Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B** **DYREKTYWA 2005/35/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 7 września 2005 r.

w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa

►**C2** **(Tekst mający znaczenie dla EOG)** ◄

(Dz.U. L 255 z 30.9.2005, str. 11)

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, z.U. L 033 z 4.2.2006, str. 87 (35/2005)

►**C2** Sprostowanie, z.U. L 105 z 13.4.2006, str. 66 (35/2005)

▼B

DYREKTYWA 2005/35/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 7 września 2005 r.

w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa

►C2 (Tekst mający znaczenie dla EOG) ◄

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając projekt Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([1]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([2]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Wspólnotowa polityka bezpieczeństwa morskiego ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska i opiera się na założeniu, że wszystkie strony uczestniczące w transporcie towarów drogą morską ponoszą odpowiedzialność za zagwarantowanie, iż statki pływające po wodach wspólnotowych spełniają wymogi odpowiednich przepisów i standardów.

(2) Podstawowe standardy obowiązujące we wszystkich Państwach Członkowskich, dotyczące zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków, opierają się na Konwencji Marpol 73/78; jednakże przepisy te są każdego dnia ignorowane przez wiele statków pływających na wodach wspólnotowych, za co nie ponoszą one konsekwencji.

(3) Wdrażanie Konwencji Marpol 73/78 wykazuje rozbieżności pomiędzy poszczególnymi Państwami Członkowskimi, a zatem zachodzi potrzeba ujednolicenia jej wdrażania na poziomie wspólnotowym; w szczególności występują znaczne różnice w praktykach Państw Członkowskich związanych z nakładaniem sankcji za zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków.

(4) Środki o charakterze odstraszającym stanowią integralną część polityki Wspólnoty w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ponieważ gwarantują powiązanie odpowiedzialności każdego z podmiotów transportujących drogą morską towary zanieczyszczające z możliwością nałożenia na nie sankcji; zachodzi zatem potrzeba wprowadzenia skutecznych, odstraszających i proporcjonalnych sankcji, w celu zapewnienia skutecznej ochrony środowiska.

(5) W tym celu należy przede wszystkim, przy zastosowaniu odpowiednich instrumentów prawnych, ujednolicić istniejące przepisy prawne, w szczególności przyjąć precyzyjne definicje naruszeń prawa, o których mowa, oraz okoliczności wyłączających odpowiedzialność i określić podstawowe zasady wymierzania kar, odpowiedzialności oraz jurysdykcji.

(6) Niniejsza dyrektywa uzupełniona jest szczegółowymi przepisami w sprawie przestępstw i sankcji karnych oraz innymi przepisami decyzji ramowej Rady 2005/667/WSiSW z dnia 12 lipca 2005 r.

([1]) Dz.U. C 220 z 16.9.2003, str. 72.

([2]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 stycznia 2004 r. (Dz.U. C 92 E z 16.4.2004, str. 77), wspólne stanowisko Rady z dnia 7 października 2004 r. (Dz.U. C 25 E z 1.2.2005, str. 29), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 lutego 2005 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 12 lipca 2005 r.

▼B

w sprawie wzmocnienia uregulowań prawnokarnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków ([1]).

(7) Ani międzynarodowy system odpowiedzialności cywilnej i odszkodowania za zanieczyszczenie olejami albo ropą naftową, ani system związany z zanieczyszczeniem innymi substancjami niebezpiecznymi lub trującymi nie zapewniają wystarczającego poziomu odstraszania, by odwieść podmioty transportujące niebezpieczne ładunki drogą morską od stosowania praktyk naruszających obowiązujące standardy; pożądane efekty odstraszania można osiągnąć tylko w drodze wprowadzenia sankcji stosowanych wobec wszystkich osób powodujących lub przyczyniających się do zanieczyszczania morza; sankcje należy stosować nie tylko wobec właściciela lub kapitana statku, ale również wobec właściciela ładunku, instytucji klasyfikacyjnej lub innych osób odpowiedzialnych.

(8) Zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków powinno uznać się za naruszenie prawa, jeżeli zostały popełnione umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania. Naruszenia te są zgodnie z uzupełniającą tę dyrektywę decyzją ramową 2005/667/WSiSW uważane w przypadkach w niej określonych za przestępstwa.

(9) Sankcje za zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków nie są związane z odpowiedzialnością cywilną podmiotów, których to dotyczy, i nie podlegają zatem żadnym przepisom dotyczącym ograniczenia lub przypisania odpowiedzialności cywilnej, ani też nie ograniczają one prawa dochodzenia odszkodowania przez poszkodowanych wskutek zanieczyszczenia.

