



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind reciclarea navelor

{SWD(2012) 45 final}
{SWD(2012) 47 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Contextul general și motivele propunerii

Practicile periculoase și neecologice de dezmembrare a navelor continuă să provoace îngrijorări serioase. La sfârșitul vieții lor operaționale, majoritatea navelor maritime comerciale mari sunt dezmembrate în instalații care utilizează metode cu efecte semnificative asupra mediului și sănătății. Aceste aspecte negative sunt cauza imposibilității ca reciclarea navelor să devină un sector industrial cu adevărat durabil.

Situația riscă să se înrăutățească, dat fiind că se preconizează trimiterea în vederea dezmembrării a unui număr mare de nave în următorii ani ca urmare a actualei supracapacități a flotei mondiale, estimată să dureze cel puțin încă 5 până la 10 ani. Mai mult, se așteaptă ca perioada de vârf în materie de reciclare a navelor, ce va avea loc în preajma datei de retragere treptată din funcțiune a petrolierelor cu cocă simplă (2015), să aducă beneficii în special instalațiilor necorespunzătoare.

Regulamentul privind transferurile de deșeuri¹ pune în aplicare în Uniunea Europeană cerințele Convenției de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora. Totodată, regulamentul pune în aplicare dispoziția privind o modificare la convenția de mai sus (așa-numitul „amendament de interzicere”) care interzice exportul de deșeuri periculoase în afara țărilor OCDE. Acest amendament nu a intrat încă în vigoare la nivel internațional, din cauza ratificării insuficiente.

În conformitate cu Regulamentul privind transferurile de deșeuri, navele sub pavilionul UE trimise în vederea dezmembrării sunt clasificate drept deșeuri periculoase întrucât conțin substanțe periculoase. Ca atare, acestea pot fi dezmembrate numai pe teritoriul țărilor OCDE. Cu toate acestea, respectiva legislație este aproape sistematic eludată de navele sub pavilionul UE², ceea ce face ca atât normele internaționale, cât și legislația UE să fie inoperabile.

Această nerespectare generalizată este cauzată în primul rând de lipsa capacității de reciclare în cadrul OCDE, în special pentru cele mai mari nave. Capacitatea existentă la nivel european este utilizată pentru dezmembrarea navelor mici și a navelor de stat, nu și a navelor maritime comerciale mari. Asemenea sectorului construcțiilor navale, sectorul dezmembrării navelor s-a delocalizat în ultimele decenii, părăsind țările europene în favoarea țărilor din afara OCDE din motive economice (cererea de oțel, costurile mici ale forței de muncă, lipsa internalizării costurilor de mediu). Prin urmare, opțiunea de a crea capacități de dezmembrare suplimentare în Europa nu s-a dovedit fiabilă din punct de vedere economic.

Există o capacitate semnificativă de reciclare în afara OCDE, în China, India, Pakistan și Bangladesh. Se preconizează că instalațiile situate în OCDE și în China, precum și unele instalații situate în India, vor fi în măsură să îndeplinească, până în 2015, cerințele Convenției de la Hong Kong .

¹ Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri.

² În 2009, peste 90% din navele sub pavilion UE au fost dezmembrate în afara țărilor OCDE, în special în Asia de Sud.

De altfel, actuala capacitate disponibilă în China (2,83 milioane LDT³ în 2009) este deja în mare măsură suficientă pentru a trata până în 2030 toate navele sub pavilionul UE (volumul maxim anual în perioada 2012-2030 va fi de 1,88 milioane LDT), urmând ca o nouă instalație cu o capacitate de 1 milion LDT să intre în curând în funcțiune. Acesta este rezultatul acțiunilor întreprinse de autoritățile publice pentru a promova în mod precis piața reciclării ecologice a navelor și a închide instalațiile necorespunzătoare, precum și investițiile realizate de armatorii europeni responsabili în ceea ce privește instalațiile de reciclare sigure și ecologice.

În al doilea rând, situația actuală a pieței de reciclare a navelor favorizează instalațiile din Bangladesh, India și (într-o măsură mai mică) din Pakistan, în timp ce concurenții din UE, Turcia și China cu standarde tehnice superioare ocupă doar piețe de nișă, cum ar fi cele pentru navele mici, navele de stat, inclusiv navele de război sau nave ale căror armatori sunt preocupați de problema protecției mediului.

În fine, legislația actuală nu este adaptată la specificul navelor. Este dificil să se identifice momentul în care o navă se transformă în deșeu. Deciziile armatorilor de a-și trimite navele la reciclare au la bază o comparație economică a costurilor și beneficiilor menținerii navei în stare de funcționare și ale trimerii ei în vederea dezmembrării.

Dacă această decizie este luată în timp ce nava se află în apele internaționale sau în apele aflate sub jurisdicția statului în care va avea loc reciclarea, este foarte dificil sau chiar imposibil să se aplice procedurile din Regulamentul privind transferurile de deșeuri. Mai mult, navele comerciale care părăsesc porturile și apele europene își optimizează de obicei ultimul voiaj prin livrarea de mărfuri în Asia înainte de a se îndrepta către dezmembrare. În cazul în care armatorul nu declară intenția de a dezmembra o navă în momentul în care aceasta părăsește un port al UE, autoritățile competente pot, în general, să nu intervină. Regulamentul privind transferurile de deșeuri stabilește drepturi și obligații pentru statul exportator, statul importator și, dacă este cazul, pentru statele de tranzit. Cu toate acestea, statele de port nu sunt în mod necesar informate cu privire la intenția armatorului de a recicla o navă. În fine, nu este mai puțin neobișnuit ca o navă să fie vândută unui alt operator sub pretextul că nava își va continua activitatea, în timp ce de fapt se urmărește transferul navei către o instalație de dezmembrare.

Pentru a aplica legislația actuală și, în special, interdicția privind exportul navelor scoase din uz în afara OCDE, statele membre ar trebui să facă un efort disproporționat în ceea ce privește aplicarea, dată fiind lipsa capacității de reciclare din cadrul OCDE, precum și posibilitatea legală pentru ca o navă să își schimbe statul de înmatriculare („stat de pavilion”).

