



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om återvinning av fartyg

{ SWD(2012) 45 final }

{ SWD(2012) 47 final }

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Allmän bakgrund och motiv till förslaget

Miljömässigt osunda och osäkra metoder för demontering av fartyg fortsätter att vara ett allvarligt bekymmer. De flesta stora uttjänta havsgående handelsfartyg demonteras vid anläggningar där metoderna har betydande följder för miljö och hälsa. De här negativa aspekterna gör att återvinningen av fartyg inte kan göras tillräckligt hållbar som verksamhet.

Situationen kommer sannolikt att försämrats, eftersom ett stort antal fartyg förväntas bli demonterade under de närmaste åren till följd av världsflottans aktuella överkapacitet som uppskattas kvarstå minst fem till tio år. Dessutom kommer den förväntade fartygsåtervinningstoppen som infaller kring tidpunkten för utfasning av tankfartyg med enkelskrov (2015) sannolikt att gynna de sämsta anläggningarna.

Kraven enligt Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall genomförs i Europeiska unionen genom förordningen om avfallstransporter¹. Genom samma förordning genomförs också bestämmelsen om en ändring till Baselkonventionen (den så kallade ändringen om förbud) enligt vilken det är förbjudet att exportera farligt avfall till länder utanför OECD. Denna ändring har ännu inte trätt i kraft på internationell nivå på grund av otillräcklig ratificering.

Enligt förordningen om avfallstransporter klassificeras EU-flaggade fartyg på väg till demontering som farligt avfall eftersom de innehåller farliga ämnen. Det betyder att de endast kan demonteras i OECD-länder. Denna lagstiftning kringgås dock praktiskt taget systematiskt i fråga om EU-flaggade fartyg², vilket gör att varken internationella regler eller unionens lagstiftning har tillräcklig effekt.

Denna utbredda ohörsamhet är för det första kopplad till bristande återvinningskapacitet inom OECD, särskilt i fråga om de största fartygen. Den existerande kapaciteten i Europa används för demontering av små fartyg och statliga fartyg men inte stora havsgående handelsfartyg. Demonteringen av fartyg har, i likhet med fartygsbyggnad, av ekonomiska skäl (efterfrågan på stål, låga arbetskostnader, ingen internationalisering av miljökostnader) under de senaste årtiondena omlokaliseras från Europa till länder utanför OECD. Därför har möjligheten att utveckla ytterligare demonteringskapacitet i Europa inte upplevts som ekonomiskt lönsam.

Det finns en betydande återvinningskapacitet utanför OECD i Kina, Indien, Pakistan och Bangladesh. Det är förväntat att anläggningarna i OECD och i Kina samt vissa anläggningar i Indien kan uppfylla Hongkongkonventionens krav senast 2015.

Den aktuella kapaciteten i Kina (2,83 miljoner ldt³ år 2009) är de facto redan mer än tillräcklig för alla EU-flaggade fartyg fram till 2030 (den högsta årsvolymen under perioden

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall.

² 2009 demonterades mer än 90 % av EU-flaggade fartyg utanför OECD, oftast i Sydasiens.

³ Vikten på ett skrotdigt fartyg uttrycks ofta som ton lätt displacement (ldt) som är vikten utan last, bränsle, ballast osv. och som ungefär motsvarar fartygets stålvikt.

2012–2030 kommer att vara 1,88 miljoner ldt) och en ny anläggning med kapacitet på 1 miljon ldt kommer inom kort att tas i drift. Detta är resultatet av åtgärder som de offentliga myndigheterna har vidtagit för att specifikt främja marknaden för grön återvinning och stänga anläggningar som inte uppfyller kraven, liksom av investeringar som miljömedvetna fartygsägare gjort i säkra och sunda återvinningsanläggningar.

För det andra gäller att det aktuella läget på marknaden för fartygsåtervinning gynnar anläggningar i Bangladesh, Indien och (i mindre utsträckning) Pakistan, medan konkurrenterna i EU, Turkiet och Kina med sina högre tekniska standarder endast får del av nischmarknader för små fartyg, statliga fartyg inklusive krigsfartyg eller fartyg vars ägare har åtagit sig miljöansvar.

Slutligen gäller att den aktuella lagstiftningen inte är anpassad till de särdrag som gäller för fartyg. Det är svårt att avgöra exakt när ett fartyg anses vara skrot. Fartygsägarna fattar sina beslut om att skicka fartyg till återvinning på grundval av en ekonomisk jämförelse mellan kostnaderna och fördelarna med att hålla fartyget i drift eller skicka det till demontering.

Om beslutet fattas medan fartyget finns på internationellt vatten eller inom jurisdiktionen för den stat där återvinningen görs, är det mycket svårt eller omöjligt att tillämpa förordningen om avfallstransporter. Det är också vanligt att handelsfartyg som lämnar europeiska hamnar och vatten optimerar sin sista resa genom att ta gods till Asien innan fartyget går till demontering. Om ett fartyg lämnar en hamn i EU utan att fartygsägaren deklarerar sin avsikt att skicka fartyget till demontering kan de behöriga myndigheterna i regel inte ingripa. I förordningen om avfallstransporter fastställs rättigheter och skyldigheter för den exporterande staten, den importerande staten och, i tillämpliga fall, transitstaterna. Hamnstaterna underrättas dock inte alltid om fartygsägarens avsikt att skicka ett fartyg till återvinning. Det är inte heller ovanligt att ett fartyg säljs till en annan aktör under förevändning att fartyget kommer att vara i fortsatt drift, trots att fartyget därefter bara överläts till en återvinningsanläggning.

För att kunna tillämpa den aktuella lagstiftningen och särskilt förbudet mot export av uttjänta fartyg utanför OECD skulle medlemsstaterna behöva göra oproportionerliga ansträngningar för att verkställa föreskrifterna, med tanke på bristande återvinningskapacitet inom OECD och den rättsliga möjligheten att ändra registreringsstat (flaggstat) för ett fartyg.

I syfte att förbättra situationen inbjöd parterna i Baselkonventionen år 2004 Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) att ta fram obligatoriska krav rörande fartygsåtervinning⁴. År 2006 välkomnade parterna i Baselkonventionen de åtgärder som IMO hade vidtagit för att utarbeta utkastet till konvention om fartygsåtervinning och konstaterade att överlappning av instrument som har samma mål bör undvikas. Parterna inbjöds att göra en bedömning av den nivå för kontroll och genomförande som fastställs i Baselkonventionen som helhet och en bedömning av den förväntade nivån för kontroll och genomförande enligt utkastet till konventionen om fartygsåtervinning i sin helhet, och jämföra de två konventionerna⁵.

Den internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad Hongkongkonventionen) antogs i maj 2009 av Internationella sjöfartsorganisationen. När konventionen träder i kraft får parterna (inklusive EU-medlemsstaterna) endast låta demontera

⁴ Beslut VII/26 rörande miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den sjunde partskonferensen för Baselkonventionen.

⁵ Se beslut VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

stora handelsfartyg i länder som är parter i konventionen. Detta kan omfatta länder i Asien, vars anläggningar för fartygsdemontering då måste uppfylla internationellt godtagna standarder (strängare än de nuvarande). Dessa anläggningar måste hantera fartyg från aktörer som inte är parter i konventionen på samma sätt som de hanterar fartyg vars flaggstat är part i konventionen (klausulen om upphörd gynnsam behandling).

Hongkongkonventionen antogs 2009 men den behöver ratificeras av ett tillräckligt antal stater (både stora flaggstater och återvinningsstater) för att den ska träda i kraft och börja leda till resultat. Detta förväntas ske tidigast år 2020. Konventionen kommer att träda i kraft tjugofyra månader efter det datum då följande villkor uppfylls:

- Minst femton stater har undertecknat konventionen utan reservationer i fråga om ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat nödvändiga instrument för ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning.
- Staternas kombinerade handelsflotta utgör minst fyrtio procent av bruttotonnaget för världens handelstransporter.
- Den kombinerade högsta årliga volymen för fartygsåtervinning under de föregående tio åren utgör minst tre procent av bruttotonnaget för alla handelsfartyg i dessa stater.

År 2010 välkomnade parterna i Baselkonventionen antagandet av Hongkongkonventionen⁶ och inledde en preliminär bedömning av huruvida den nivå av kontroll och genomförande som gäller enligt Hongkongkonventionen motsvarar den nivå som fastställs i Baselkonventionen⁷.

Europeiska unionen och dess medlemsstater slutförde sin bedömning i april 2010 och slutsatsen var att Hongkongkonventionen ser ut att ge en nivå av kontroll och genomförande som minst motsvarar nivån enligt Baselkonventionen för fartyg som enligt denna konvention klassificeras som avfall⁸.

I oktober 2011 uppmuntrade parterna i Baselkonventionen till ratificering av Hongkongkonventionen så att den kan träda i kraft⁹.

2007 antog kommissionen en grönbok om bättre demontering av fartyg och 2008 ett meddelande om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg¹⁰. Strategin är inriktad på åtgärder för att så snart som möjligt förbättra förhållandena inom fartygsdemontering, även under den mellanliggande perioden innan Hongkongkonventionen träder i kraft – ta sig an konventionens centrala element, uppmuntra till frivilliga åtgärder inom branschen, tillhandahålla tekniskt bistånd och stöd till utvecklingsländer och förbättra verkställandet av den gällande lagstiftningen. Strategin har lett till följande resultat:

⁶ Beslut OEWG-VII/12 om miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering.