(10) Zachodzi potrzeba dalszej skutecznej współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu zapewnienia wykrywania na czas zrzutów substancji zanieczyszczających pochodzących ze statków oraz identyfikowania ich sprawców. Z tego powodu Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ([2]), przy współpracy z Państwami Członkowskimi ma do odegrania kluczową rolę w rozwijaniu rozwiązań technicznych i zapewnianiu pomocy technicznej związanej z wdrażaniem niniejszej dyrektywy oraz pomagając przy wykonywaniu zadań Komisji w celu skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy.

(11) W celu lepszego zapobiegania zanieczyszczeniu morza i zwalczania go muszą powstać synergie między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów, takimi jak krajowe straże przybrzeżne. Komisja powinna w tym zakresie przeprowadzić analizę wykonalności, dokładnie określającą koszty i korzyści dotyczącą powołania europejskiej straży przybrzeżnej w celu zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia. W następstwie tej analizy powinien zostać, w razie potrzeby, opracowany wniosek w sprawie europejskiej straży przybrzeżnej.

(12) W przypadku gdy istnieją niezbite dowody zrzutów powodujących znaczne szkody lub grożących znacznymi szkodami, Państwa Członkowskie powinny przekazać taką sprawę swoim właściwym organom z zamiarem wszczęcia postępowania na podstawie art. 220 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r.

(13) Wykonanie dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości

([1]) Patrz str. 164 niniejszego Dziennika Urzędowego.
([2]) Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str. 1).

▼B

ładunku ([1]) jest wraz z niniejszą dyrektywą kluczowym instrumentem zestawu środków zapobiegających zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

(14) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([2]).

(15) W związku z tym, że cele niniejszej dyrektywy, to jest włączenie międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków do prawa wspólnotowego i określenie sankcji za ich naruszenie, mogących przyjąć postać środków karnych lub administracyjnych w celu osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska w transporcie morskim, nie mogą zostać osiągnięte we właściwy sposób przez Państwa Członkowskie, a możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(16) Niniejsza dyrektywa jest w pełni zgodna z Kartą Praw Podstawowych Unii Europejskiej; każdej osobie podejrzanej o naruszenie przepisów zapewnia się uczciwe i bezstronne wysłuchanie, a zastosowane sankcje muszą być proporcjonalne,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszej dyrektywy jest włączenie międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków do prawa wspólnotowego oraz zapewnienie, by osoby odpowiedzialne za zrzuty podlegały odpowiednim sankcjom, określonym w art. 8, w celu poprawy bezpieczeństwa na morzu oraz wzmocnienia ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla Państw Członkowskich w podejmowaniu, zgodnie z prawem międzynarodowym, bardziej rygorystycznych środków przeciwdziałania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1) „Marpol 73/78” oznacza podpisaną w roku 1973 Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, oraz odnoszący się do niej Protokół z roku 1978, w ich aktualnych wersjach;

2) „substancje zanieczyszczające” oznaczają substancje objęte załącznikami I (olej) i II (szkodliwe substancje ciekłe) do Konwencji Marpol 73/78;

3) „zrzut” oznacza każde usunięcie substancji ze statku, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny następuje, zgodnie z art. 2 Konwencji Marpol 73/78;

4) „statek” oznacza jednostkę pływającą jakiegokolwiek typu, niezależnie od bandery, używaną w środowisku morskim i obejmuje też wodoloty, poduszkowce, statki podwodne oraz urządzenia pływające.

([1]) Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 81. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).
([2]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

Artykuł 3

Zakres zastosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się, zgodnie z prawem międzynarodowym, do zrzutów substancji zanieczyszczających na:

a) na wodach wewnętrznych, w tym w portach Państwa Członkowskiego, w zakresie obowiązywania postanowień Konwencji Marpol;

b) na morskich wodach terytorialnych Państwa Członkowskiego;

c) w cieśninach wykorzystywanych w żegludze międzynarodowej, podlegających przepisom dotyczącym tranzytu, zgodnie z postanowieniami części III sekcji 2 Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 roku, w zakresie, w jakim dane Państwo Członkowskie sprawuje jurysdykcję nad tymi cieśninami;

d) w wyłącznej strefie ekonomicznej lub równoważnej strefie Państwa Członkowskiego, ustanowionej zgodnie z prawem międzynarodowym; oraz

e) na otwartym morzu.

2. Niniejszą dyrektywę stosuje się do zrzutów substancji zanieczyszczających pochodzących z jakiegokolwiek statku, niezależnie od jego bandery, z wyjątkiem okrętów wojennych, jednostek pomocniczych marynarki wojennej lub innych statków będących własnością państwa lub obsługiwanych przez państwo i wykorzystywanych w danym momencie wyłącznie w niekomercyjnej służbie państwowej.

