 ust. 6 Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków z 2009 r. Wyspy Salomona deklarują, że przed przystąpieniem do recyklingu statku w swoich autoryzowanych zakładach recyklingu statków wymagają wyraźnej zgody na plan recyklingu statku”.*

The instrument of accession of Solomon Islands was accompanied by the following declaration:

*"Pursuant to article 16, paragraph 6 of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009, Solomon Islands declares that it requires explicit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facilities."*

#### **WYSPY ŚWIĘTEGO TOMASZA I KSIĄŻĘCA**

Dokument przystąpienia Wysp Świętego Tomasza i Książęca nie zawierał oświadczenia w zakresie artykułu 16 ustęp 6 Konwencji.