Pentru a îmbunătăți situația, părțile la Convenția de la Basel au invitat Organizația Maritimă Internațională (OMI), în 2004, să elaboreze cerințe obligatorii pentru reciclarea navelor⁴. În 2006, părțile la Convenția de la Basel au salutat măsurile adoptate de OMI în ceea ce privește elaborarea proiectului de convenție privind reciclarea navelor și au recunoscut că duplicarea instrumentelor având același obiectiv ar trebui evitată. Părțile au fost invitate să realizeze o evaluare a nivelului de control și aplicare asigurat de Convenția de la Basel în integralitatea

³ Greutatea unei nave destinate dezmembrării se exprimă cel mai adesea în tone-deplasament-ușor (LDT – *light displacement tonnes*), care se calculează fără a se lua în considerare încărcătura, combustibilul, apa de balast etc. și care este aproximativ echivalentă cu greutatea corpului de oțel al navei.

⁴ Decizia VII/26 privind gestionarea ecologică a dezmembrării navelor, adoptată cu ocazia celei de a 7-a Conferințe a părților la Convenția de la Basel.

sa, precum și o evaluare a nivelului preconizat de control și aplicare prevăzut de proiectul de convenție privind reciclarea navelor în integralitatea sa, precum și să compare cele două convenții în acest sens⁵.

Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (denumită în continuare „Convenția de la Hong Kong”) a fost adoptată în mai 2009 de către Organizația Maritimă Internațională. Odată intrată în vigoare, această convenție le va impune părților (inclusiv statelor membre ale UE) să procedeze la dezmembrarea navelor comerciale mari numai în țările care sunt părți la convenție. Poate fi vorba inclusiv de țări asiatice, ale căror instalații de dezmembrare a navelor vor trebui să îndeplinească standarde acceptate la nivel internațional (mai ridicate decât standardele actuale). Aceste instalații vor trebui să garanteze aplicarea, în cazul navelor provenind din state care nu sunt părți la convenție, unui tratament identic cu cel utilizat în cazul navelor care arborează pavilionul părților la convenție (clauza intitulată „fără tratament preferențial”).

Convenția de la Hong Kong a fost adoptată în 2009, dar trebuie ratificată de un număr suficient de state de pavilion și de state care practică reciclarea mari, astfel încât să intre în vigoare și să înceapă să producă efecte. Se preconizează că acest lucru se va întâmpla cel mai devreme înainte de 2020. Această convenție va intra în vigoare după 24 de luni de la data la care sunt îndeplinite următoarele condiții:

- nu mai puțin de 15 state fie să o fi semnat fără rezerve în ceea ce privește ratificarea, acceptarea sau aprobarea, fie să fi depus instrumentul necesar de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare;
- împreună, flotele lor comerciale să reprezinte cel puțin 40% din tonajul brut al flotei mondiale comerciale; și
- volumul maxim anual combinat în ceea ce privește reciclarea de nave înregistrat în ultimii 10 ani să constituie nu mai puțin de 3% din tonajul brut al ansamblului flotelor comerciale ale acelorasi state.

Părțile la Convenția de la Basel au salutat adoptarea Convenției de la Hong Kong în 2010⁶ și au demarat o evaluare preliminară vizând să stabilească dacă această convenție prevede un nivel de control și aplicare echivalent cu cel asigurat de Convenția de la Basel⁷.

Uniunea Europeană și statele sale membre și-au finalizat evaluarea în aprilie 2010, concluzionând că respectiva Convenție de la Hong Kong pare să ofere un nivel de control și aplicare cel puțin echivalent cu cel asigurat de Convenția de la Basel în cazul navelor care sunt clasificate drept deșeuri în temeiul Convenției de la Basel⁸.

⁵ A se vedea Decizia VIII/11 disponibilă la: <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

⁶ Decizia OEWG-VII/12 privind gestionarea ecologică a dezmembrării navelor.

⁷ A se vedea decizia OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>

⁸ Contribuție din partea Uniunii Europene și a statelor sale membre, disponibilă la adresa <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>.

În octombrie 2011, părțile la Convenția de la Basel au încurajat ratificarea Convenției de la Hong Kong, pentru a permite intrarea sa în vigoare⁹.

Comisia a adoptat o Carte verde privind ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor în 2007 și o comunicare care propune o strategie a UE privind dezmembrarea navelor în 2008¹⁰. Această strategie a vizat în special o serie de măsuri pentru îmbunătățirea cât mai rapidă a condițiilor de dezmembrare a navelor, inclusiv în perioada interimară până la intrarea în vigoare a Convenției de la Hong Kong: abordarea elementelor-cheie ale convenției, încurajarea acțiunilor voluntare întreprinse de sectorul de resort, furnizarea de asistență tehnică și sprijin țărilor în curs de dezvoltare și o mai bună aplicare a legislației actuale. Strategia a permis obținerea următoarelor rezultate:

- adoptarea unei convenții care va îmbunătăți reciclarea navelor datorită procedurilor adaptate la caracteristicile navelor și definirea unor cerințe detaliate care trebuie îndeplinite de instalațiile de reciclare îmbunătățite;
- acordarea de sprijin pentru acțiunile voluntare de către sectorul de resort, înainte de intrarea în vigoare a convenției:
 - aplicarea voluntară a cerințelor și orientărilor prevăzute de convenție (de exemplu, stabilirea unor inventare de materiale periculoase),
 - adoptarea unor contracte de vânzare ecologică,
 - investirea în instalații de reciclare sigure și ecologice;
- desfășurarea de studii, cercetări și proiecte-pilot pentru a examina evoluțiile și pentru a promova o calitate mai bună a tehnologiilor de reciclare a navelor în cazul navelor care fac obiectul Convenției de la Hong Kong și al altor nave,
- desfășurarea de către Comisie, atunci când a fost informată în legătură cu trimiterea spre dezmembrare a anumitor nave, a unei serii acțiuni vizând o mai bună punere în aplicare a Regulamentului privind transferurile de deșeuri,
- sprijinirea, prin intermediul Programului tematic pentru mediu și gestionarea durabilă a resurselor naturale, inclusiv a energiei (ENRTP), a țărilor care practică reciclarea navelor, sub forma unei subvenții acordate în favoarea „Programului mondial pentru reciclarea durabilă a navelor”, gestionat în comun de secretariatele Convenției de la Basel, ale Organizației Maritime Internaționale și ale Organizației Internaționale a Muncii.