⁷ Se beslut OEWG VII/12 OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Inläga från Europeiska unionen och dess medlemsstater finns på <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Beslut X/ AA rörande miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den tionde partskonferensen för Baselkonventionen.

¹⁰ Meddelande KOM(2008) 767 slutlig av den 19 november 2008 om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg och motsvarande konsekvensbedömning i ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar SEK(2008) 2846.

- Antagandet av en konvention som kommer att ge bättre fartygsdemontering, med metoder som är anpassade till fartygens särdrag och fastställandet av detaljerade krav som förbättrade återvinningsanläggningar måste uppfylla.
- Stöd för frivilliga åtgärder som vidtas inom branschen innan konventionen träder i kraft:
 - Frivillig tillämpning av konventionens krav och riktlinjer (t.ex. sammanställning av förteckningar över farliga material).
 - Införandet av gröna säljavtal.
 - Investeringar i säkra och sunda anläggningar.
- Undersökningar, forskning och pilotprojekt för att bedöma utvecklingarna och främja bättre återvinningstekniker för fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen och för andra fartyg.
- Kommissionen har vidtagit åtgärder för bättre genomförande av förordningen om avfallstransporter när kommissionen gjordes medveten om att specialfartyg skulle demonteras.
- Stöd har getts till länder där det finns fartygsdemontering genom det tematiska programmet för miljö och hållbar förvaltning av naturresurser inklusive energi (ENRTP) inom det globala programmet för hållbar fartygsåtervinning, som förvaltas gemensamt av Baselkonventionens sekretariat, Internationella sjöfartsorganisationen IMO och Internationella arbetsorganisationen ILO.

1.2. Förslagets syfte

Syftet med förordningen om återvinning av fartyg är att betydligt minska de skadliga följder som är förknippade med återvinning av EU-flaggade fartyg, särskilt i södra Asien, utan att det uppstår onödiga ekonomiska bördor. Genom den föreslagna förordningen inleds ett tidigt genomförande av kraven enligt Hongkongkonventionen, vilket skyndar på konventionens ikraftträdande på global nivå.

1.3. Gällande bestämmelser

Förslaget gäller antagandet av en förordning om återvinning av fartyg. Den nya förordningen är avsedd att ersätta den gällande förordningen (EG) nr 1013/2006¹¹ när det gäller fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

Vid utarbetandet av den konsekvensbedömning som ligger till grund för detta lagstiftningsförslag förde kommissionen samråd med berörda parter och utnyttjade extern expertis genom ett offentligt samråd mellan april och juni 2009 och fyra expertarbetsgrupper.

De flesta berörda parter gav sitt klara stöd för att EU-medlemsstaterna snarast ratificerar Hongkongkonventionen för att skynda på dess ikraftträdande genom att uppmuntra andra stater till att ratificera. Många berörda parter är gynnsamt inställda till att EU genomför konventionen tidigt, eftersom de anser att det är oacceptabelt att vänta på att den träder i kraft så länge som upphuggningsarbetarna drabbas av dödsfall eller skador i arbetet och det uppstår betydande miljökador. En del anser att EU inte ska ålägga ytterligare krav som går längre än konventionen. Bidragen, sammanfattning av svaren från det offentliga samrådet och rapporter om de berörda aktörernas arbetsgrupper finnas att tillgå på nätet¹².

Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och rådet debatterade meddelandet och antog en resolution den 26 mars 2009¹³ ett yttrande den 13 maj 2009¹⁴ och slutsatser den 21 oktober 2010¹⁵ om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg.

2.2. Konsekvensbedömning

Kommissionen genomförde en konsekvensbedömning för att analysera alternativen för ett fartygsåtervinningssystem som kan verkställas effektivt. I analysen beaktas de olika alternativens ekonomiska, sociala och miljömässiga verkningar.

Konsekvensbedömningsnämndens rekommendationer beaktades; ändringarna gällde främst behovet av en klarare problemdefinition, klarare presentation av de åtgärder som inom grundscenariot redan vidtagits i länder som bedriver fartygsåtervinning, stärkning av ingreppslogiken och en bättre koppling mellan de särskilda och operativa målen samt problem och drivkrafter och starkare bedömning av alternativen, särskilt rörande potentiella problem i framtiden i fråga om verkställande och efterlevnad.

Endast politikpaket D uppfyller alla de fastställda målen (se konsekvensbedömningen).

Detta alternativ innebär att man inför en ad hoc-förordning för de fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen (stora havsgående handelsfartyg). Denna förordning skulle täcka hela livscykeln för EU-flaggade fartyg, medföra tidigt genomförande av kraven enligt Hongkongkonventionen och, innehålla strängare miljökrav för fartygsåtervinningsanläggningar, enligt det som tillåts enligt konventionen. Fartyg under en EU-medlemsstats flagg skulle endast få återvinnas vid anläggningar som uppfyller kraven.

¹² <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

¹³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//SV>

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=SV

¹⁵ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

EU-medlemsstaterna underrättas skriftligen och i god tid om fartygsägarens avsikter att skicka ett fartyg till återvinning. Detta krav, tillsammans med införandet av påföljder som minst motsvarar de åtgärder som är tillämpliga enligt gällande lagstiftning, skulle säkerställa efterlevnaden. Man kan svårt förvänta sig att de aktuella strandbaserade anläggningarna skulle kunna uppfylla dessa krav, men det är tänkbart att uppgraderade anläggningar i framtiden kan uppfylla kriterierna. I syfte att undvika missförstånd, överlappningar och administrativ börda, bör fartyg som omfattas av denna nya lagstiftning inte längre omfattas av förordningen om avfallstransporter.

Detta politikpaket utgör därför grunden för detta förslag.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Sammanfattning av förslaget

Detta lagstiftningsförslag gäller, genom en ny ad hoc-förordning, fartyg som faller inom räckvidden för Hongkongkonventionen (stora havsgående handelsfartyg). Förslaget täcker hela livscykeln för EU-flaggade fartyg, det innebär ett genomförande av en del av kraven i Hongkongkonventionen (upprättandet av en förteckning över farliga material, skyldighet att återvinna fartyg vid säkra och sunda anläggningar, allmänna krav som gäller för fartyg före återvinning) och, såsom tillåts enligt konventionen, det innehåller strängare miljöbestämmelser som behövs innan konventionen träder i kraft (krav på fartygsåtervinningsanläggningar, upprättandet av en europeisk förteckning över sådana anläggningar, slutandet av avtal mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen).

Skyldighet att upprätta och upprätthålla en förteckning över farliga material som finns i fartyg

Fartyg under en EU-medlemsstats flagg måste upprätta en förteckning över farliga material ombord och upprätthålla denna förteckning så länge som fartyget är i drift. Nya fartyg under en medlemsstats flagg måste upprätta en förteckning omedelbart, medan existerande fartyg har fem år på sig att upprätta förteckningen, utom om de skickas till demontering tidigare.

Förteckningen måste uppdateras och kompletteras innan fartyget skickas till demontering för att säkerställa att den valda demonteringsanläggningen kan hantera och har tillstånd för alla farliga material och avfall som finns ombord.

Fartyg under medlemsstaternas flagg måste demonteras vid säkra och miljövänliga fartygsåtervinningsanläggningar

På grundval av de tekniska kraven enligt Hongkongkonventionen har man upprättat en förteckning över krav som fartygsåtervinningsanläggningar måste uppfylla. Ytterligare krav har lagts till i syfte att få bättre skydd av människors hälsa och miljön och särskilt för att säkerställa att allt farligt avfall behandlas på ett miljöriktigt sätt både vid fartygsåtervinningsanläggningarna och vid transport till dessa.

Återvinningsanläggningar som uppfyller dessa krav kan ansöka om att införlivas i en europeisk förteckning över återvinningsanläggningar. Fartyg under en EU-medlemsstats flagg får endast skickas till återvinning vid anläggningar som finns upptagna i den europeiska förteckningen.

När Hongkongkonventionen träder i kraft bör parterna fastställa och förmedla förteckningar över fartygsåtervinningsanläggningar som har auktoriserats enligt konventionen. Dessa förteckningar översänds till Internationella sjöfartsorganisationen för spridning enligt det som är lämpligt. Det blir nödvändigt att se över förordningen om fartygsåtervinning när dessa förteckningar över anläggningar blir tillgängliga på internationell nivå, i syfte att undvika administrativ börda och överlappande arbete med den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar. Det är också tänkbart att införa en mekanism för ömsesidigt erkännande.

Särskilda krav före återvinning

Fartyg under medlemsstaternas flagg kommer att vara skyldiga att minimera mängden farligt avfall ombord (som också kan finnas i lastrester, bränsle osv.) innan fartyget överlämnas till en fartygsåtervinningsanläggning.

När det gäller tankfartyg måste fartygsägarna särskilt se till att fartyget anländer till fartygsåtervinningsanläggningen i ett skick som är klart för certifiering som "Safe-for-entry" (säkert att beträda) och "Safe-for-hot-work" (säkert för heta arbeten), för att förebygga explosioner och (dödliga) olyckor vid fartygsåtervinningsanläggningen.

Bättre efterlevnad av unionens lagstiftning

Till skillnad från existerande lagstiftning grundar sig den föreslagna förordningen på ett system med kontroll och genomförande av Hongkongkonventionen, som är särskilt utformat med tanke på fartyg och internationella transporter (certifikat, besiktningar, särskilda skyldigheter för flaggstaten osv.).

Genom att tillåta fartygsåtervinning vid anläggningar utanför OECD-länderna förutsatt att anläggningarna uppfyller kraven och finns upptagna i den europeiska förteckningen bemöter förordningen också fartygsägarnas aktuella problem med bristen på lagligen tillgänglig återvinningskapacitet.