Artykuł 4

Naruszenia

Państwa Członkowskie zapewnią uznanie zrzutów substancji zanieczyszczających ze statków na którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1 za naruszenia, jeśli dokonano ich umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania. Naruszenia te są, zgodnie z decyzją ramową 2005/667/WSiSW uzupełniającą niniejszą dyrektywę, i w określonych w niej przypadkach, uznawane za przestępstwa.

Artykuł 5

Wyjątki

1. Zrzut substancji zanieczyszczających na którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1 nie jest uznawany za naruszenie, jeśli spełnia warunki wyszczególnione w prawidłach 9, 10, 11 lit. a) lub c) załącznika I lub w prawidłach 5, 6 lit. a) lub c) załącznika II do Konwencji Marpol 73/78.

2. Zrzut substancji zanieczyszczających na obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. c), d) i e) nie stanowi naruszenia ze strony właściciela, kapitana lub załogi działającej na odpowiedzialność kapitana, jeżeli zrzut spełnia warunki wyszczególnione w prawidle 11 lit. b) załącznika I bądź w prawidle 6 lit. b) załącznika II do Konwencji Marpol 73/78.

Artykuł 6

Egzekwowanie przepisów w stosunku do statków w obrębie portu Państwa Członkowskiego

1. Jeśli zaistniałe nieprawidłowości lub otrzymane informacje powodują podejrzenie, że statek pozostający dobrowolnie w porcie lub przy terminalu morskim Państwa Członkowskiego dokonał lub dokonuje zrzutu substancji zanieczyszczających w którymkolwiek z obszarów wymienionych w art. 3 ust. 1, to Państwo Członkowskie spowoduje przeprowadzenie odpowiedniej inspekcji, z uwzględnieniem odpowiednich wytycznych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i zgodnie ze swoim prawem krajowym.

▼B

2. W przypadku gdy inspekcja, o której mowa w ust. 1, ujawni fakty mogące wskazywać na naruszenie w rozumieniu art. 4, powiadamia się o tym odpowiednie organy Państwa Członkowskiego oraz państwa bandery.

Artykuł 7

Egzekwowanie przepisów przez Państwa przybrzeżne w stosunku do statków w drodze

1. Jeżeli podejrzewany zrzut substancji zanieczyszczających ma miejsce w obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b), c), d) lub e), a statek podejrzewany o zrzut nie zawija do portu Państwa Członkowskiego posiadającego informacje o podejrzewanym zrzucie, stosuje się następujące reguły:

a) jeśli następny port, do którego zawija statek jest położony w innym Państwie Członkowskim, zainteresowane Państwo Członkowskie prowadzi ścisłą współpracę z tym państwem w zakresie inspekcji, o której mowa w art. 6 ust. 1 oraz przy podejmowaniu decyzji o odpowiednich środkach, jakie mają zostać zastosowane do takiego zrzutu;

b) jeśli następnym portem, do którego zawija statek, jest port państwa znajdującego się poza obszarem Wspólnoty, Państwo Członkowskie podejmie niezbędne środki w celu poinformowania następnego portu zawinięcia statku o podejrzewanym zrzucie i wzywa państwo następnego portu do podjęcia odpowiednich środków w związku z tym zrzutem.

2. Gdy istnieją niepodważalne dowody na to, że statek pływający po obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b) lub d) dokonał na tych obszarach naruszenia, wynikiem którego był zrzut powodujący poważne szkody lub niebezpieczeństwo poważnych szkód dla wybrzeża lub związanych z tym interesów zainteresowanego Państwa Członkowskiego, lub dla zasobów w obszarach wymienionych w art. 3 ust. 1 lit. b) lub d), państwo to, z zastrzeżeniem postanowień części XII sekcji 7 Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 roku, oraz, o ile dowody na to pozwalają, przekaże sprawę odpowiednim organom w celu wszczęcia postępowania, w tym zatrzymania statku, zgodnie ze swoim prawem krajowym.

3. Władze państwa bandery są informowane w każdym przypadku.

Artykuł 8

Sankcje

1. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, by naruszenia w rozumieniu art. 4 podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym sankcjom, które mogą obejmować sankcje karne lub administracyjne.

2. Każde Państwo Członkowskie podejmuje środki niezbędne do zapewnienia, by sankcje wymienione w ust. 1 stosowane były wobec każdej osoby uznanej za odpowiedzialną za naruszenie w rozumieniu w art. 4.

Artykuł 9

Zgodność z prawem międzynarodowym

Państwa Członkowskie stosują przepisy niniejszej dyrektywy bez formalnej lub faktycznej dyskryminacji statków obcych i zgodnie z obowiązującym prawem międzynarodowym, w tym postanowieniami sekcji 7 części XII Konwencji Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza z 1982 roku, oraz niezwłocznie powiadamiają państwo bandery statku oraz każde inne zainteresowane Państwo o środkach podjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą.

▼B

Artykuł 10

Środki dodatkowe

1. Do celów niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie i Komisja będą w miarę potrzeby prowadziły ścisłą współpracę z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego z uwzględnieniem programu działania mającego na celu reagowanie na przypadkowe lub umyślne zanieczyszczanie morza, wprowadzonego decyzją nr 2850/2000/WE ([1]), oraz, w odpowiednich przypadkach, z uwzględnieniem wdrożenia dyrektywy 2000/59/WE w celu:

a) rozwijania niezbędnych systemów informacyjnych wymaganych do skutecznego wprowadzania w życie niniejszej dyrektywy;

b) ustalenia, w oparciu o przyjęte międzynarodowe sposoby postępowania i wytyczne, wspólnych sposobów postępowania i wytycznych, w szczególności w celu:

— monitorowania i wczesnej identyfikacji statków zrzucających substancje zanieczyszczające z naruszeniem niniejszej dyrektywy, w tym, w miarę potrzeby, instalacji pokładowego sprzętu monitorującego,

— określenia niezawodnych metod prześledzenia pochodzenia substancji zanieczyszczających w morzu z konkretnego statku, i

— skutecznego egzekwowania niniejszej dyrektywy.

2. Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 w sprawie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, do jej zadań należy:

a) współpraca z Państwami Członkowskimi w rozwijaniu rozwiązań technicznych i zapewnianiu pomocy technicznej związanej z wdrażaniem niniejszej dyrektywy, przy takich działaniach, jak wykrywanie zrzutów przy pomocy monitoringu i kontroli satelitarnej;

b) udzielanie Komisji pomocy we wdrażaniu niniejszej dyrektywy, w tym, w razie potrzeby — w drodze wizyt w Państwach Członkowskich, zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002.

Artykuł 11

Analiza wykonalności

Komisja przedłoży, przed końcem 2006 r., Parlamentowi Europejskiemu i Radzie dokładnie określającą koszty i korzyści analizę wykonalności dotyczącą powołania europejskiej straży przybrzeżnej mającej za zadanie zapobieganie i reagowanie na zanieczyszczanie.

Artykuł 12

Sprawozdawczość

Co trzy lata Państwa Członkowskie składają Komisji sprawozdanie ze stosowania niniejszej dyrektywy przez właściwe organy. Na podstawie tych sprawozdań Komisja przedkłada sprawozdanie wspólnotowe Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W sprawozdaniu tym Komisja ocenia, między innymi, potrzebę dokonania korekty bądź rozszerzenia zakresu stosowania niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie zawiera również opis ewolucji orzecznictwa w tym zakresie w Państwach Członkowskich oraz rozważa możliwość stworzenia publicznej bazy danych, zawierającej takie orzecznictwo.

([1]) Decyzja nr 2850/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2000 r. ustalająca wspólnotowe ramy współpracy w zakresie przypadkowego lub umyślnego zanieczyszczania morza (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, str. 1). Decyzja zmieniona decyzją nr 787/2004/WE (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 12).

▼B

Artykuł 13

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 z dnia 5 listopada 2002 r. ([1]).

2. W przypadku odesłania do niniejszego artykułu zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, ustala się na jeden miesiąc.

Artykuł 14

Przekazywanie informacji

Komisja regularnie informuje Komitet utworzony na podstawie art. 4 decyzji nr 2850/2000/WE o wszelkich proponowanych środkach lub innych odpowiednich działaniach dotyczących reagowania na zanieczyszczenia morza.

Artykuł 15

Tryb zmian

Na podstawie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 13 niniejszej dyrektywy, COSS może wyłączyć zmiany Konwencji Marpol 73/78 z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 16

Implementacja

▼C1

Państwa Członkowskie wprowadzają w życie ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 1 kwietnia 2007 r. i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

▼B

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określają Państwa Członkowskie.

Artykuł 17

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 18

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

([1]) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 10).

▼B

ZAŁĄCZNIK

Podsumowanie postanowień Konwencji Marpol 73/78 dotyczących usuwania oleju i szkodliwych substancji ciekłych, określonych w art. 2 ust. 2

Część I: Olej (Konwencja Marpol 73/78, załącznik I)

Do celów załącznika I do Konwencji Marpol 73/78, „olej" oznacza ropę naftową w każdej postaci, włączając w to surową ropę naftową, paliwo olejowe, szlam, odpadki olejowe oraz produkty rafinowane (inne niż produkty petrochemiczne, które są przedmiotem postanowień załącznika II do Konwencji Marpol 73/78), a „mieszanina oleista" oznacza mieszaninę o jakiejkolwiek zawartości oleju.

Wyciąg z odpowiednich postanowień załącznika I do Konwencji Marpol 73/78:

Prawidło 9: Kontrola usuwania oleju

(1) Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 10 i 11 niniejszego Załącznika oraz ust. 2 niniejszego prawidła, jakiekolwiek usunięcie do morza oleju lub mieszanin oleistych ze statków, do których zastosowanie ma niniejszy Załącznik, jest zabronione, z wyjątkiem przypadku, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

a) w odniesieniu do zbiornikowca olejowego, poza tym, co postanowiono w lit. b) niniejszego ustępu:

i) zbiornikowiec nie znajduje się w obszarze specjalnym;

ii) zbiornikowiec znajduje się w odległości większej niż 50 mil morskich od najbliższego lądu;

iii) zbiornikowiec płynie określonym kursem;

iv) wielkość chwilowa zrzutu oleju zawartego w wodzie usuwanej nie powinna przekraczać 30 litrów na milę morską;

v) całkowita ilość usuniętego do morza oleju nie przekracza, w przypadku zbiornikowców istniejących, 1/15000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część oraz, w przypadku zbiornikowców nowych, 1/30000 całkowitej ilości określonego ładunku, z którego pozostałości utworzyły tę część; oraz

vi) zbiornikowiec posiada czynny system kontrolno-pomiarowy usuwania oleju oraz instalację zbiornika resztkowego, jak to jest wymagane prawidłem 15 niniejszego Załącznika;

b) w odniesieniu do statków o pojemności rejestrowej brutto 400 i większej, innych niż zbiornikowce olejowe, oraz z zęz maszynowni (z wyłączeniem zęz pompowni ładunkowych) zbiornikowców olejowych, o ile nie są zmieszane z resztkami ładunku olejowego:

i) statek nie jest wewnątrz obszaru specjalnego;

ii) statek jest w drodze;

iii) zawartość oleju w wypływie nie przekracza bez rozcieńczenia 15 ppm (15 części na milion); oraz

iv) statek posiada działające urządzenie wymagane prawidłem 16 niniejszego Załącznika.

(2) W przypadku statku o pojemności brutto mniejszej od 400 ton rejestrowych, innego niż zbiornikowiec olejowy, wtedy gdy znajduje się on poza obszarem specjalnym, Administracja powinna zapewnić, w takim stopniu, w jakim jest to praktycznie możliwe i uzasadnione, aby został on wyposażony w instalację umożliwiającą przechowywanie na statku pozostałości olejowych i ich usuwanie, albo do urządzeń odbiorczych, albo zgodnie z postanowieniami ust. 1 lit. b) niniejszego prawidła — do morza.

(3) […]

(4) Postanowienia ust. 1 niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania czystego lub oddzielonego balastu lub niepoddanych obróbce mieszanin oleistych, które bez rozcieńczenia zawierają olej o stężeniu nieprzekraczającym 15 części na milion i które nie pochodzą z zęz pompowni ładunkowych, oraz które nie są zmieszane z pozostałościami ładunku olejowego.

(5) Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem.

(6) Resztki oleju, które nie mogą być usuwane do morza zgodnie z ust. 1, 2 i 4 niniejszego prawidła powinny być zatrzymane na statku i oddane do urządzeń odbiorczych w porcie.

▼B

(7) […]

Prawidło 10: Sposoby zapobiegania zanieczyszczaniu olejami ze statków w czasie eksploatacji na obszarach specjalnych

(1) Do celów niniejszego załącznika, obszarami specjalnymi są: obszar Morza Śródziemnego, obszar Morza Bałtyckiego, obszar Morza Czarnego, obszar Morza Czerwonego, „obszar zatokowy" i obszar Zatoki Adeńskiej oraz obszar Antarktydy [jak dalej zdefiniowano oraz opisano]

(2) Z zastrzeżeniem postanowień prawidła 11 niniejszego Załącznika:

a) zabrania się jakiegokolwiek usuwania do morza oleju lub mieszanin olejowych z jakiegokolwiek zbiornikowca olejowego oraz z jakiegokolwiek statku o pojemności brutto 400 ton rejestrowych i większej, innego niż zbiornikowiec olejowy, wtedy gdy one znajdą się na obszarze specjalnym. […];

b) […] jakikolwiek zrzut do morza oleju lub mieszanin olejowych ze statków o pojemności brutto mniejszej niż 400, innych niż zbiornikowce olejowe, będzie zabroniony na obszarach specjalnych, z wyjątkiem gdy zawartość oleju bez rozcieńczenia w zrzucie nie przekracza 15 ppm.

(3) a) Postanowienia ust. 2 niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania czystego lub oddzielonego balastu;

b) postanowienia ust. 2 lit. a) niniejszego prawidła nie mają zastosowania w przypadku usuwania oczyszczonej wody zęzowej z maszynowni, pod warunkiem że zostaną spełnione wszystkie następujące postanowienia:

i) woda zęzowa nie pochodzi z zęz pompowni ładunkowej;

ii) woda zęzowa nie jest zmieszana z pozostałościami ładunku olejowego;

iii) statek płynie określonym kursem;

iv) stężenie oleju w wypływie, bez rozcieńczania, nie przekracza 15 części na milion;

v) statek posiada czynne urządzenie filtracyjne oleju zgodne z prawidłem 16 ust. 5 niniejszego Załącznika;

vi) urządzenie filtracyjne oleju jest wyposażone w urządzenie stopujące, które zapewnia, że proces usuwania jest automatycznie przerywany w przypadku, gdy natężenie oleju w wypływie przekroczy 15 części na milion.

(4) a) Żaden wypływ usuwany do morza nie powinien zawierać chemikaliów ani innych substancji w ilościach lub stężeniach niebezpiecznych dla środowiska morskiego, ani też chemikaliów lub innych substancji wprowadzonych w celu obejścia warunków usuwania określonych niniejszym prawidłem;

b) pozostałości olejowe, które zgodnie z postanowieniami ust. 2 lub 3 niniejszego prawidła nie mogą być usunięte do morza, powinny być zatrzymane na statku lub usunięte do urządzeń odbiorczych.

(5) Żadne postanowienie niniejszego prawidła nie zabrania statkowi znajdującemu się w podróży przebiegającej częściowo przez obszar specjalny, aby dokonał usunięcia poza obszarem specjalnym, zgodnie z prawidłem 9 niniejszego Załącznika.

(6) […]

(7) […]

(8) […]

Prawidło 11: Wyjątki

Prawidła 9 i 10 niniejszego Załącznika nie mają zastosowania w przypadku:

a) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej niezbędnego do celów ochrony bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

b) usuwania do morza oleju lub mieszaniny oleistej spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego wyposażenia:

i) pod warunkiem że po zaistnieniu uszkodzenia lub po wykryciu wycieku zostały podjęte wszelkie racjonalne środki ostrożności w celu zapobieżenia lub zmniejszenia wycieku; oraz

ii) z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działał albo z zamiarem spowodowania uszkodzenia, albo nierozważnie i ze świadomością, że uszkodzenie prawdopodobnie nastąpi; lub

c) usuwania do morza, za zgodą Administracji, substancji zawierających olej, wtedy gdy są one używane w celu zwalczania specyficznych przypadków zanieczyszczenia, w celu zmniejszenia szkód spowodowanych zanieczyszczeniem. Na każde takie usunięcie powinno się uzyskać zgodę każdego Rządu, którego jurysdykcji podlega miejsce, gdzie planuje się dokonanie usunięcia.

▼B

Część II: Szkodliwe substancje ciekłe (Konwencja Marpol 73/78 załącznik II)

Wyciąg z odpowiednich postanowień Załącznika II do Konwencji Marpol 73/78:

Prawidło 3: Klasyfikacja i wykaz szkodliwych substancji ciekłych

(1) Do celów niniejszego Załącznika szkodliwe substancje ciekłe dzielą się na cztery następujące kategorie:

a) Kategoria A: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza, w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby poważne zagrożenie dla zasobów morza lub zdrowia ludzkiego oraz mogłyby poważnie naruszyć walory morza lub inne zgodne z prawem sposoby jego wykorzystania i tym samym usprawiedliwiają zastosowanie surowych środków przeciw zanieczyszczeniu.

b) Kategoria B: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza, w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby zagrożenie dla zasobów morza lub zdrowia ludzkiego oraz mogłyby naruszyć walory morza lub inne zgodne z prawem sposoby jego wykorzystania i tym samym usprawiedliwiają zastosowanie specjalnych środków przeciw zanieczyszczeniu.

c) Kategoria C: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza, w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, stanowiłyby nieznaczne zagrożenie dla zasobów morskich lub zdrowia ludzkiego lub mogłyby w nieznacznym stopniu powodować utratę walorów morza lub innych zgodnych z prawem sposobów jego wykorzystania i tym samym wymagają zastosowania specjalnych warunków eksploatacji.

d) Kategoria D: są to szkodliwe substancje ciekłe, które w razie usunięcia ich do morza, w związku z myciem zbiornika lub usuwaniem balastu, mogłyby stanowić zauważalne zagrożenie zarówno dla zasobów morskich, jak i dla zdrowia ludzkiego lub powodować minimalną utratę walorów morza lub innych zgodnych z prawem sposobów wykorzystania morza i tym samym wymagają zwrócenia pewnej uwagi na zachowanie warunków eksploatacyjnych.

(2) […]

(3) […]

(4) […]

[Dalsze wytyczne w sprawie kategoryzacji substancji, włącznie z wykazem skategoryzowanych substancji podane są w prawidle 3 ust. 2 — 4 i prawidle 4 oraz w dodatkach do załącznika II do Konwencji Marpol 73/78]

Prawidło 5: Usuwanie szkodliwych substancji ciekłych

Substancje kategorii A, B i C poza obszarami specjalnymi i kategorii D na wszystkich obszarach

Z uwzględnieniem wymagań […] prawidła 6 niniejszego Załącznika:

(1) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii prawidle, określonych w prawidle 3 ust. 1 lit. a) niniejszego Załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii A, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje. Jeżeli zbiorniki zawierające takie substancje lub ich mieszaniny mają być myte, to pozostałości po myciu należy usuwać do urządzenia odbiorczego, dopóki stężenie substancji w wypływie do takiego urządzenia będzie równe lub mniejsze wagowo od 0,1 % i aż do opróżnienia zbiornika; wyjątkowo tylko dla fosforu żółtego lub białego stężenie końcowe nie powinno, wagowo, przekraczać 0,01 %. Wodę wprowadzoną do tak umytego zbiornika można usunąć do morza, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz

c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu, na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

(2) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii B, określonych w prawidle 3 ust. 1 lit. b) niniejszego Załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii B, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

▼B

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez Administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii B są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;

c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu, i która w żadnym wypadku nie powinna być większa od 1 m^3 lub 1/3000 pojemności zbiornika w m^3;

d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; i

e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

(3) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii C, określonej w prawidle 3 ust. 1 lit. c) niniejszego Załącznika lub tych, które zostały sklasyfikowane jako substancje kategorii C, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez Administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody są takie, aby stężenie substancji w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 10 części na milion;

c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu, i która w żadnym przypadku nie powinna być większa od 3 m^3 lub 1/1000 pojemności zbiornika wyrażonej w m^3;

d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; i

e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

(4) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii D, określonych w prawidle 3 ust. 1 lit. d) niniejszego Załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii D, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostały spełnione wszystkie następujące warunki:

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) mieszaniny takie mają stężenie nie większe niż jedna część substancji na dziesięć części wody; oraz

c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu.

(5) Pozostałości ładunku ze zbiornika mogą być usunięte na drodze wentylacji przy zastosowaniu metod uznanych przez Administracje. Metody te powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizacje. Wodę wprowadzoną do takiego zbiornika należy traktować jako czystą wodę i jej usunięcie nie podlega postanowieniom ustępów 1, 2, 3 lub 4 niniejszego prawidła.

(6) Zabronione jest usuwanie do morza substancji, które nie zostały sklasyfikowane do danej kategorii na stałe lub nie zostały ocenione zgodnie z prawidłem 4 ust. 1 niniejszego Załącznika, a także balastu, wód po myciu zbiorników albo innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje.

Substancje kategorii A, B, i C na obszarach specjalnych [określone w prawidle 1 do Załącznika II do Konwencji Marpol 73/78, włączając Morze Bałtyckie]

Z uwzględnieniem wymagań […] prawidła 6 niniejszego Załącznika:

▼B

(7) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii A określonej w prawidle 3 ust. 1 lit. a) niniejszego Załącznika lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii A, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości z mieszanin zawierających takie substancje. Jeżeli zbiorniki zawierające takie substancje mają być myte, to pozostałości mycia należy usuwać do urządzenia odbiorczego, które zgodnie z prawidłem 7 niniejszego Załącznika powinny udostępniać państwa graniczące z danym obszarem specjalnym, myć należy aż do opróżnienia zbiornika, dopóki stężenie substancji w wypływie do danego urządzenia będzie równe lub mniejsze 0,05 % wagowo, z wyjątkiem fosforu żółtego lub białego, dla którego stężenie końcowe nie powinno przekraczać 0,005 % wagowo. Wodę wprowadzoną do tak umytego zbiornika można usunąć do morza, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz

c) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

(8) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii B, określonych w prawidle 3 ust. 1 lit. b) niniejszego Załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii B, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

a) zbiornik umyto wstępnie zgodnie ze sposobem postępowania uznanym przez Administrację i opartym na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację, a wytworzone pozostałości zostały usunięte do urządzenia odbiorczego;

b) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

c) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez Administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii B są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;

d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz

e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25 m.

(9) Zabronione jest usuwanie do morza substancji kategorii C, określonych w prawidle 3 ust. 1 lit. c) niniejszego Załącznika, lub tych, które zostały tymczasowo sklasyfikowane jako substancje kategorii C, albo balastu, wód po myciu zbiorników oraz innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje, z wyjątkiem przypadków, gdy zostaną spełnione wszystkie następujące warunki:

a) statek znajduje się w drodze i płynie z prędkością co najmniej 7 węzłów w przypadku statków z własnym napędem lub co najmniej 4 węzłów w przypadku statków bez własnego napędu;

b) sposoby postępowania i urządzenia do usuwania są uznane przez Administrację. Te sposoby postępowania i urządzenia powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opracowanych przez Organizację i powinny zapewniać, że stężenie i szybkość usuwania wody zawierającej substancje kategorii C są takie, aby ich stężenie w śladzie torowym za rufą statku nie przekraczało 1 części na milion;

c) maksymalna ilość ładunku usuniętego z każdego zbiornika i związanej z nim instalacji rurociągów nie przekracza maksymalnej ilości zatwierdzonej zgodnie ze sposobami postępowania, o których mowa w lit. b) niniejszego ustępu, i która w żadnym przypadku nie powinna być większa od 1 m^3 lub 1/3000 pojemności zbiornika wyrażonej w m^3;

d) usuwanie jest dokonywane poniżej linii wodnej, zwracając przy tym uwagę na rozmieszczenie otworów do poboru wody morskiej; oraz

e) usuwanie jest dokonywane w odległości co najmniej 12 mil morskich od najbliższego lądu i na wodzie o głębokości nie mniejszej niż 25.

(10) Pozostałości ładunku ze zbiornika mogą być usunięte na drodze wentylacji przy zastosowaniu metod uznanych przez Administrację. Metody te powinny być oparte na wymaganiach technicznych i eksploatacyjnych opra-

▼B

cowanych przez Organizację. Wodę wprowadzoną do takiego zbiornika należy traktować jako czystą wodę i jej usunięcie nie będzie podlegało postanowieniom ustępów 7, 8 lub 9 niniejszego prawidła.

(11) Zabronione jest usuwanie do morza substancji, które nie zostały sklasyfikowane do danej kategorii na stałe lub nie zostały ocenione zgodnie z prawidłem 4 ust. 1 niniejszego Załącznika, a także balastu, wód po myciu zbiorników albo innych pozostałości i mieszanin zawierających takie substancje.

(12) Żadne z postanowień niniejszego prawidła nie zabrania zatrzymywania na statku pozostałości po ładunkach kategorii B lub C i usuwania ich do morza poza obszarem specjalnym — zgodnie z, odpowiednio, ustępem 2 lub 3.

Prawidło 6: Wyjątki

Prawidło 5 niniejszego załącznika nie ma zastosowania w przypadkach:

a) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje, w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu; lub

b) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych, albo mieszanin zawierających takie substancje, spowodowanego uszkodzeniem statku lub jego urządzeń;

   i) pod warunkiem że po zaistnieniu uszkodzenia lub wykryciu przecieku zostały podjęte wszelkie rozsądne środki w celu zapobieżenia wyciekowi lub zmniejszenia jego rozmiarów do minimum; ale

   ii) z wyjątkiem przypadku, gdy armator lub kapitan działali z zamiarem powodowania uszkodzenia lub lekkomyślnie i ze świadomością, że prawdopodobnie nastąpi uszkodzenie; albo

c) usuwania do morza szkodliwych substancji ciekłych lub mieszanin zawierających takie substancje za zgodą Administracji, w celu wykorzystania takiego usunięcia do zwalczania szczególnych przypadków zanieczyszczeń lub zmniejszenia do minimum szkody wywołanej zanieczyszczeniem. Każde tego rodzaju usunięcie może być dokonane po uzyskaniu zgody Rządu, którego jurysdykcja obejmuje obszar zamierzonego usunięcia.