1.2. Obiectivul propunerii

Obiectivul regulamentului privind reciclarea navelor este de a reduce semnificativ impactul negativ legat de reciclarea navelor sub pavilion UE, în special în Asia de Sud, fără a crea

⁹ Decizia X/ AA privind dezmembrarea ecologică a navelor, adoptată cu ocazia celei de a 10-a Conferințe a părților la Convenția de la Basel.

¹⁰ Comunicarea COM(2008) 767 final din 19 noiembrie 2008 care prezintă o strategie a UE pentru ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor și evaluarea impactului aferentă (Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SEC(2008) 2846).

sarcini economice inutile. Regulamentul propus prevede aplicarea cât mai rapidă a cerințelor Convenției de la Hong Kong, accelerând, prin urmare, intrarea sa în vigoare la nivel mondial.

1.3. Dispoziții în vigoare în domeniul propunerii

Propunerea vizează adoptarea unui regulament privind reciclarea navelor. Noul regulament este menit să înlocuiască actualul Regulament (CE) nr. 1013/2006¹¹ cu privire la navele care fac obiectul Convenției de la Hong Kong.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

2.1. Consultarea părților interesate

În vederea elaborării evaluării impactului care să vină în sprijinul prezentei propuneri legislative, Comisia a consultat părțile interesate și a făcut apel la competențele unor experți externi în cadrul unei consultări publice desfășurate în perioada aprilie - iunie 2009, precum și la competențele a patru ateliere de experți.

Majoritatea părților interesate și-au exprimat sprijinul clar pentru ratificarea promptă a Convenției de la Hong Kong, pentru a accelera intrarea sa în vigoare prin încurajarea ratificării de către alte state. Numeroase părți interesate sunt în favoarea unei puneri în aplicare cât mai rapidă a convenției de către UE, considerând că este inacceptabil să se aștepte intrarea sa în vigoare din moment ce activitățile de dezmembrare a navelor continuă să provoace moartea sau rănirea lucrătorilor în domeniu și să aducă prejudicii considerabile mediului. Unii sunt de părere că UE nu ar trebui să impună cerințe suplimentare care depășesc cerințele prevăzute de convenție. Contribuțiile, sinteza răspunsurilor la consultarea publică și rapoartele privind atelierul la care au luat parte părțile interesate sunt disponibile pe internet¹².

Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Consiliul au dezbătut tema comunicării și au adoptat următoarele acte: o rezoluție (la 26 martie 2009)¹³, un aviz (la 13 mai 2009)¹⁴ și, respectiv, o serie de concluzii (la 21 octombrie 2010)¹⁵ privind o strategie a UE pentru ameliorarea practicilor de dezmembrare a navelor.

2.2. Evaluarea impactului

Comisia a efectuat o evaluare a impactului cu scopul de a examina opțiunile existente pentru un regim privind reciclarea navelor care să poată fi aplicat în mod eficace. Analiza a luat în considerare impactul economic, social și de mediu al diferitelor opțiuni.

Recomandările făcute de comitetul de evaluare a impactului (CEI) au fost luate în considerare. Principalele modificări au vizat necesitatea unei definiții mai precise a

¹¹ Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri.

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//EN&language=EN>

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

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

problemelor, prezentarea mai clară, în scenariul de referință, a acțiunilor deja întreprinse în țările care practică reciclarea navelor, consolidarea logicii de intervenție și îmbunătățirea legăturii dintre obiectivele specifice și operaționale și probleme și cauze, precum și consolidarea evaluării opțiunilor de politică privind, în special, eventualele dificultăți legate de viitoarea aplicare și respectare a legislației.

Conform evaluării impactului, doar pachetul de politici D satisface integral obiectivele identificate.

Această opțiune constă în introducerea unui regulament ad-hoc menit să vizeze navele ce fac obiectul Convenției de la Hong Kong (nave maritime comerciale mari). Prezentul regulament ar urma să vizeze întregul ciclu de viață al navelor sub pavilionul UE, să pună în aplicare anticipat cerințele Convenției de la Hong Kong și, astfel cum prevede convenția, să includă cerințe de mediu mai riguroase aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor. Reciclarea navelor care arborează pavilionul statelor membre ale UE se va putea realiza numai în instalații care îndeplinesc cerințele.

Statele membre ale UE vor fi informate în scris și în timp util cu privire la intenția armatorului de a trimite nava respectivă la reciclare. Această cerință, precum și introducerea de sancțiuni care să fie cel puțin echivalente cu cele aplicabile în temeiul legislației actuale, va asigura conformitatea. Deși este dificil să se preconizeze că actualele instalații de „eșuare” (*beaching*) vor fi în măsură să îndeplinească aceste cerințe, este posibil ca instalațiile modernizate să îndeplinească aceste criterii în viitor. Pentru a se evita confuziile, suprapunerile și sarcina administrativă, navele vizate de noul act legislativ nu vor mai face obiectul Regulamentului privind transferurile de deșeuri.

Acest pachet de politici constituie temeiul prezentei propuneri.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Rezumatul propunerii

Prezenta propunere legislativă abordează, prin intermediul unui nou regulament ad-hoc, navele care intră sub incidența Convenției de la Hong Kong (nave maritime comerciale mari). Acesta vizează întregul ciclu de viață al navelor sub pavilionul UE, pune în aplicare unele dintre prevederile Convenției de la Hong Kong (stabilirea unui inventar al materialelor periculoase, obligația de a recicla nave în instalații sigure și ecologice, cerințele generale aplicabile navelor înainte de reciclare) și, astfel cum prevede convenția, include dispoziții de mediu mai riguroase necesare înainte de intrarea în vigoare a convenției (cerințe aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor, elaborarea unei liste europene a instalațiilor de reciclare a navelor, încheierea unui contract între armator și instalația de reciclare a navelor).

Obligația de a elabora și de a menține un inventar al materialelor periculoase prezente la bordul navelor

Navele care arborează pavilionul unui stat membru al UE vor trebui să elaboreze și să mențină, pe întreaga lor durată de funcționare, un inventar al materialelor periculoase prezente la bord. În timp ce noile nave care arborează pavilionul unui stat membru sunt invitate să elaboreze un inventar imediat, navele existente vor avea la dispoziție cinci ani pentru a face acest lucru, cu excepția cazului în care sunt trimise în vederea dezmembrării înainte de expirarea acestui termen.

Inventarul trebuie să fie actualizat și completat înainte de a trimite nava la reciclare, astfel încât să se garanteze că instalația de reciclare a navelor selectată este autorizată și este în măsură să gestioneze toate materialele periculoase și deșeurile prezente la bord.

Navele care arborează pavilionul statelor membre vor trebui dezmembrate în instalații de reciclare a navelor sigure și ecologice

Pe baza cerințelor de ordin tehnic impuse de Convenția de la Hong Kong, s-a întocmit o listă de cerințe care definesc condițiile ce trebuie îndeplinite de instalațiile de reciclare a navelor. Au fost adăugate și o serie de cerințe suplimentare, cu scopul de a proteja mai bine sănătatea umană și mediul și, în special, de a garanta că toate deșeurile periculoase vor fi tratate conform unor metode ecologice atât în instalațiile de reciclare a navelor, cât și în cazul în care sunt transferate în instalații de gestionare a deșeurilor.

Instalațiile de reciclare individuale care îndeplinesc aceste cerințe vor solicita includerea lor pe o listă europeană a instalațiilor de reciclare a navelor. Reciclarea navelor care arborează pavilionul unui stat membru al UE se va putea realiza numai în instalațiile prezente pe lista europeană.

Odată cu intrarea în vigoare a Convenției de la Hong Kong, părțile vor trebui să întocmească și să transmită liste cu instalațiile de reciclare a navelor cărora le-au acordat autorizații în conformitate cu convenția. Aceste liste vor fi transmise Organizației Maritime Internaționale spre diseminare, după caz. Va fi necesar să se revizuiască regulamentul privind reciclarea navelor, în cazul în care aceste liste de instalații vor deveni disponibile la nivel internațional, cu scopul de a evita sarcina administrativă și dublarea eforturilor în ceea ce privește lista europeană a instalațiilor de reciclare a navelor. De exemplu, s-ar putea introduce un mecanism de recunoaștere reciprocă.

Cerințe specifice înainte de reciclare

Navele care arborează pavilionul statelor membre vor trebui să reducă la minimum cantitatea de deșeuri periculoase prezente la bord (care se pot regăsi, de asemenea, în reziduurile de încărcătură, combustibil etc.) înainte de livrarea la o instalație de reciclare a navelor.

În cazul special al petrolierelor, armatorii vor trebui să se asigure că navele ajung la instalația de reciclare a navelor într-o stare care să permită emiterea unui certificat conform căruia criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru (*Safe-for-entry*) și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald (*Safe-for-hot-work*) sunt îndeplinite, astfel încât exploziile și accidentele (mortale) în rândul lucrătorilor din instalațiile de reciclare a navelor să poată fi prevenite.

Îmbunătățirea gradului de respectare a legislației Uniunii

Spre deosebire de legislația existentă, propunerea de regulament se bazează pe sistemul de control și aplicare al Convenției de la Hong Kong, care este conceput special pentru nave și pentru transportul maritim internațional (certIFICATE, inspecții, obligații specifice pentru statul de pavilion etc.).

Prin acordarea permisiunii ca navele să fie reciclate în instalații situate în afara grupului de țări OCDE cu condiția ca acestea să respecte cerințele pertinente și să fie incluse pe lista europeană, prezentul regulament va aborda, de asemenea, problema actuală a lipsei unei capacități de reciclare la care armatorii să poată avea acces din punct de vedere juridic.

În plus, statele membre ale UE vor fi informate în scris și în timp util cu privire la intenția armatorului de a trimite nava respectivă la reciclare, evitându-se astfel sarcina dificilă de a identifica momentul în care o navă se transformă într-un deșeu. Statele membre vor primi informații cu privire la datele prevăzute pentru începerea operațiunilor de reciclare și cu privire la finalizarea lor. Prin compararea listei navelor pentru care au emis un certificat de inventar cu lista navelor care au fost reciclate în instalațiile autorizate, statele membre vor putea să identifice mai ușor reciclarea ilegală. Mai mult, vor fi introduse sancțiuni mai specifice și mai precise decât cele prevăzute în temeiul legislației actuale. Aceste cerințe, la care se adaugă existența unui număr suficient de instalații de reciclare sigure, ecologice și accesibile din punct de vedere juridic, precum și a unui sistem de control bine adaptat la caracteristicile navelor, vor asigura o respectare mai strictă a legislației.

În fine, pentru a se evita confuziile, suprapunerile și sarcina administrativă, navele vizate de noul act legislativ nu vor mai face obiectul Regulamentului privind transferurile de deșeuri.

3.2. Temei juridic

Propunerea se bazează pe articolul 192 alineatul (1) din TFUE.

3.3. Principiul subsidiarității

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera competenței exclusive a UE.

Reciclarea navelor face deja obiectul legislației europene, și anume al Regulamentului privind transportul de deșeuri.

Uniunea Europeană nu poate deveni parte la Convenția de la Hong Kong, deoarece această posibilitate este rezervată statelor care sunt membre ale Organizației Maritime Internaționale. Prin urmare, statele membre ale UE vor juca un rol esențial, în special în calitate de state de pavilion, în ceea ce privește ratificarea și definitivarea intrării în vigoare a prevederilor respectivei convenții.

Luarea de măsuri la nivelul statelor membre nu va fi suficientă, dat fiind că nu toate statele membre consideră ratificarea Convenției de la Hong Kong ca fiind o prioritate. Există riscul clar ca navele comerciale mari care arborează pavilionul unui stat membru al UE să se supună unor cerințe juridice diferite, în funcție de statul membru. Această situație ar putea antrena atât schimbări de pavilion, cât și o concurență neloială între statele membre care acționează în calitate de state de pavilion.

Instituirea unei liste europene a instalațiilor de reciclare a navelor care îndeplinesc cerințele va evita dublarea activității între statele membre ale UE și va facilita aplicarea procedurilor de control pe care trebuie să le aplice în calitate de state de pavilion.

Includerea Convenției de la Hong Kong în legislația europeană va promova instituirea unui proces decizional armonizat și va accelera procesul de ratificare în rândul statelor membre. Mai mult, luarea de măsuri de către UE într-un stadiu precoce va exercita o influență mult mai mare asupra țărilor terțe decât luarea de măsuri la nivel de stat membru și, în consecință, vor exista mai multe șanse de a accelera intrarea în vigoare a Convenției de la Hong Kong. O propunere de decizie a Consiliului de autorizare a statelor membre să ratifice Convenția

internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009) și să adere la aceasta este prezentată concomitent cu prezenta propunere de regulament.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității. Sarcinile suplimentare pentru agenții economici și autoritățile naționale se limitează la cele necesare pentru a asigura reciclarea navelor într-un mod sigur și ecologic. În timp ce propunerea generează costuri suplimentare pentru armatori (elaborarea inventarelor cu materiale periculoase și inspecțiile), aceste costuri ar trebui să fie compensate de avantajele sociale și de mediu considerabile obținute.

3.5. Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus este un regulament.

Instrumentul juridic corespunzător este un regulament, deoarece acesta le impune direct și în termen scurt armatorilor și statelor membre cerințe precise care trebuie puse în aplicare în același timp și în același mod în întreaga Uniune. Elaborarea unor cerințe pentru instalațiile de reciclare sigură și ecologică a navelor și a unei liste europene a instalațiilor de reciclare a navelor ar asigura, în special, punerea în aplicare armonizată a Convenției de la Hong Kong.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind reciclarea navelor

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Navele care constituie deșeuri și care fac obiectul unui transport transfrontalier în vederea reciclării sunt reglementate de Convenția de la Basel privind controlul transporturilor peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora („Convenția de la Basel”) și de Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri¹⁶. Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 pune în aplicare Convenția de la Basel, precum și un amendament¹⁷ la aceasta adoptat în 1995, care încă nu a intrat în vigoare la nivel internațional și care interzice exporturile de deșeuri periculoase către țări care nu sunt membre ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE). Deoarece navele conțin materiale periculoase, acestea sunt, în general, clasificate drept deșeuri periculoase și, prin urmare, se interzice exportarea lor în vederea reciclării în instalații din țări care nu sunt membre ale OCDE.
- (2) Mecanismele de control și aplicare a legislației actuale la nivel internațional și european nu sunt adaptate la specificul navelor și al transportului maritim internațional și s-au dovedit a fi ineficiente în ceea ce privește prevenirea practicilor nesigure și neecologice de reciclare a navelor.
- (3) Actuala capacitate de reciclare a navelor din țările OCDE, accesibilă din punct de vedere juridic navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este insuficientă. Capacitatea de reciclare sigură și ecologică care există deja în țările care nu sunt

¹⁶ JO L 190, 12.7.2006, p. 1.

¹⁷ Amendament la Convenția de la Basel („amendament de interzicere”) adoptat prin Decizia III/1 a părților la Convenția de la Basel.

membre ale OCDE este suficientă pentru a trata toate navele sub pavilionul UE și se preconizează chiar că ea va spori până în 2015 ca urmare a acțiunilor întreprinse de țările care practică reciclarea în vederea îndeplinirii cerințelor Convenției de la Hong Kong.

- (4) Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor („Convenția de la Hong Kong”) a fost adoptată la 15 mai 2009 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale la cererea părților la Convenția de la Basel. Convenția de la Hong Kong va intra în vigoare la 24 luni de la ratificarea sa de către cel puțin 15 state ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 40% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale și ale căror volum maxim anual de reciclare a navelor din ultimii 10 ani reprezintă în total nu mai puțin de trei la sută din tonajul brut al ansamblului flotelor comerciale aparținând aceluiași state. Statele membre trebuie să ratifice convenția cât mai curând posibil, pentru a accelera intrarea sa în vigoare. Convenția vizează proiectarea, construirea, exploatarea și pregătirea navelor astfel încât să se faciliteze reciclarea sigură și ecologică, fără a pune însă în pericol siguranța și eficiența operațională a navelor; totodată, ea vizează exploatarea instalațiilor de reciclare a navelor într-un mod sigur și ecologic, precum și stabilirea unui mecanism corespunzător pentru reciclarea navelor.
- (5) Convenția de la Hong Kong prevede în mod explicit luarea de către părți a unor măsuri mai riguroase în conformitate cu dreptul internațional, cu privire la reciclarea sigură și ecologică a navelor, cu scopul de a preveni, diminua sau reduce la minimum orice efecte negative asupra sănătății umane și asupra mediului. Elaborarea unei liste europene a instalațiilor de reciclare a navelor care îndeplinesc cerințele prevăzute de prezentul regulament ar contribui la atingerea acestui obiectiv, precum și la o mai bună aplicare a legislației prin facilitarea controlului exercitat de statele de pavilion ale navelor trimise la reciclare. Aceste cerințe aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor trebuie să se bazeze pe cerințele Convenției de la Hong Kong.
- (6) Statele de pavilion care trimit nave în instalații moderne de reciclare ce respectă cerințele Convenției de la Hong Kong au un interes economic în a se asigura că respectiva convenție va intra în vigoare cât mai curând posibil, pentru a garanta uniformitatea condițiilor de concurență la nivel mondial.
- (7) Navele care nu intră sub incidența Convenției de la Hong Kong și a prezentului regulament trebuie să fie reciclate în continuare în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și, respectiv, ale Directivei 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive¹⁸,
- (8) Este necesar să se clarifice domeniul de aplicare al prezentului regulament, al Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și al Directivei 2008/98/CE, pentru a se evita dublarea instrumentelor de reglementare care au același obiectiv.
- (9) În ceea ce privește interpretarea cerințelor prezentului regulament, este necesar să se țină seama de orientările elaborate de Organizația Maritimă Internațională în vederea sprijinirii Convenției de la Hong Kong.

¹⁸ JO L 312, 22.11.2008, p. 3.

- (10) Statele membre trebuie să ia măsuri pentru a preveni eludarea normelor de reciclare a navelor și să consolideze transparența în ceea ce privește reciclarea navelor. Conform prevederilor Convenției de la Hong Kong, statele membre trebuie să comunice informații privind navele cărora li s-a emis un certificat de inventar, navele pentru care s-a primit o declarație de finalizare, precum și informații privind reciclarea ilegală și măsurile subsecvente care au fost luate.
- (11) Statele membre trebuie să stabilească normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să se asigure că acestea sunt aplicate, cu scopul de a preveni eludarea normelor privind reciclarea navelor. Sancțiunile, care pot fi de natură civilă sau administrativă, trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive.
- (12) Pentru a ține seama de evoluțiile privind convențiile internaționale relevante, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește actualizarea anexelor la prezentul regulament. De o importanță deosebită este ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia trebuie să se asigure că documentele relevante sunt transmise simultan, la timp și în mod corespunzător Parlamentului European și Consiliului.
- (13) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Aceste competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹⁹.
- (14) Dat fiind că obiectivul de a preveni, reduce sau elimina efectele negative asupra sănătății umane și mediului provocate de reciclarea, exploatarea și întreținerea navelor care arborează pavilionul unui stat membru nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, având în vedere dimensiunea internațională a transportului maritim și a reciclării navelor, și, prin urmare, ținând cont că el poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum se prevede la articolul menționat anterior, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv,

¹⁹ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

TITLUL I – DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectiv

Scopul prezentului regulament este de a preveni, reduce sau elimina efectele negative asupra sănătății umane și mediului provocate de reciclarea, exploatarea și întreținerea navelor care arborează pavilionul unui stat membru.

Articolul 2

Definiții

1. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
 - (1) „navă” înseamnă orice tip de navă exploatată sau care a fost exploatată în mediul marin, și include submersibilele, ambarcațiunile plutitoare, platformele plutitoare, platformele autoridicătoare, unitățile plutitoare de stocare (FSU - *Floating Storage Unit*) și unitățile plutitoare de stocare și descărcare a producției (FPSO - *Floating Production Storage and Offloading Unit*), precum și o navă dezarmată sau care este remorcată;
 - (2) „navă nouă” înseamnă oricare dintre următoarele:
 - (a) o navă în cazul căreia contractul de construcție este încheiat la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau ulterior;
 - (b) în lipsa unui contract de construcție, o navă a cărei chilă este deja așezată sau a cărei construcție se află într-un stadiu similar la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau în termen de șase luni de la această dată;
 - (c) o navă a cărei livrare are loc la data intrării în vigoare a prezentului regulament sau în termen de treizeci de luni de la această dată;
 - (3) „petrolier” înseamnă un petrolier, conform definiției din anexa I la Convenția pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) sau un transportator de substanțe lichide nocive (SLN), conform definiției din anexa II la convenția respectivă;
 - (4) „materiale periculoase” înseamnă orice material sau substanță care este de natură să pună în pericol sănătatea umană sau mediul înconjurător, inclusiv orice substanță

considerată periculoasă în temeiul Directivei 67/548/CEE a Consiliului²⁰ și al Regulamentului (CE) nr. 1272/2008 al Parlamentului European și al Consiliului²¹;

- (5) „reciclarea navelor” înseamnă activitatea de dezmembrare completă sau parțială a unei nave într-o instalație de reciclare a navelor, pentru a recupera componentele și materialele în vederea re prelucrării și a reutilizării, acordând totodată o atenție deosebită materialelor periculoase și altor materiale, și include operațiuni conexe, precum stocarea și tratarea *in situ* a componentelor și materialelor, însă nu și prelucrarea lor ulterioară sau eliminarea lor în instalații distincte;
- (6) „instalație de reciclare a navelor” înseamnă o zonă definită care poate fi un sit, un șantier sau o instalație amplasată într-un stat membru sau într-o țară terță și utilizată pentru reciclarea navelor;
- (7) „companie de reciclare” înseamnă proprietarul instalației de reciclare a navelor sau orice altă organizație sau persoană căruia proprietarul instalației de reciclare a navelor i-a încredințat responsabilitatea desfășurării operațiunilor de reciclare;
- (8) „administrație” înseamnă o autoritate guvernamentală desemnată de un stat ca fiind responsabilă, într-o anumită zonă geografică sau într-un anumit domeniu de competență, pentru sarcinile referitoare la navele care au dreptul să arboreze pavilionul său sau la navele care sunt exploatate sub autoritatea sa;
- (9) „autoritate competentă” înseamnă o autoritate guvernamentală desemnată de un stat ca responsabilă, într-o anumită zonă geografică sau într-un anumit domeniu de competență, pentru sarcinile referitoare la instalațiile de reciclare a navelor care funcționează sub jurisdicția statului respectiv;
- (10) „tonaj brut” înseamnă tonajul brut (TB) calculat în conformitate cu reglementările privind măsurarea tonajului prevăzute de anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor sau de alte convenții ulterioare;
- (11) „persoană competentă” înseamnă o persoană cu calificări și cu o formare adecvate, precum și cu experiență și competențe suficiente pentru îndeplinirea activităților specifice;
- (12) „angajator” înseamnă persoana fizică sau juridică care dispune de unul sau mai mulți angajați responsabili cu reciclarea navelor;
- (13) „armator” înseamnă persoana fizică sau juridică înregistrată ca proprietară a navei, inclusiv persoana fizică sau juridică ce are nava în proprietate pentru o perioadă limitată în așteptarea vânzării sau transferului acesteia către o instalație de reciclare a navelor, sau, în absența înmatriculării, persoana fizică sau juridică care deține nava sau orice altă organizație sau persoană căruia proprietarul navei i-a încredințat responsabilitatea exploatării navei, precum și o persoană juridică care exploatează o navă deținută de stat;

²⁰ JO 196, 16.8.1967, p. 1.

²¹ JO L 353, 31.12.2008, p. 1.

- (14) „instalare nouă” înseamnă instalarea de sisteme, echipamente, materiale izolatoare sau alte materiale pe o navă, după data intrării în vigoare a prezentului regulament;
- (15) „criterii de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru” înseamnă criteriile pe care le îndeplinește un spațiu de pe o navă, care respectă următoarele condiții:
- (a) conținutul de oxigen din atmosferă și concentrația de vapori inflamabili nu depășesc limitele de siguranță;
 - (b) concentrația de materiale toxice din atmosferă nu depășește limitele admisibile;
 - (c) reziduurile sau materialele asociate cu activitatea autorizată de persoana competentă nu vor produce eliberări necontrolate de materiale toxice și nici o concentrație periculoasă de vapori inflamabili în atmosfera existentă, a căror condiție este menținută conform instrucțiunilor;
- (16) „criterii de siguranță în vederea lucrului la cald” înseamnă criteriile pe care le îndeplinește un spațiu de pe o navă, care respectă următoarele condiții:
- (a) existența unor condiții de siguranță, care nu prezintă risc de explozie, inclusiv condiții de absență a gazelor, pentru utilizarea echipamentelor de sudură cu arc electric sau de sudură cu gaze, a echipamentelor de tăiere sau ardere sau a altor forme de flacără deschisă, precum și pentru operațiunile de încălzire, polizare sau de generare de scântei;
 - (b) criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu stabilite la punctul 15 sunt îndeplinite;
 - (c) condițiile atmosferice existente nu se vor schimba ca rezultat al lucrului la cald;
 - (d) toate spațiile adiacente au fost curățate sau tratate suficient pentru a preveni declanșarea sau propagarea unui incendiu;
- (17) „inspecție la fața locului” înseamnă o inspectare a instalației de reciclare a navelor, care să confirme starea descrisă de documentele verificate;
- (18) „declarație de finalizare” înseamnă o declarație emisă de instalația de reciclare a navelor, care confirmă că reciclarea navei a fost finalizată în conformitate cu prezentul regulament;
- (19) „lucrător” înseamnă orice persoană care prestează o muncă, fie în mod regulat sau temporar, în contextul unui raport de muncă, inclusiv personalul care lucrează pentru subcontractanți;
- (20) „organizație recunoscută” înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului²²;
2. În sensul alineatului (1) punctul (11), o persoană competentă poate fi un lucrător calificat sau un membru al personalului de conducere capabil să recunoască și să

²² JO L 131, 28.5.2009, p. 11.

evalueze riscurile profesionale, pericolele și expunerea lucrătorilor la materiale potențial periculoase sau la condiții de nesiguranță în cadrul unei instalații de reciclare a navelor, și care este capabil să indice protecția necesară și măsurile de precauție care trebuie luate pentru a elimina sau reduce aceste pericole, riscuri sau expuneri.

Fără a aduce atingere Directivei 2005/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului²³, autoritatea competentă poate defini criterii adecvate pentru desemnarea unor astfel de persoane și poate determina natura sarcinilor care le sunt încredințate.

Articolul 3

Domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament se aplică navelor care au dreptul să arboreze pavilionul unui stat membru sau care sunt exploatate sub autoritatea sa.
2. Prezentul regulament nu se aplică:
 - (a) navelor de război, navelor de război auxiliare sau altor nave deținute sau exploatate de un stat membru și utilizate, la momentul respectiv, numai în scopul prestării unui serviciu public necomercial;
 - (b) navelor cu un tonaj brut mai mic de 500 TB;
 - (c) navelor exploatate, pe toată durata lor de viață, numai în apele aflate sub suveranitatea sau jurisdicția statului al cărui pavilion nava este autorizată să-l arboreze.

TITLUL II - NAVE

Articolul 4

Controlul materialelor periculoase

1. Se interzice instalarea nouă, pe toate navele, de materiale care conțin azbest sau bifenili policlorurați, în conformitate cu Directiva 96/59/CE a Consiliului²⁴.
2. Se interzic noile instalări, pe toate navele, de materiale care conțin substanțe controlate, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1005/2009 al Parlamentului European și al Consiliului²⁵.

²³ JO L 255, 30.9.2005, p. 22.

²⁴ JO L 243, 24.9.1996, p. 31.

²⁵ JO L 286, 31.10.2009, p. 1.

3. Se interzice instalarea nouă de materiale care conțin acid perfluorooctan sulfonic (PFOS) și derivații săi, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 757/2010 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶.
4. Statele membre iau toate măsurile următoare:
 - (a) interzic sau restricționează instalarea sau utilizarea materialelor periculoase menționate la alineatele (1) - (3) pe navele care au dreptul să arboreze pavilionul statului în cauză sau care sunt exploatate sub autoritatea sa;
 - (b) interzic sau restricționează instalarea sau utilizarea acestor materiale pe nave, atunci când acestea se află în porturile, pe șantierele de construcție sau de reparare a navelor sau în terminalele *offshore* ale statului în cauză;
 - (c) garantează efectiv că navele îndeplinesc cerințele prevăzute la literele (a) și (b).

Articolul 5

Inventarul materialelor periculoase

1. Fiecare navă nouă trebuie să păstreze la bord un inventar al materialelor periculoase.
2. Înainte ca o navă să fie trimisă la reciclare, trebuie întocmit și păstrat la bord un inventar al materialelor periculoase.
3. Navele existente înmatriculate sub pavilionul unei țări terțe și care solicită să fie înmatriculate sub pavilionul unui stat membru se asigură că la bord se păstrează un inventar al materialelor periculoase.
4. Inventarul materialelor periculoase trebuie să îndeplinească următoarele criterii:
 - (a) să fie specific fiecărei nave;
 - (b) să facă dovada faptului că nava respectă interdicția sau restricțiile cu privire la instalarea sau utilizarea de materiale periculoase în conformitate cu articolul 4;
 - (c) să identifice, cel puțin, materialele periculoase menționate în anexa I și prezente în structura sau echipamentele navei, amplasarea lor și cantități lor aproximative.
5. În afara dispozițiilor de la alineatul (4), pentru navele existente, trebuie să se elaboreze un plan care să descrie controlul vizual/prin eșantionare care a stat la baza întocmirii inventarului materialelor periculoase.
6. Inventarul materialelor periculoase trebuie să fie compus din trei părți:
 - (a) o listă a materialelor periculoase menționate în anexa I și prezente în structura sau echipamentele navei, amplasarea lor și cantități lor aproximative (partea I);

²⁶ JO L 223, 25.8.2010, p. 29.

- (b) o listă a deșeurilor aflate la bordul navei, inclusiv a deșeurilor generate în timpul exploatării navei (partea II);
 - (c) o listă a stocurilor aflate la bordul navei, odată ce decizia de a o recicla a fost luată (partea III).
7. Partea I din inventarul materialelor periculoase trebuie să fie corect întreținută și actualizată pe parcursul duratei de viață operațională a navei; ea trebuie să țină cont de noile instalații care conțin oricare din materialele periculoase menționate în anexa I și de modificările pertinente în ceea ce privește structura și echipamentele navei.
8. Este necesar ca, înainte de reciclare, inventarul să includă, în afară părții I, întreținută și actualizată corespunzător, și partea II referitoare la deșeurile generate în timpul exploatării, precum și partea III referitoare la stocuri; inventarul trebuie verificat de către statul membru al cărui pavilion îl arborează nava.
9. Se delegă Comisiei competența de a adopta, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea listei articolelor care trebuie să figureze în inventarul materialelor periculoase din anexa I.

Articolul 6

Pregătirea pentru reciclare: cerințe generale

1. Armatorii se asigură că navele:
- (a) înainte de publicarea listei europene, sunt reciclate doar în instalații de reciclare a navelor situate în Uniune sau într-o țară membră a OCDE. ;
 - (b) după publicarea listei europene, sunt reciclate doar în cadrul instalațiilor de reciclare a navelor care sunt incluse pe lista europeană;
 - (c) în perioada de dinaintea intrării în instalația de reciclare a navelor, efectuează operațiuni astfel încât să reducă la minimum cantitatea de reziduuri de încărcătură, resturile de păcura și deșeurile de exploatare rămase la bord;
 - (d) actualizează și finalizează inventarul materialelor periculoase în conformitate cu articolul 5;
 - (e) înaintea oricărei activități de reciclare, dispun de un certificat emis de statul membru al cărui pavilion îl arborează și care atestă că sunt pregătite pentru reciclare.
2. De asemenea, armatorii se asigură că tancurile de marfă și camerele pompelor aparținând petrolierelor care ajung în instalația de reciclare a navelor sunt într-o stare care să permită eliberarea unui certificat menit să ateste că sunt îndeplinite criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald.

Articolul 7

Plan de reciclare a navei

1. Înaintea oricărei operațiuni de reciclare a unei nave, trebuie să se elaboreze un plan de reciclare propriu fiecărei nave.
2. Planul de reciclare a navei:
 - (a) este elaborat de instalația de reciclare a navelor, ținând seama de informațiile furnizate de armator în conformitate cu articolul 9 alineatul (3) litera (b);
 - (b) este redactat în limba oficială a țării care autorizează instalația de reciclare a navelor și, în cazul în care limba folosită este alta decât limba engleza, franceza sau spaniolă, planul de reciclare a navei se traduce în una din aceste limbi;
 - (c) include informații privind instituirea, întreținerea și monitorizarea criteriilor de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald, precum și alte informații necesare;
 - (d) include informații privind tipul și cantitatea de materiale periculoase și de deșeuri generate ca urmare a reciclării unei nave anume, inclusiv materialele identificate în inventarul materialelor periculoase, precum și privind modul în care aceste materiale periculoase și deșeuri vor fi gestionate în instalație și în instalațiile de gestionare a deșeurilor unde vor fi expediate ulterior;
 - (e) în cazul în care se utilizează mai mult de o instalație de reciclare a navelor, identifică instalațiile de reciclare a navelor ce urmează a fi utilizate și precizează activitățile de reciclare și ordinea în care acestea se desfășoară în cadrul fiecărei instalații de reciclare a navelor autorizată.

Articolul 8

Inspecții

1. Inspecțiile sunt efectuate de către funcționari ai administrației sau ai unei organizații recunoscute care acționează în numele administrației.
2. Navele sunt supuse următoarelor inspecții:
 - (a) o inspecție inițială;
 - (b) o inspecție de reînnoire;
 - (c) o inspecție suplimentară;
 - (d) o inspecție finală.
3. Inspecția inițială se efectuează înainte de darea în folosință a navei sau înainte de emiterea certificatului de inventar. Funcționarii care efectuează inspecția respectivă

trebuie să verifice dacă partea I din inventarul materialelor periculoase respectă cerințele prezentului regulament.

4. Inspecția de reînnoire se efectuează la intervale indicate de administrație, fără a depăși însă cinci ani. