

## II

*(Komunikaty)*KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH  
UNII EUROPEJSKIEJ

## KOMISJA EUROPEJSKA

## Zawiadomienie Komisji

**Wytyczne dotyczące egzekwowania zobowiązań wynikających z unijnego rozporządzenia w sprawie recyklingu statków w odniesieniu do wykazu materiałów niebezpiecznych na statkach pływających po wodach europejskich**

(2020/C 349/01)

**Wprowadzenie**

Od dnia 31 grudnia 2020 r. na podstawie unijnego rozporządzenia w sprawie recyklingu statków <sup>(1)</sup> wymagane jest, aby wszystkie statki obecnie pływające pod banderą UE i statki niepływające pod banderą UE wpływające do portu lub na kotwiczowisko w UE posiadały na pokładzie wykaz materiałów niebezpiecznych (IHM) wraz z odpowiednim świadectwem lub zaświadczeniem o zgodności.

Komisja otrzymała od zainteresowanych stron z branży informacje, że ograniczenia związane z COVID-19 spowodowały poważne trudności w prowadzeniu inspekcji statków i przygotowywaniu certyfikowanych IHM. Środki izolacji i powszechne ograniczenia podróży wprowadzone w celu kontroli COVID-19 rzekomo uniemożliwiły wielu właścicielom statków (lub ich agentom) przede wszystkim przygotowanie IHM, lecz również uniemożliwiły kontrolerom państw bandery i uznanym organizacjom weryfikację i certyfikację IHM.

W związku z tym zainteresowane strony z branży szacują, że kilka tysięcy statków prawdopodobnie nie będzie w stanie spełnić wymogów dotyczących IHM i może nie posiadać wymaganej certyfikacji w obowiązującym terminie do dnia 31 grudnia 2020 r.

W związku z tym, biorąc pod uwagę zakłócenia spowodowane przez epidemię COVID-19, pożądane jest ustanowienie pewnych wspólnych wytycznych w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia do egzekwowania przepisów przez organy unijnych państw portu podczas inspekcji statków od dnia 1 stycznia 2021 r.

**Ogólne zasady przewodnie**

Podstawową zasadą jest, że główna odpowiedzialność za przestrzeganie zobowiązań związanych z IHM spoczywa na właścicielu statku, a monitorowanie przestrzegania tych zobowiązań prawnych leży w gestii organów państw portu UE.

Niemniej jednak przy egzekwowaniu tych obowiązków przez państwa członkowskie konieczne może się okazać uwzględnienie wyjątkowych okoliczności związanych z kryzysem COVID-19, w przypadku gdy prowadzą one do sytuacji, w których wypełnienie tych obowiązków jest tymczasowo niemożliwe lub nadmiernie trudne.

Ze względu na związek z zasadą proporcjonalności <sup>(2)</sup> siła wyższa może zostać uznana za ogólną zasadę prawa Unii, na którą można się powołać nawet w przypadku braku wyraźnych przepisów. <sup>(3)</sup> Jeżeli chodzi o pojęcie siły wyższej, w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości zdefiniowano je w następujący sposób:

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

<sup>(2)</sup> Zob. podobnie już zawiadomienie Komisji z 1988 r. w sprawie „siły wyższej” w europejskim prawie rolnym, C(88) 1696 (Dz.U. C 259 z 6.10.1988, s. 10).

<sup>(3)</sup> Zob. sprawa 71/87, Inter-Kom, ECLI:EU:C:1988:186, pkt 10–17 oraz sprawa C-12/92 Huygen i in., ECLI:EU:C:1993:914, pkt 31, wielokrotnie przywoływana przez Sąd Unii Europejskiej, w szczególności w sprawie T-220/04 Hiszpania przeciwko Komisji, ECLI:EU:T:2007:97, pkt 165–172. Zob. także opinia AG Trstenjak w sprawie C-101/08, Audilux, EU:C:2009:410, pkt 71.

„Z utrwalonego orzecznictwa dotyczącego różnych dziedzin prawa Unii wynika zaś, że pojęcie siły wyżej należy rozumieć jako nadzwyczajne i nieprzewidywalne okoliczności niezależne od powołującego się na nie podmiotu, których następstw nie można było uniknąć mimo zachowania należytej staranności.”<sup>(4)</sup>

W szczególnym przypadku egzekwowania zobowiązań wynikających z rozporządzenia UE w sprawie recyklingu statków nie można jednak automatycznie zastosować pojęcia siły wyżej.

W tym kontekście zachęca się państwa członkowskie do uważnej oceny konkretnej sytuacji każdego właściciela statku oraz stopnia, w jakim orzecznictwo to może mieć zastosowanie.

Państwa członkowskie są również proszone o należyte uwzględnienie w swojej ocenie długości okresu między wejściem w życie rozporządzenia w sprawie recyklingu statków a datą rozpoczęcia obowiązywania terminu dotyczącego IHM oraz o rozważenie, czy i w jakim zakresie dany właściciel statku wykorzystał ten okres w celu przygotowania się do wypełnienia tych obowiązków.

Należy ponadto przypomnieć, że w październiku 2019 r. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) opublikowała wytyczne dotyczące inspekcji przeprowadzanych przez unijne państwa portu w celu egzekwowania przepisów rozporządzenia w sprawie recyklingu statków<sup>(5)</sup>. Celem tych wytycznych EMSA jest wspieranie państw członkowskich i ich wyznaczonych inspektorów w ich wysiłkach na rzecz spełnienia wymogów rozporządzenia w sprawie recyklingu statków i dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>(6)</sup> w odniesieniu do inspekcji obejmujących odpowiednie wymogi tych dwóch instrumentów. Jest to niewiążący dokument referencyjny, który zawiera zarówno informacje techniczne, jak i wytyczne proceduralne, przyczyniając się w ten sposób do zharmonizowanego wdrożenia i egzekwowania przepisów rozporządzenia w sprawie recyklingu statków i dyrektywy w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu. W związku z tym podczas inspekcji przeprowadzanych przez unijne państwa portu zaleca się zasadniczo stosowanie się do tych wytycznych EMSA.

W tym kontekście odniesiono się w szczególności do ogólnych uwag, o których mowa w wytycznych EMSA (sekcja 6.3.2), w odniesieniu do działań w zakresie egzekwowania prawa, które należy podjąć w przypadku niezgodności. Wytyczne te brzmią następująco: „w przypadku stwierdzenia niezgodności w zakresie recyklingu statków inspektor powinien podjąć decyzję o podjęciu odpowiednich działań. Inspektor powinien mieć pewność, że wszelkie niezgodności związane z recyklingiem statków potwierdzone lub ujawnione w trakcie inspekcji zostały lub zostaną usunięte zgodnie z rozporządzeniem w sprawie recyklingu statków”. Ponadto w wytycznych EMSA podkreślono, że „inspektor powinien kierować się swoją wiedzą fachową, aby określić, jakie działania należy podjąć w przypadku wszelkich stwierdzonych niezgodności związanych z recyklingiem statków.” Te ogólne zasady przewodnie powinny również być przestrzegane w odniesieniu do wszelkich stwierdzonych niezgodności dotyczących obowiązków związanych z IHM, które mogą wynikać z kryzysu COVID-19.

### Konkretne scenariusze związane z COVID-19

Jeżeli chodzi o egzekwowanie rozporządzenia w sprawie recyklingu statków, organy unijnych państw portu prawdopodobnie staną wobec dwóch konkretnych scenariuszy związanych z COVID-19, które mogą wymagać bardziej zharmonizowanego podejścia podczas inspekcji w oparciu o ogólne wytyczne, o których mowa powyżej. Proponuje się tymczasowe stosowanie tego zharmonizowanego podejścia przez ograniczony okres 6 miesięcy po wejściu w życie obowiązków związanych z IHM w odniesieniu do statków pływających obecnie pod banderą UE i statków niepływających pod banderą UE wpływających do unijnych portów (tj. do dnia 30 czerwca 2021 r.).

#### 1) *Statki nieposiadające ważnego IHM lub towarzyszącego świadectwa*

W takim przypadku statek może wpłynąć do portu UE po dniu 31 grudnia 2020 r. nie posiadając na pokładzie ważnego IHM lub towarzyszącego świadectwa (świadectwo inwentaryzacji lub świadectwo gotowości do recyklingu dla statku pływającego pod banderą UE lub zaświadczenia o zgodności dla statku niepływającego pod banderą UE), a właściciel statku/kapitan twierdzi, że niezgodność ta wynika z sytuacji związanej z COVID-19.

We wszystkich przypadkach dotyczących nieposiadania ważnego IHM lub niezbędnego świadectwa, ciężar dowodu spoczywa na właścicielu/kapitanie, który musi udowodnić, że wprowadzono wszelkie możliwe środki w celu podjęcia prac i uzyskania wymaganych świadectw. Takie dowody starań na rzecz przestrzegania przepisów mogą obejmować np. umowę o świadczenie usług w zakresie pobierania próbek lub badania. Mogą one również zawierać uzasadnienie, dlaczego nie było możliwe uzyskanie częściowo wypełnionego IHM i towarzyszącego świadectwa zgodnie z sekcją 2, w tym dowód niemożności realizacji elementów certyfikacji innych niż kontrola na pokładzie. Następnie do inspektora należy decyzja, czy jest to możliwe do zaakceptowania w poszczególnych przypadkach, w zależności od konkretnej sytuacji danego statku i w oparciu o profesjonalny osąd inspektora.

<sup>(4)</sup> Sprawa C-640/15 Vilkas, ECLI:EU:C:2017:39, pkt 53.

<sup>(5)</sup> <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3721-guidance-on-inspections-of-ships-by-the-port-states-in-accordance-with-regulation-eu-1257-2013-on-ship-recycling.html>

<sup>(6)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

Jeżeli inspektor postanowi przyjąć dowody przedstawione przez właściciela/kapitana, wówczas w przypadku świadectwa inwentaryzacji lub zaświadczenia o zgodności inspektor powinien poinformować, że dokumenty powinny zostać wypełnione i zatwierdzone w ciągu 4 miesięcy od inspekcji. Ponadto należy wydać ostrzeżenie dotyczące statku, a wyniki inspekcji i ostrzeżenie powinny zostać zarejestrowane w module systemu THETIS-EU dotyczącym recyklingu statków.

Jeżeli plany te wymagają dalszych zmian po inspekcji ze względu na kontynuację podróży lub ograniczenia dostępu, właściciel/kapitan musi przedstawić wystarczające pisemne dowody od inspektorów IHM, że realizacja pierwotnych planów nie była możliwa. I tu również do inspektora przeprowadzającego kolejną inspekcję należy decyzja, czy te dowody są możliwe do zaakceptowania w poszczególnych przypadkach, w zależności od konkretnej sytuacji danego statku i w oparciu o profesjonalny osąd inspektora.

W przypadku świadectwa gotowości do recyklingu, jeżeli inspektor przyjmie dowody po dokonaniu oceny poszczególnych przypadków, właściciel/kapitan statku powinien zostać ostrzeżony, że jest zobowiązany do uzyskania świadectwa gotowości do recyklingu przed wejściem do zakładu recyklingu statków. Ponieważ świadectwo gotowości do recyklingu jest ważne tylko przez 3 miesiące, należy je wypełnić i zatwierdzić w najwcześniejszym możliwym terminie przed wyruszeniem przez statek w ostatni rejs. Wyniki inspekcji i ostrzeżenie powinny zostać zarejestrowane w module systemu THETIS-EU dotyczącym recyklingu statków.

- 2) *Statki z częściowo wypełnionym IHM z powiązaniem zatwierdzonym świadectwem inwentaryzacji lub świadectwem gotowości do recyklingu (w przypadku statków pływających pod banderą UE) lub zaświadczeniem o zgodności (w przypadku statków niepływających pod banderą UE), na których nie przeprowadzono kontroli z pobraniem próbek na statku (w sposób ukierunkowany lub wyrwywkowy)*

W takim przypadku statek może zawijać do portu lub na kotwiczowisko UE po dniu 31 grudnia 2020 r., będąc w posiadaniu IHM i towarzyszącego świadectwa, przy czym IHM został przygotowany zdalnie bez pobierania próbek na statku. Taka sytuacja może mieć miejsce, jeśli nie można było przeprowadzić koniecznych przeglądów pokładowych związanych z przygotowaniem IHM ze względu na ograniczenia dotyczące inspekcji statku podczas pandemii COVID-19.

We wszystkich takich przypadkach, w których świadectwo opiera się na IHM bez elementu pobierania próbek na pokładzie, IHM zasadniczo nie powinien zostać zaakceptowany, ponieważ nie jest kompletny <sup>(7)</sup>. Biorąc jednak pod uwagę, że od marca 2020 r. inspektorzy mieli niewielkie możliwości wchodzenia na pokład statków i przeprowadzenia tych przeglądów lub nie mieli ich w ogóle, takie zdalne przeglądy/pobieranie próbek mogą zostać w drodze wyjątku zaakceptowane, jeżeli istnieją dowody na to, że państwo bandery wyraziło na to zgodę <sup>(8)</sup>. Ponadto w tym przypadku konieczne byłoby również przechowywanie na statku udokumentowanych planów i ustaleń wskazujących, kiedy wykwalifikowani inspektorzy pobierający próbki będą mogli uzupełnić IHM w związku z ograniczeniami spowodowanymi pandemią COVID-19. Następnie do inspektora należy decyzja w poszczególnych przypadkach, czy te dowody można zaakceptować, w zależności od konkretnej sytuacji danego statku i w oparciu o profesjonalny osąd inspektora.

Jeżeli inspektor nie przyjmie dowodów przedstawionych przez właściciela/kapitana, wówczas w przypadku świadectwa inwentaryzacji lub zaświadczenia o zgodności inspektor powinien określić, że IHM powinien zostać wypełniony i zatwierdzony w ciągu 4 miesięcy od inspekcji. Ponadto należy wydać ostrzeżenie dotyczące statku, a wyniki inspekcji i ostrzeżenie powinny zostać zarejestrowane w module systemu THETIS-EU dotyczącym recyklingu statków.

Jeżeli plany te wymagają dalszych zmian po inspekcji ze względu na kontynuację podróży lub ograniczenia dostępu, właściciel/kapitan musi przedstawić wystarczające pisemne dowody od inspektorów IHM, że realizacja pierwotnych planów nie była możliwa. I tu również do inspektora przeprowadzającego kolejną inspekcję należy decyzja, czy te dowody są możliwe do zaakceptowania w poszczególnych przypadkach, w zależności od konkretnej sytuacji danego statku i w oparciu o profesjonalny osąd inspektora.

W przypadku świadectwa gotowości do recyklingu, jeżeli inspektor przyjmie te dowody po dokonaniu oceny poszczególnych przypadków, właściciel/kapitan statku powinien zostać ostrzeżony, że jest zobowiązany do uzupełnienia IHM i uzyskania aktualnego świadectwa gotowości do recyklingu przed wejściem do zakładu recyklingu statków. Wyniki inspekcji i ostrzeżenie powinny zostać zarejestrowane w module systemu THETIS-EU dotyczącym recyklingu statków.

<sup>(7)</sup> Zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. c) rozporządzenia IHM jest opracowany z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych IMO. Jeżeli element pobierania próbek nie został uzupełniony, IHM nie jest zgodny ze wspomnianymi wytycznymi.

<sup>(8)</sup> Przyjmuje się, że jest to również rozwiązanie, które Międzynarodowe Stowarzyszenie Towarzystw Klasyfikacyjnych (IACS) zaleca swoim członkom, dodając, że pozostałe pobieranie próbek należy przeprowadzić w późniejszym terminie.