Dessutom kommer EU-medlemsstaterna att underrättas skriftligt och i god tid om en fartygsägars avsikter att skicka ett fartyg till återvinning, vilket åtgärdar svårigheten med att fastställa när ett fartyg anses vara skrot. Medlemsstaterna kommer att få information om planerad start och avslutning av återvinningen. Genom att jämföra förteckningen över fartyg för vilka medlemsstaterna har utfärdat ett inventeringscertifikat med förteckningen över fartyg som har återvunnits vid godkända anläggningar, kan medlemsstaterna enklare identifiera illegal återvinning. Dessutom införs påföljder som är mer specifika och exakta än de åtgärder som finns att tillgå enligt den gällande lagstiftningen. Tillsammans med tillräcklig och lagligen tillgänglig kapacitet för säker och miljöriktig återvinning och ett kontrollsystem som är väl anpassat till de särdrag som gäller för fartyg kommer dessa krav att säkerställa bättre efterlevnad av lagstiftningen.

Slutligen, i syfte att undvika missförstånd, överlappningar och administrativ börda, bör fartyg som omfattas av denna nya lagstiftning inte längre omfattas av förordningen om avfallstransporter.

3.2. Rättslig grund

Förslaget baserar sig på artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.3. Subsidiaritetsprincipen

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av Europeiska unionens ensamma behörighet.

Fartygsåtervinning omfattas redan av europeisk lagstiftning, närmare sagt förordningen om avfallstransporter.

Europeiska unionen kan inte bli part i Hongkongkonventionen eftersom en sådan part måste vara medlem i Internationella sjöfartsorganisationen. EU-medlemsstaterna bör därför ha en central roll, främst som flaggstater, när det gäller att ratificera denna konvention så att den kan träda i kraft.

Enskilda åtgärder som vidtas av medlemsstaterna kommer inte att räcka eftersom alla medlemsstater inte ser ratificering av Hongkongkonventionen som en prioriterad åtgärd. Det finns en klar risk för att olika rättsliga krav tillämpas på stora EU-flaggade handelsfartyg, beroende på vilken medlemsstat det gäller. Detta kan leda till flaggbyte och illojal konkurrens mellan de medlemsstater som agerar som flaggstater.

Genom att upprätta en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller kraven undviks överlappande arbete mellan EU-medlemsstaterna, och deras kontrollförfaranden i egenskap av flaggstater underlättas.

Införlivandet av Hongkongkonventionen i europeisk lagstiftning främjar harmoniserat beslutsfattande och gör ratificeringsprocessen bland medlemsstaterna snabbare. Dessutom har tidiga åtgärder från EU:s sida mycket större inverkan på tredje länder än åtgärder som vidtas av enskilda medlemsstater, och leder sannolikt till att Hongkongkonventionen snabbare kan träda i kraft. Ett förslag till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska unionens intresse ratificera eller ansluta sig till den internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hongkongkonventionen, 2009) läggs därför fram tillsammans med detta förslag till förordning.

3.4. Proportionalitetsprincipen

Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen. Tilläggsbelastningarna för ekonomiska aktörer och nationella myndigheter begränsas till det som är nödvändigt för att säkerställa att fartygsåtervinning genomförs på ett säkert och miljöriktigt sätt. Förslaget medför tilläggskostnader för fartygsägarna (upprättandet av en förteckning över farliga material, besiktningar) men dessa kostnader förväntas uppvägas av de betydande sociala och miljömässiga fördelarna.

3.5. Val av regleringsform

Det föreslagna instrumentet är en förordning.

En förordning är den lämpliga regleringsformen eftersom fartygsägarna och medlemsstaterna genom den, direkt och inom en kort tidsram, åläggs exakta krav som måste genomföras samtidigt och på samma sätt i hela unionen. Framtagning av krav för säkra och miljövänliga fartygsåtervinningsanläggningar och en europeisk förteckning över

fartygsåtervinningsanläggningar bidrar särskilt till att säkerställa ett harmoniserat genomförande av Hongkongkonventionen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte Europeiska unionens budget.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om återvinning av fartyg

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Fartyg som utgör avfall och som transporteras över gränser till återvinning regleras genom Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall (nedan kallad Baselkonventionen) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall¹⁶. Genom förordning (EG) nr 1013/2006 genomförs Baselkonventionen och en ändring¹⁷ till konventionen, som antogs 1995 men som ännu inte har trätt i kraft på internationell nivå och enligt vilken det är förbjudet att exportera farligt avfall till länder som inte är medlemmar i OECD (organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling). Eftersom fartyg innehåller farliga material klassificeras de i allmänhet som farligt avfall och får därför inte exporteras för återvinning vid anläggningar i länder som inte är medlemmar i OECD.
- (2) Mekanismerna för kontroll och genomförande av den gällande lagstiftningen på internationell och europeisk nivå är inte anpassade till särdragen hos fartyg och internationella transporter och har visat sig vara ineffektiva när det gäller att förebygga osäkra och miljöskadliga metoder för fartygsåtervinning.
- (3) OECD-ländernas lagligen tillgängliga återvinningskapacitet för fartyg under medlemsstaternas flagg är för närvarande otillräcklig. Den kapacitet för säker och miljöriktig återvinning som redan finns i länder som inte är medlemmar i OECD är tillräcklig för att hantera alla EU-flaggade fartyg och förväntas växa ytterligare fram

¹⁶ EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

¹⁷ Ändring till Baselkonventionen (den s.k. ändringen om förbud) antogs genom beslut III/1 av parterna i Baselkonventionen.

till 2015 till följd av åtgärder som dessa länder har vidtagit för att uppfylla kraven enligt Hongkongkonventionen.

- (4) Den internationella konventionen för säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad Hongkongkonventionen) antogs den 15 maj 2009 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen på begäran av parterna i Baselkonventionen. Hongkongkonventionen träder inte i kraft förrän det har gått tjugofyra månader från det att den ratificerats av minst femton stater som representerar en kombinerad handelsflotta på minst fyrtio procent av världens handelsflottas bruttotonnage och vars sammanlagda maximala årliga fartygsåtervinningsvolym under de föregående tio åren är minst tre procent av dessa staters handelsflottas sammanlagda bruttotonnage. Medlemsstaterna bör ratificera konventionen så snart som möjligt för att skynda på ikraftträdandet. Konventionen omfattar formgivning, konstruktion, drift och förberedning av fartyg med tanke på säker och miljöriktig återvinning utan avkall på fartygets säkerhet och driftseffektivitet samt säker och miljövänlig drift av anläggningar för fartygsåtervinning och inrättandet av en tillbörlig verkställighetsmekanism för fartygsåtervinning.
- (5) I Hongkongkonventionen fastställs uttryckligen att parterna vidtar strängare åtgärder i överensstämmelse med internationell rätt när det gäller säker och miljöriktig fartygsåtervinning i syfte att förebygga, minska eller minimera all skadlig påverkan på människors hälsa och miljön. Upprättandet av en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller kraven enligt denna förordning bidrar till detta mål och även till bättre verkställande genom att flaggstaterna ges bättre möjligheter att kontrollera fartyg på väg till återvinning. Dessa krav för fartygsåtervinningsanläggningar baserar sig på kraven enligt Hongkongkonventionen.
- (6) Flaggstater som skickar sina fartyg till uppgraderade återvinningsanläggningar som uppfyller Hongkongkonventionens krav har ett ekonomiskt intresse av att se till att Hongkongkonventionen träder i kraft så snart som möjligt, för att säkerställa ett världsomfattande jämlikt spelfält.
- (7) Fartyg som inte omfattas av Hongkongkonventionen och denna förordning bör även i fortsättningen återvinnas enligt kraven i förordning (EG) nr 1013/2006 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv¹⁸.
- (8) Det är nödvändigt att förtydliga räckvidden för denna förordning, förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2008/98/EG, för att undvika överlappning av rättsliga instrument som har samma syfte.
- (9) Vid tolkning av kraven enligt denna förordning bör hänsyn tas till de riktlinjer som Internationella sjöfartsorganisationen har utarbetat som stöd för Hongkongkonventionen.
- (10) Medlemsstaterna bör vidta åtgärder för att förhindra kringgående av reglerna för fartygsåtervinning och ökad insyn i fartygsåtervinning. Enligt det som fastställs i Hongkongkonventionen bör medlemsstaterna rapportera uppgifter om fartyg för vilka

¹⁸ EUT L 312, 22.11.2008, s. 3.

inventeringscertifikat har utfärdats och fartyg för vilka utlåtande om färdigställande har mottagits samt information rörande illegal återvinning och uppföljningsåtgärder som har vidtagits.

- (11) Medlemsstaterna bör fastställa regler om påföljder som gäller för överträdelser av denna förordning och se till att påföljderna tillämpas i syfte att förebygga kringgående av reglerna för fartygsåtervinning. Påföljderna kan vara av civilrättslig eller administrativ karaktär och de bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (12) För att göra det möjligt att beakta utvecklingar rörande relevanta internationella konventioner bör behörigheten att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller uppdatering av bilagorna till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under det förberedande arbetet, även på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den säkerställa att relevanta dokument överlämnas till Europaparlamentet och rådet parallellt, i tid och på lämpligt sätt.
- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för hur denna förordning genomförs bör kommissionen beviljas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹⁹.
- (14) Eftersom målet om att förebygga, minska eller eliminera skadlig påverkan på människors hälsa och miljön till följd av återvinning, drift och underhåll av fartyg under en medlemsstats flagg inte i tillräcklig grad kan uppnås av medlemsstaterna på grund av transporternas och fartygsåtervinningens internationella karaktär och därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

AVDELNING I – RÄCKVIDD OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

Syftet med denna förordning är att förebygga, minska eller eliminera skadliga följder för människors hälsa och miljön till följd av återvinning, drift och underhåll av fartyg som för en medlemsstats flagg.

¹⁹ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Artikel 2

Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:
 - (1) *fartyg*: farkost av valfri typ som drivs eller har drivits i havsmiljö och som kan vara undervattensbåt, flytande farkost, flytande plattform, självlyftande plattform, flytande lagerfartyg (floating storage units, FSU-fartyg) och flytande produktions- och lagerfartyg (floating production storage and off-loading units, FPSO-fartyg) samt fartyg vars utrustning har avlägsnats eller fartyg som bogseras.
 - (2) *nytt fartyg*: endera av följande:
 - (a) Fartyg vars konstruktionskontrakt har slutits på den dag då denna förordning träder i kraft eller därefter.
 - (b) Fartyg för vilket det inte finns konstruktionskontrakt men kölen har sträckts eller fartyget befinner sig i motsvarande konstruktionsfas den dag då denna förordning träder i kraft eller därefter.
 - (c) Fartyg som levereras på den dag då denna förordning träder i kraft eller trettio månader därefter.
 - (3) *tanker*: oljetanker enligt definitionen i bilaga I till konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) eller en NLS-tanker enligt definitionen i bilaga II till den konventionen.
 - (4) *farligt material*: alla material eller ämnen som kan leda till fara för människors hälsa eller miljön, även alla ämnen som anses vara farliga enligt rådets direktiv 67/548/EEG²⁰ och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1272/2008²¹.
 - (5) *fartygsåtervinning*: komplett eller delvis demontering av ett fartyg vid en fartygsåtervinningsanläggning i syfte att återvinna komponenter och material för upparbetning och återanvändning, samtidigt som farliga material och andra material tas tillvara, i vilket också ingår förknippad verksamhet såsom lagring och behandling av komponenter och material på platsen, men inte vidarebearbetning eller bortskaffande vid separata anläggningar.
 - (6) *fartygsåtervinningsanläggning*: ett avdelat område som är en plats, ett varv eller en anläggning som finns i en medlemsstat eller ett tredjeland och som används för återvinning av fartyg.
 - (7) *återvinningsföretag*: ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen eller en annan organisation eller person som har övertagit ansvaret för fartygsåtervinningen från ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen.

²⁰ EGT 196, 16.8.1967, s. 1.

²¹ EUT L 353, 31.12.2008, s. 1.

- (8) *administration*: en statlig myndighet som har utsetts av en stat såsom ansvarig inom ett definierat geografiskt område eller kunskapsområde när det gäller plikter rörande fartyg med rätt att använda den statens flagg eller fartyg som drivs under dess behörighet.
- (9) *behörig myndighet*: en statlig myndighet som en stat har utsett som ansvarig, inom ett definierat geografiskt område eller kunskapsområde, för plikter rörande fartygsåtervinningsanläggningar som är verksamma inom den statens jurisdiktion.
- (10) *bruttotonnage*: det bruttotonnage som beräknas enligt reglerna i bilaga I till den internationella konventionen om skeppsmätning eller efterföljande konventioner.
- (11) *behörig person*: en person med lämpliga kvalifikationer, utbildning och tillräckliga kunskaper, erfarenheter och färdigheter för att utföra ett visst arbete.
- (12) *arbetsgivare*: en fysisk eller juridisk person som anställer en eller flera arbetstagare som arbetar med fartygsåtervinning.
- (13) *fartygsägare*: den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare till fartyget, även fysiska eller juridiska personer som äger fartyget tillfälligt för en begränsad period i väntan på försäljning eller överlåtande till en fartygsåtervinningsanläggning eller, om registrering saknas, den fysiska eller juridiska person som äger fartyget eller varje annan organisation eller person som har övertagit ansvaret för driften av fartyget från fartygets ägare samt juridiska personer som driver ett statsägt fartyg.
- (14) *ny installation*: installation av system, utrustning, isolering eller annat material på ett fartyg efter den dag då denna förordning träder i kraft.
- (15) *safe-for-entry*: ett utrymme ombord ett fartyg som uppfyller följande kriterier:
- (a) Atmosfärens syrehalt och halt av brandfarliga ångor ligger inom säkra gränser.
 - (b) Halterna av eventuella giftiga material i atmosfären ligger inom tillåtna gränser.
 - (c) Rester eller material förknippade med arbete som godkänts av den behöriga personen ger inte upphov till okontrollerade utsläpp av giftiga material eller en farlig halt av brandfarliga ångor under existerande atmosfäriska förhållanden när materialen underhålls på anvisat sätt.
- (16) *safe-for-hot-work*: ett utrymme ombord på ett fartyg som uppfyller följande kriterier:
- (a) Säkra, icke-explosionsfarliga och gasfria förhållanden där man kan använda ljusbågs- eller svetsutrustning, skär- eller brännutrustning eller andra former av öppen låga eller uppvärmning, eller utföra malning och annan verksamhet där gnistor kan uppstå.
 - (b) Kriterierna för safe-for-entry enligt punkt 15 är uppfyllda.
 - (c) Existerande atmosfäriska förhållanden ändras inte när heta arbeten utförs.

- (d) Alla intilliggande utrymmen har rengjorts eller behandlats på tillbörligt sätt för att förebygga att brand uppstår eller sprids.
- (17) *platsbesiktning*: besiktning av en fartygsåtervinningsanläggning för att bekräfta de förhållanden som anges i den verifierade dokumentationen.
- (18) *utlåtande om slutförande*: ett utlåtande där fartygsåtervinningsanläggningen bekräftar att fartygsåtervinningen har genomförts i enlighet med denna förordning.
- (19) *arbetstagare*: varje person som utför ett arbete, reguljärt eller tillfälligt, inom ramen för ett anställningsförhållande, inklusive personal som arbetar för underleverantörer.
- (20) *erkänd organisation*: en organisation som erkänns enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009²².
2. Vid tillämpning av punkt 1.11 kan en behörig person vara en utbildad arbetstagare eller en anställd i ledarställning som kan identifiera och utvärdera arbetsplatsens faror och risker och de anställdas exponering för potentiellt farliga material eller osäkra förhållanden vid en fartygsåtervinningsanläggning och som kan definiera de skydd och försiktighetsåtgärder som måste vidtas för att eliminera eller minska dessa faror, risker eller exponeringar.

Utan att det påverkar Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG²³ får den behöriga myndigheten definiera lämpliga kriterier för utnämningen av sådana personer och fastställa vilka plikter de tilldelas.

Artikel 3

Räckvidd

1. Denna förordning ska gälla fartyg med rätt att föra en medlemsstats flagg eller som framförs under en medlemsstats överinseende.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på
 - (a) örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som för tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst,
 - (b) fartyg med bruttotonnage under 500 GT,
 - (c) fartyg som under hela sin livstid endast framförs i vatten som lyder under överhögheten eller jurisdiktionen för den stat vars flagg fartyget har rätt att föra.

²² EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.

²³ EUT L 255, 30.9.2005, s. 22.

AVDELNING II – FARTYG

Artikel 4

Kontroll av farliga material

1. Ny installation av material som innehåller asbest eller polyklorerade bifenyler ska förbjudas enligt rådets direktiv 96/59/EG²⁴ på alla fartyg.
2. Nya installationer av material som innehåller kontrollerade ämnen enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009²⁵ ska förbjudas på alla fartyg.
3. Ny installation av material som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) och dess derivat ska förbjudas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 757/2010²⁶.
4. Medlemsstaterna ska vidta alla följande åtgärder:
 - (a) Förbjuda eller begränsa installation eller användning av farliga material enligt punkterna 1–3 på fartyg som för dess flagg eller som framförs under dess överinseende.
 - (b) Förbjuda eller begränsa installation eller användning av sådana material på fartyg som befinner sig i dess hamnar, varv, reparationsvarv eller offshoreterminaler.
 - (c) Effektivt se till att fartygen uppfyller kraven enligt leden a och b.

Artikel 5

Förteckning över farliga material

1. En förteckning över farliga material ska hållas ombord på alla nya fartyg.
2. En förteckning över farliga material ska sammanställas och hållas ombord innan ett fartyg går till återvinning.
3. Existerande fartyg registrerade under ett tredjelands flagg som ansöker om registrering under en medlemsstats flagg ska se till att en förteckning över farliga material hålls ombord.
4. Förteckningen över farliga material ska

²⁴ EGT L 243, 24.9.1996, s. 31.

²⁵ EUT L 286, 31.10.2009, s. 1.

²⁶ EUT L 223, 25.8.2010, s. 29.

- (a) vara fartygsspecifik,
 - (b) visa att fartyget efterlever förbud eller begränsningar rörande installation eller användning av farliga material enligt artikel 4,
 - (c) minst identifiera de farliga material som avses i bilaga I och som ingår i fartygets struktur eller utrustning, var de finns och ungefärliga mängder.
5. Utöver vad som anges i punkt 4 ska det för existerande fartyg utarbetas en plan som beskriver den visuella kontrollen och provtagningar som utgör grund för sammanställningen av förteckningen över farliga material.
6. Förteckningen över farliga material ska bestå av tre delar:
- (a) En lista över farliga material enligt bilaga I som ingår i fartygets struktur eller utrustning, var de finns och ungefärliga mängder (del I).
 - (b) En lista över avfall som finns ombord på fartyget, även avfall som genereras vid drift av fartyget (del II).
 - (c) En lista över förråd ombord på fartyget efter att beslut har fattats om återvinning av fartyget (del III).
7. Del I i förteckningen över farliga material ska tillbörligen hållas och uppdateras under fartygets hela livstid, och den ska återspegla alla nya installationer som innehåller farliga material enligt bilaga I och relevanta ändringar av fartygets struktur och utrustning.
8. Före återvinning ska förteckningen, utöver den tillbörligen hållna och uppdaterade del I, även innehålla del II för avfall som genererats under drift och del III för förråd, och verifieras av den medlemsstat vars flagg fartyget för.
9. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdatering av vad som ska ingå i förteckningen över farliga ämnen enligt bilaga I.

Artikel 6

Förberedelser för återvinning: allmänna krav

1. Fartygsägare ska se till att
- (a) deras fartyg, innan den europeiska förteckningen offentliggörs, endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar belägna i unionen eller ett OECD-medlemsland,
 - (b) deras fartyg, efter att den europeiska förteckningen har offentliggjorts, endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna i den europeiska förteckningen,

- (c) deras fartyg, under perioden innan de lämnas in vid en fartygsåtervinningsanläggning, drivs på sådant sätt att mängden lastrester, återstående brännolja och fartygsgenererat avfall kvar ombord minimeras,
 - (d) förteckningen över farliga material uppdateras och kompletteras i enlighet med artikel 5,
 - (e) deras fartyg har ett intyg över att det är återvinningsklart, utfärdat av den medlemsstat vars flagg fartyget för, innan det går till återvinning.
2. Fartygsägarna ska också se till att tankfartyg anländer till fartygsåtervinningsanläggningen med lasttankar och pumprum i sådant skick att de kan tilldelas intyg som safe-for-entry och safe-for-hot work.

Artikel 7

Fartygsåtervinningsplan

1. En fartygsspecifik återvinningsplan ska utarbetas innan återvinning av ett fartyg inleds.
2. Fartygsåtervinningsplanen ska
 - (a) utarbetas av fartygsåtervinningsanläggningen med beaktande av information som fartygsägaren har tillhandahållit enligt artikel 9.3 b,
 - (b) utarbetas på ett officiellt språk i det land som beviljar tillstånd för fartygsåtervinningsanläggningen, och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska ska fartygsåtervinningsplanen översättas till något av dessa språk,
 - (c) innehålla information om fastställande, uppdatering och övervakning av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work och annan nödvändig information,
 - (d) innehålla information om typ och mängder för farliga material och avfall som genereras vid återvinning av fartyget, även material som finns upptagna i förteckningen över farliga material, och hur dessa farliga material och avfallet kommer att hanteras vid anläggningen och vid efterföljande avfallshanteringsanläggningar,
 - (e) innehålla, i fall där flera än en fartygsåtervinningsanläggning används, uppgifter om de fartygsåtervinningsanläggningar som används och specifikation av återvinningsaktiviteterna och i vilken ordning de görs vid var och en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning.

Artikel 8

Besiktningar

1. Besiktningar ska utföras av administrationens tjänstemän eller av en erkänd organisation som agerar för administrationens del.
2. Fartygen ska vara föremål för följande besiktningar:
 - (a) Första besiktning.
 - (b) Besiktning för förnyande av certifikat.
 - (c) Tilläggsbesiktning.
 - (d) Slutbesiktning.
3. Första besiktningen ska göras innan fartyget tas i drift eller innan inventeringscertifikat utfärdas. De tjänstemän som utför denna besiktning ska verifiera att del I i förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
4. Besiktning för förnyande av certifikat ska göras med de intervall som administrationen fastställer, dock högst fem år. De tjänstemän som utför denna besiktning ska verifiera att del I i förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
5. Tilläggsbesiktning, allmän eller delvis, kan göras på fartygsägarens begäran efter ändring, utbyte eller betydande reparation av struktur, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material. De tjänstemän som utför besiktningen ska se till att alla sådana ändringar, utbyten eller betydande reparationer har gjorts på sådant sätt att fartyget uppfyller kraven i denna förordning och de ska verifiera att motsvarande ändringar har gjorts i del I i förteckningen över farliga material.
6. Slutbesiktning ska göras innan fartyget tas ur drift och innan återvinningen av fartyget inleds.

De tjänstemän som utför besiktningen ska verifiera följande:

- (a) Att förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
- (b) Att återvinningsplanen för fartyget innehåller korrekt information enligt vad som anges i förteckningen över farliga material.
- (c) Att återvinningsplanen för fartyget innehåller information om
 - (1) fastställande, uppdatering och övervakning av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work,

- (2) hanteringen av farliga material och avfall som uppstår vid återvinning av fartyget vid fartygsåtervinningsanläggningen och vid alla auktoriserade avfallshanteringsanläggningar.
 - (d) Att det finns ett kontrakt mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen enligt artikel 9.
 - (e) Att den fartygsåtervinningsanläggning vid vilken fartyget återvinns finns upptagen i den europeiska förteckningen.
7. För existerande fartyg avsedda för återvinning ska den första besiktningen och slutbesiktningen utföras samtidigt.

Artikel 9

Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning

1. Fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning som uppfyller kraven enligt artikel 12 ska göra upp ett kontrakt om alla fartyg som ska återvinnas.
2. Kontraktet ska vara i kraft senast från och med tidpunkten för begäran om slutbesiktning enligt artikel 8.1 d och fram till att återvinningen är klar.
3. Kontraktet ska innehålla följande skyldigheter för fartygsägaren:
 - (a) Tillämpa de allmänna kraven rörande förberedelse för återvinning enligt artikel 6.
 - (b) Förse fartygsåtervinningsanläggningen med all relevant information om fartyget som behövs för upprättande av den fartygsåtervinningsplan som krävs enligt artikel 7.
 - (c) Ta tillbaka fartyget innan återvinningen inleds eller efter att den har inletts, i de fall det är tekniskt genomförbart, om innehållet av farliga material ombord inte väsentligen motsvarar förteckningen över farliga material och fartyget därför inte kan återvinnas på ett korrekt sätt.
4. Kontraktet ska innehålla följande skyldigheter för fartygsåtervinningsanläggningen:
 - (a) Upprätta, i samarbete med fartygsägaren, en fartygsspecifik återvinningsplan enligt artikel 7.
 - (b) Rapportera planerad start för fartygsåtervinningen till fartygsägaren i enlighet med formuläret i bilaga II.
 - (c) Förbjuda start av återvinning av fartyget fram till att den rapport som avses i led b har lämnats.
 - (d) Vid förberedelserna inför mottagning av ett fartyg för återvinning, förse de relevanta behöriga myndigheterna med en skriftlig anmälan om avsikten att genomföra återvinning av fartyget senast 14 dagar före den planerade starten:

- i) Namnet på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra.
 - ii) Datum då fartyget registrerades i den staten.
 - iii) Fartygets ID-nummer (IMO-nummer).
 - iv) Skrovets nummer vid leverans av nybygge.
 - v) Fartygets namn och typ.
 - vi) Hamn där fartyget är registrerat.
 - vii) Fartygsägarens namn och adress samt identifieringsnummer för IMO-registrerad ägare.
 - viii) Företagets namn och adress samt IMO-företagsidentifieringsnummer.
 - ix) Namnet på alla klassificeringssällskap som fartyget tillhör.
 - x) Fartygets huvuduppgifter (total längd (LOA), bredd (mallad), djup (mallat), ton lätt displacement (ldt), brutto- och nettotonnage samt motortyp och -styrka).
 - xi) Förteckning över farliga material.
 - xii) Utkast till fartygsåtervinningsplan.
- (e) Överlåta allt avfall som genereras vid fartygsåtervinningsanläggningen enbart till avfallshanteringsanläggningar som har auktoriserats av de behöriga myndigheterna för att hantera och bortskaffa sådant avfall på ett säkert och miljöriktigt sätt.
 - (f) När delvis eller total återvinning av fartyget har genomförts enligt denna förordning, lämna rapport om detta till fartygsägaren i enlighet med formuläret i bilaga III.
- 5. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för rapporten om planerad start av fartygsåtervinning enligt bilaga II.
 - 6. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för utlåtandet rörande avslutad fartygsåtervinning enligt bilaga III.

Artikel 10

Utfärdande av certifikat och intyg samt påskrift

- 1. Efter utförd första besiktning eller besiktning för förnyande av certifikat, eller tilläggsbesiktning på begäran av fartygsägaren, ska medlemsstaten utfärda ett

inventeringscertifikat enligt formuläret i bilaga IV. Detta certifikat ska åtföljas av del I i förteckningen över farliga material.

Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för det inventeringscertifikat som anges i bilaga IV.

2. Efter godkänd slutbesiktning enligt artikel 8.6 ska administrationen utfärda ett intyg om att fartyget är återvinningsklart i enlighet med formuläret i bilaga V. Detta intyg ska åtföljas av förteckningen över farliga material och återvinningsplanen för fartyget.
3. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för det intyg om att fartyget är återvinningsklart som anges i bilaga V. Ett intyg om fartyget är återvinningsklart som har utfärdats efter en besiktning enligt punkt 2 ska godkännas av de övriga medlemsstaterna och ska vid tillämpning av denna förordning anses ha samma giltighet som ett intyg som utfärdats av dessa.
4. Intyget om att fartyget är återvinningsklart ska utfärdas eller skrivas på antingen av administrationen eller av en erkänd organisation som agerar för administrationens del.

Artikel 11

Varaktighet och giltighet för certifikat och intyg

1. Ett inventeringscertifikat ska utfärdas för den period som administrationen definierar, dock för högst fem år.
2. Ett inventeringscertifikat som utfärdats enligt artikel 10 i denna förordning ska upphöra vara giltigt i följande fall:
 - (a) Fartygets skick motsvarar inte väsentligen uppgifterna i certifikatet, i vilket ingår del I i förteckningen över farliga material inte har hållits och uppdaterats korrekt och därmed inte återger ändringar av fartygets struktur och utrustning.
 - (b) Besiktningen för förnyande av certifikat har inte genomförts med de intervall som administrationen definierat och som kan vara högst fem år.
 - (c) Certifikatet har inte utfärdats eller skrivits på enligt artikel 10 i denna förordning.
3. Ett intyg om att fartyget är återvinningsklart som utfärdats enligt artikel 10 i denna förordning ska upphöra att gälla om fartygets skick inte väsentligen motsvarar uppgifterna i intyget.
4. Ett intyg om att fartyget är återvinningsklart ska utfärdas av administrationen för en period på högst tre månader. Giltighetstiden för ett intyg om att fartyget är återvinningsklart kan förlängas av administrationen eller av en erkänd organisation

som agerar för administrationens del för en enskild direktresa till fartygsåtervinningsanläggningen.

AVDELNING III – FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGAR

Artikel 12

Krav på fartygsåtervinningsanläggningar

Fartyg får endast återvinnas vid fartygsåtervinningsanläggningar som har upptagits i den europeiska förteckningen.

För att en fartygsåtervinningsanläggning ska upptas i den europeiska förteckningen måste den uppfylla följande krav:

- (a) Den ska utformas, konstrueras och drivas på ett säkert och miljövänligt sätt.
- (b) Den ska inrätta lednings- och övervakningssystem, förfaranden och tekniker som inte medför hälsorisker för arbetstagarna eller närboende befolkning och som förebygger, minskar, minimerar och så långt det praktiskt är möjligt eliminerar skadliga följder för miljön till följd av fartygsåtervinningen.
- (c) Den ska förebygga skadlig påverkan på människors hälsa och miljön.
- (d) Den ska utarbeta och godkänna en anläggningsplan.
- (e) Den ska inrätta och upprätthålla en beredskaps- och åtgärdsplan för nödsituationer.
- (f) Den ska tillhandahålla säkerhet och utbildning för arbetstagarna, i vilket ingår att se till att personlig skyddsutrustning används när situationen så kräver.
- (g) Den ska föra bok över tillbud, olyckor, yrkesrelaterade sjukdomar och kroniska verkningar och, på begäran av de behöriga myndigheterna, rapportera alla tillbud, olyckor, yrkesrelaterade sjukdomar eller kroniska verkningar som orsakar eller har potential att orsaka risk för arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön.
- (h) Den ska säkerställa säker och miljövänlig hantering av farliga material.
- (i) Den ska vara auktoriserad av de behöriga myndigheterna att bedriva sin verksamhet.
- (j) Den ska säkerställa tillträde till utrustning för nödsituationer såsom brandbekämpningsutrustning och -fordon, ambulanser och lyftkranar i alla delar av fartygsåtervinningsanläggningen.
- (k) Den ska sörja för inneslutning av alla farliga material ombord på ett fartyg under återvinningsprocessen för att förebygga utsläpp av dessa farliga material i miljön, särskilt i tidvattenzoner.

- (l) Den ska påvisa att alla läckage kan kontrolleras, särskilt i tidvattenzoner.
- (m) Den ska se till att all hantering av farliga material och avfall sker på ogenomsläppliga underlag med effektiva dräneringssystem.
- (n) Den ska se till att allt avfall som uppstår vid återvinningen endast överförs till avfallshanteringsanläggningar som är auktoriserade att hantera och bortskaffa sådant avfall utan risk för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt.

Vid tillämpning av led n kan miljövänlig förvaltning anses vara att fartygsåtervinningsanläggningen i fråga om återvinning eller bortskaffning av avfall kan påvisa att den drivs i enlighet med standarder för skyddet av människors hälsa och miljön som motsvarar de standarder som gäller enligt unionens lagstiftning.

Artikel 13

Belägg som fartygsåtervinningsanläggningen måste visa

Fartygsåtervinningsanläggningen ska visa belägg för att den uppfyller kraven enligt artikel 12 för att få idka fartygsåtervinning och bli upptagen i den europeiska förteckningen.

För detta ska fartygsåtervinningsanläggningen

- (1) lämna uppgifter om tillstånd, licens eller auktorisering från de behöriga myndigheterna för att få bedriva fartygsåtervinning, liksom uppgifter om storleksbegränsningar (maximal längd, bredd och ton lätt déplacement) för de fartyg som anläggningen får återvinna samt eventuella andra tillämpliga begränsningar,
- (2) intyga att den tar emot fartyg som för en europeisk medlemsstats flagg för återvinning endast i enlighet med bestämmelserna i denna förordning,
- (3) visa belägg för anläggningens kapacitet att fastställa, upprätthålla och övervaka kriterierna för safe-for-hot work och safe-for-entry genom hela återvinningsprocessen,
- (4) bifoga en karta över fartygsåtervinningsanläggningens gränser och återvinningsaktiviteternas placering inom området,
- (5) specificera, för varje material som anges i bilaga I och andra farliga material som kan utgöra del av fartygets struktur
 - (a) att anläggningen är auktoriserad att avlägsna det farliga materialet; i så fall ska uppgift om den ansvariga personal som är auktoriserad att utföra bortskaffandet och intyg om behörighet tillhandahållas,
 - (b) vilka avfallshanteringsmetoder som används inom anläggningen – förbränning, deponering eller annan avfallshanteringsmetod – tillsammans med intyg om att metoderna används utan risker för människors hälsa eller miljön, särskilt att de används
 - i) utan risk för vatten, luft, jord, växter eller djur,

- ii) utan att orsaka störning genom buller eller lukter,
 - iii) utan negativa följder för landskapet eller platser av särskilt intresse,
- (c) vilken avfallshanteringsmetod som används om de farliga materialen därefter kommer att skickas till en annan avfallshanteringsanläggning utanför fartygsåtervinningsanläggningen. Följande information ska lämnas om alla efterföljande avfallshanteringsanläggningar:
- i) Namn och adress.
 - ii) Intyg om att anläggningen har tillstånd att hantera det farliga materialet.
 - iii) Beskrivning av avfallshanteringsprocessen.
 - iv) Intyg om att avfallshanteringsprocessen säkerställer att människors hälsa eller miljön inte skadas, särskilt att den genomförs
 - utan risk för vatten, luft, jord, växter eller djur,
 - utan att orsaka störning genom buller eller lukter,
 - utan negativa följder för landskapet eller platser av särskilt intresse.

Artikel 14

Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar som finns i en medlemsstat

1. De behöriga myndigheterna ska auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar som är belägna inom deras territorium och som uppfyller de krav som anges i artikel 12 rörande fartygsåtervinning. Auktoriseringen av en viss fartygsåtervinningsanläggning får gälla högst fem år.
2. Medlemsstaterna ska fastställa och uppdatera en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som de har auktoriserat enligt punkt 1.
3. Den förteckning som avses i punkt 2 ska anmälas till kommissionen utan dröjsmål och senast ett år efter att denna förordning har trätt i kraft.
4. Om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven enligt artikel 12 ska medlemsstaten återta auktoriseringen och underrätta kommissionen utan dröjsmål.
5. När en ny fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats enligt punkt 1 ska medlemsstaten utan dröjsmål underrätta kommissionen om detta.

Artikel 15

Fartygsåtervinningsanläggningar utanför unionen

6. Ett återvinningsföretag som är beläget utanför unionen och som vill utföra återvinning av fartyg som för en medlemsstats flagg ska lämna in en ansökan till kommissionen om att upptas i kommissionens europeiska förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar.
7. Ansökan ska åtföljas av de uppgifter och den stödjande dokumentation som krävs enligt artikel 13 och bilaga VI som visar att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12.

Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för de uppgifter som enligt bilaga VI måste anges rörande fartygsåtervinningsanläggningen.

8. När en fartygsåtervinningsanläggning ansöker om att bli upptagen i den europeiska förteckningen godkänner den samtidigt att den kan bli föremål för en inspektion som kommissionen eller aktörer som agerar för kommissionens räkning kan göra före eller efter att anläggningen upptas i förteckningen i syfte att verifiera att anläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12.
9. Kommissionen ska på grundval av en bedömning av informationen och stödjande dokumentation enligt punkt 2 fatta beslut genom en genomförandeakt om huruvida en fartygsåtervinningsanläggning utanför unionen ska införlivas i den europeiska förteckningen. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27.

Artikel 16

Upprätta och uppdatera den europeiska förteckningen

1. Kommissionen ska genom en genomförandeakt i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27 upprätta en europeisk förteckning över de fartygsåtervinningsanläggningar som
 - (a) är belägna i unionen och har anmälts av medlemsstaterna enligt artikel 14.3,
 - (b) är belägna utanför unionen och vars införlivande i den europeiska förteckningen har beslutats om enligt artikel 15.4.
2. Den europeiska förteckningen ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och på kommissionens webbplats senast trettiosex månader efter att denna förordning har trätt i kraft.
3. När den europeiska förteckningen har antagits ska kommissionen uppdatera den regelbundet, genom genomförandeakter i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27, i följande syften:

- (a) För att införliva en fartygsåtervinningsanläggning i den europeiska förteckningen när
 - i) anläggningen har auktoriserats enligt artikel 13,
 - ii) anläggningens införlivande i den europeiska förteckningen har beslutats om enligt artikel 15.4.
 - (b) För att avlägsna en fartygsåtervinningsanläggning från den europeiska förteckningen när
 - (1) anläggningen uppfyller inte längre kraven enligt artikel 12,
 - (2) anläggningen har varit upptagen i förteckningen i mer än fem år men har inte lämnat intyg om att den fortfarande uppfyller kraven enligt artikel 12.
4. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdatering av den europeiska förteckningen. Kommissionen ska vidareförmedla all relevant information till de övriga medlemsstaterna.

AVDELNING IV – ALLMÄNNA ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Artikel 17

Språk

Inventeringscertifikatet och intyget om att fartyget är återvinningsklart ska upprättas på ett officiellt språk i den utfärdande medlemsstaten och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska ska dokumenten översättas till något av dessa språk.

Artikel 18

Utnämning av behöriga myndigheter

Medlemsstaterna ska utnämna de behöriga myndigheter som har ansvar för att genomföra denna förordning och underrätta kommissionen om utnämningarna.

Artikel 19

Utnämning av kontaktpersoner

1. Medlemsstaterna och kommissionen ska var för sig utnämna en eller flera kontaktpersoner med ansvar för att underrätta eller bistå fysiska eller juridiska personer som gör förfrågningar. Kommissionens kontaktperson ska vidarebefordra till medlemsstaternas kontaktpersoner alla mottagna frågor som berör de senare, och vice versa.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om utnämning av kontaktpersoner.

Artikel 20

Möten med kontaktpersoner

Kommissionen ska, på begäran av medlemsstaterna eller när den anser det vara lämpligt, regelbundet ordna möten med kontaktpersonerna för att diskutera frågor som berör genomförandet av denna förordning. Relevanta aktörer ska bjudas in till dessa möten eller delar av dem, i de fall där alla medlemsstater och kommissionen är överens om att det är lämpligt.

AVDELNING V – RAPPORTERING OCH EFTERLEVNAD

Artikel 21

Anmälnings- och rapporteringskrav för fartygsägare

En fartygsägare ska

- (a) lämna en skriftlig anmälan till administrationen minst 14 dagar före planerad återvinningsstart om avsikten att återvinna ett fartyg, så att administrationen kan göra förberedelser för den besiktning och certifiering som krävs enligt denna förordning,
- (b) till administrationen överlämna en rapport om planerad återvinningsstart som fartygsåtervinningsanläggningen har upprättat enligt kraven i artikel 9.4 b,
- (c) till administrationen överlämna en rapport om slutförd fartygsåtervinning som fartygsåtervinningsanläggningen har upprättat enligt kraven i artikel 9.4 f.

Artikel 22

Rapporter från medlemsstaterna

1. Varje medlemsstat ska förse kommissionen med en rapport som innehåller följande information:
 - (a) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka inventeringscertifikat har utfärdats samt återvinningsföretagets namn och fartygsåtervinningsanläggningens belägenhet som den anges i intyget om att fartyget är återvinningsklart.
 - (b) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka utlåtande om slutförd återvinning har mottagits.

- (c) Information om olaglig återvinning och uppföljningsåtgärder som medlemsstaten har vidtagit.
- 2. Varje medlemsstat ska lämna in sin rapport senast den 31 december 2015 och därefter vart annat år.
- 3. Rapporterna ska skickas till kommissionen i elektronisk form.

Artikel 23

Efterlevnad i medlemsstaterna

- 1. Medlemsstaterna ska se till att effektiva, proportionella och avskräckande påföljder tillämpas på fartyg som
 - (a) inte har en förteckning över farliga material ombord enligt kraven i artiklarna 5 och 28,
 - (b) har skickats till återvinning utan att de allmänna kraven för förberedelse enligt artikel 6 har uppfyllts,
 - (c) har skickats till återvinning utan det inventeringscertifikat som krävs enligt artikel 6,
 - (d) har skickats till återvinning utan det intyg om att fartyget är återvinningsklart som krävs enligt artikel 6,
 - (e) har skickats till återvinning utan skriftlig anmälan till administrationen enligt det som krävs enligt artikel 21,
 - (f) har varit föremål för återvinning på ett sätt som inte överensstämmer med den fartygsåtervinningsplan som krävs enligt artikel 7.
- 2. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Särskilt gäller att när ett fartyg skickas till en fartygsåtervinningsanläggning som inte finns i den europeiska förteckningen ska de påföljder som tillämpas minst motsvara det pris som fartygsägaren har betalat för sitt fartyg.
- 3. Medlemsstaterna ska samarbeta bilateralt eller multilateralt för att underlätta förebyggande och upptäckt av potentiellt kringgående och överträdelse av denna förordning.
- 4. Medlemsstaterna ska utnämna de personer i sin fast anställda personal som har ansvar för det samarbete som avses i punkt 3. Denna information ska lämnas till kommissionen, som ska skicka ut en sammanställd förteckning till dessa personer.
- 5. Om ett fartyg säljs och inom mindre än sex månader från försäljningen skickas till återvinning vid en anläggning som inte finns upptagen i den europeiska förteckningen ska påföljderna

- (a) gemensamt åläggas den sista och näst sista ägaren om fartyget fortfarande för en europeisk medlemsstats flagg,
 - (b) endast åläggas den näst sista ägaren om fartyget inte längre för en europeisk medlemsstats flagg.
- 6. Medlemsstaterna kan införa undantag till de påföljder som anges i punkt 5 i fall där fartygsägaren inte har sålt fartyget i avsikt att skicka det till återvinning. I sådana fall ska medlemsstaterna kräva dokumentation som stöd för fartygsägarens avsikter, inbegripet en kopia av försäljningsavtalet.
- 7. Medlemsstaterna ska regelbundet underrätta kommissionen om sin nationella lagstiftning rörande efterlevnaden av denna förordning och tillämpliga påföljder.

Artikel 24

Begäran om åtgärder

1. Fysiska eller juridiska personer som påverkas eller sannolikt kommer att påverkas av överträdelser av denna förordning eller som har skäligen intressen i miljöbeslut som rör överträdelser av förordningen eller som, om så krävs enligt medlemsstatens förvaltningsprocessrättsliga lagstiftning, hävdar att en rättighet kränkts, ska ha rätt att tillsända medlemsstatens kontaktpersoner alla observationer rörande överträdelser av denna förordning eller överhängande hot om sådan överträdelse som de känner till, och ska ha rätt att begära att den behöriga myndigheten vidtar åtgärder enligt denna förordning.

Det intresse som en icke-statlig miljöskyddsorganisation som uppfyller kraven i nationell lagstiftning har ska anses vara tillräckligt när det gäller att ha ett tillräckligt intresse i miljöbeslut som rör överträdelser av förordningen. Sådana organisationer ska också anses ha rättigheter som kan kränkas, i de fall ett sådant hävdande krävs enligt medlemsstatens förvaltningsprocessrättsliga lagstiftning.
2. Begäran om åtgärder ska åtföljas av relevant information och uppgifter som stöd för de observationer som lämnas in rörande överträdelser av förordningen.
3. När en begäran om åtgärder och åtföljande iakttagelser på ett rimligt sätt ger belägg för att miljöskada föreligger, ska den behöriga myndigheten beakta alla dessa observationer och framställningar om åtgärder. I sådana omständigheter ska den behöriga myndigheten ge återvinningsföretaget en möjlighet att tillkännage sina synpunkter beträffande begäran om åtgärder och åtföljande observationer.
4. Den behöriga myndigheten ska snarast möjligt och i varje fall i enlighet med tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning underrätta de personer enligt punkt 1 som rapporterade sina observationer till myndigheten, om sitt beslut att tillmötesgå eller avslå begäran om åtgärder och ska ange skälen till detta.
5. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa bestämmelserna i punkterna 1 och 4 vid överhängande hot om skada.

Artikel 25

Möjlighet till rättslig prövning

1. Medlemsstaterna ska se till att de personer som avses i artikel 24.1 har möjlighet att få den behöriga myndighetens beslut, agerande eller underlåtelse att agera enligt denna förordning prövade i processrättsligt eller materiellt hänseende i domstol eller av något annat oberoende och opartiskt offentligt organ.
2. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av bestämmelser i nationell lagstiftning som reglerar möjligheten till domstolsprövning och enligt vilka alla möjligheter till administrativ prövning ska vara uttömda innan en rättslig prövning kan komma i fråga.

AVDELNING VI – SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 26

Utövande av delegering

1. Befogenheterna att anta delegerade akter ges till kommissionen på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Befogenheterna att anta de delegerade akter som anges i artiklarna 5, 9, 10 och 15 ska ges kommissionen tills vidare från och med dagen då denna förordning träder i kraft.
3. Delegeringen av de befogenheter som avses i punkt 2 får återkallas när som helst av Europaparlamentet eller rådet. Beslutet om återkallande medför att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör. Beslutet ska träda i kraft dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* eller på en senare dag som anges i beslutet. Beslutet ska inte påverka sådana delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. När kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt överlämna den till Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antas enligt punkt 2 ska träda i kraft endast om det inte har inkommit invändningar från Europaparlamentet eller rådet inom två månader från att akten anmälades till Europaparlamentet och rådet eller om Europaparlamentet och rådet innan denna period löper ut underrättar kommissionen om att de inte kommer att lämna invändningar. Perioden ska förlängas med två månader på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

Artikel 27

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna ska vara en kommitté enligt det som anges i förordning (EG) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 förordning (EG) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 28

Övergångsbestämmelser

1. En förteckning över farliga material ska upprättas för alla fartyg senast fem år efter att denna förordning har trätt i kraft.
2. Innan den europeiska förteckningen offentliggörs får medlemsstaterna auktorisera återvinning av fartyg vid anläggningar belägna utanför unionen efter granskning av att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12, på grundval av uppgifter som inlämnats av fartygsägaren eller fartygsåtervinningsanläggningen eller som erhållits på annat sätt.

Artikel 29

Ändring av förordning (EG) nr 1013/2006

I artikel 1.3 i förordning (EG) nr 1013/2006 ska följande punkt läggas till:

”i) Fartyg som omfattas av förordning (EG) nr XX [*infoga förordningens fullständiga rubrik*](*)).

(*) EUT L [...], [...], s. [...].”

Artikel 30

Översyn

Kommissionen ska se över denna förordning senast två år från dagen då Hongkongkonventionen träder i kraft. Vid översynen ska övervägas införlivande av de anläggningar som parterna i Hongkongkonventionen har auktoriserat i den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggning i syfte att undvika överlappande arbete och administrativ börda.

Artikel 31

Denna förordning träder i kraft den trehundrasextiofemte dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

INNEHÅLLET I FÖRTECKNINGEN ÖVER FARLIGA MATERIAL

1. Material som innehåller asbest.
2. Ozonnedbrytande ämnen: kontrollerade ämnen som definieras i artikel 1.4 i Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonskiktet, förtecknade i bilagorna A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas. Ozonnedbrytande ämnen som kan finnas ombord på fartyget omfattar men är inte begränsade till
 - halon 1211,
 - bromklordifluormetan, halon 1301, bromtrifluormetan, halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (också känt som halon 114B2),
 - CFC-11, triklorfluormetan, CFC-12, diklordifluormetan, CFC-113, 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan,
 - CFC-114, 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan, CFC-115, klorpentafluoretan.
3. Material som innehåller polyklorerade bifenyler (PCB).
4. Påväxthindrande föreningar (antifouling) och system reglerade enligt bilaga I till den internationella konventionen om kontroll av skadliga antifoulingssystem på fartyg (AFS-konventionen).
5. Material som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) och dess derivat.
6. Kadmium och kadmiumföreningar.
7. Hexavalent krom och hexavalenta kromföreningar.
8. Bly och blyföreningar.
9. Kvicksilver och kvicksilverföreningar.
10. Polybromerade bifenyler (PBB).
11. Polybromerade difenyletrar (PBDE).
12. Polyklorerade naftalener (mer än tre kloratomer).
13. Radioaktiva ämnen.
14. Vissa kortkedjade klorerade paraffiner (alkaner, C10-C13, klor).
15. Bromerade flamskyddsmedel (HBCDD).

BILAGA II

FORMULÄR FÖR RAPPORTERING AV PLANERAD START AV FARTYGSÅTERVINNING

Anläggningen (*fartygsåtervinningsanläggningens namn*)

belägen i (*fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga adress*)

som är upptagen i den europeiska förteckning som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den om fartygsåtervinning, och auktoriserad att genomföra fartygsåtervinning enligt bemyndigande av regeringen i

..... (*auktoriseringsplats*)

av (*den behöriga myndighetens fullständiga beteckning*)

den (dd.mm.åååå) (*utfärdad datum*)

rapporterar härmed att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är klar att inleda återvinning av

fartyget (*IMO-nummer*).

Intyg om att fartyget är återvinningsklart utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den ... om återvinning av fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

..... (*statens fullständiga namn*)

av (*fullständig beteckning för den person eller organisation som är auktoriserad enligt förordning (EU) nr XXXX*)

den (dd.mm.åååå) (*utfärdad datum*) bifogas.

Underskrift.....

BILAGA III

FORMULÄR FÖR UTLÅTANDE OM AVSLUTAD FARTYGSÅTERVINNING

Detta dokument är ett utlåtande om avslutad återvinning av

(det namn som gällde för fartyget när det mottogs till återvinning/vid avregistreringspunkten)

Uppgifter om fartyget vid mottagning till återvinning

Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

HÄRMED INTYGAS FÖLJANDE:

Återvinning av fartyget har genomförts enligt fartygsåtervinningsplanen och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den om fartygsåtervinning vid

..... (den auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningens namn och belägenhet)

och återvinningen av fartyget slutfördes den (dd.mm.åååå)

..... (slutförandedatum)

Utfärdat i(plats där intyget om slutförande har utfärdats) den (dd.mm.åååå)(utfärdandedatum)

(underskrift av fartygsåtervinningsanläggningens ägare eller en företrädare som agerar för ägarens del)

BILAGA IV

FORMULÄR FÖR INVENTERINGSCERTIFIKAT

(officiell stämpel) (stat)

Utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den ... om återvinning av fartyg (nedan kallad förordningen)

enligt bemyndigande av regeringen i

.....(statens fullständiga beteckning)

av

.....(person eller organisation som är bemyndigad enligt förordningen)

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn	
Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

Uppgifter om del I i förteckningen över farliga material

Del I av förteckningen över ID-/verifieringsnummer för farliga material:
.....

HÄRMED INTYGAS ATT

1. fartyget har besiktigats enligt artikel 8 i förordningen,

2. besiktningen visar att del I i förteckningen över farliga material till fullo uppfyller de tillämpliga krav som gäller enligt förordningen.

Datum för slutförande av den besiktning som detta intyg grundar sig på:.....(dd.mm.åååå)

Detta intyg gäller fram till(dd.mm.åååå)

Utfärdat i:.....(plats där intyget utfärdas)

(dd.mm.åååå).....

(datum för utfärdande) (underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV GILTIGHETEN FÖR ETT CERTIFIKAT
SOM ÄR I KRAFT MINDRE ÄN FEM ÅR²⁷**

Fartyget uppfyller relevanta bestämmelser i förordningen och detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den (dd.mm.åååå)

Underskrift:.....(underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

**PÅSKRIFT NÄR BESIKTNING FÖR FÖRNYANDE AV CERTIFIKAT HAR
GENOMFÖRTS²⁸**

Fartyget uppfyller relevanta bestämmelser i förordningen och detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den (dd.mm.åååå).....

Underskrift:.....(underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

²⁷ Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

²⁸ Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILL DESS
ATT FARTYGET ANLÖPER HAMNEN FÖR BESIKTNING ELLER FÖR EN
ÖVERGÅNGSTID ²⁹**

Detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den
(dd.mm.åååå):.....

Underskrift: (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

PÅSKRIFT FÖR TILLÄGGSBESIKTNING ³⁰

Vid tilläggsbesiktning enligt artikel 8 i förordningen har konstaterats att fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i förordningen.

Underskrift: (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

²⁹ Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

³⁰ Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

BILAGA V

FORMULÄR FÖR INTYG OM ATT ETT FARTYG ÄR ÅTERVINNINGSKLART

(officiell stämpel) (stat)

Utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den om återvinning av fartyg (nedan kallad förordningen) enligt bemyndigande av regeringen i

.....(statens fullständiga beteckning)

av

.....(person eller organisation som är bemyndigad enligt förordningen)

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn	
Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

Uppgifter för fartygsåtervinningsanläggningar

Fartygsåtervinningsanläggningens namn	
Återvinningsföretagets unika ID-nummer ³¹	

³¹ Identifieringsnummer enligt den europeiska förteckningen.

Fullständig adress	
Datum då dokumentet om efterlevnad av förordningen löper ut	

Uppgifter om förteckningen över farliga material

Identifierings-/verifieringsnummer för förteckningen över farliga material:.....

Uppgifter för fartygsåtervinningsplanen

Identifierings-/verifieringsnummer för fartygsåtervinningsplanen:.....

Anmärkning: Fartygets återvinningsplan enligt artikel 7 i förordningen är en central del av intyget om att fartyget är återvinningsklart och måste alltid åtfölja detta intyg.

HÄRMED INTYGAS ATT

1. fartyget har besiktigats enligt artikel 8 i förordningen,
2. fartyget har en giltig förteckning över farliga material enligt artikel 5 i förordningen,
3. fartygets återvinningsplan, enligt det som krävs i artikel 7 i förordningen, korrekt återger informationen i den förteckning över farliga material enligt det som krävs i artikel 5 i förordningen och innehåller information om inrättandet, upprätthållandet och övervakningen av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work,
4. den fartygsåtervinningsanläggning där detta fartyg ska återvinnas finns upptagen i den europeiska förteckningen enligt artikel 16 i förordningen.

Detta intyg gäller fram till (dd.mm.åååå)..... (datum)

Utfärdat i:.....(plats där intyget utfärdas)

(dd.mm.åååå)

(datum för utfärdande) (underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILL DESS
ATT FARTYGET ANLÖPER FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGENS
HAMN ELLER FÖR EN ÖVERGÅNGSPERIOD³²**

Certifikatet ska enligt artikel 8 i förordningen godtas som giltigt för en enskild direktresa från hamnen i

³² Denna sida av påskriften ska reproduceras och bifogas intyget om administrationen anser att så krävs.

till hamnen i.....

Underskrift: (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

BILAGA VI

FORMULÄR FÖR IDENTIFIERING AV FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGEN

Identifieringsuppgifter för fartygsåtervinningsanläggningen

Fartygsåtervinningsanläggningens namn	
Återvinningsföretagets unika ID-nummer	
Fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga namn	
Primär kontaktperson	
Telefon	
E-postadress	
Återvinningsföretagets namn, adress och kontaktuppgifter	
Arbetspråk	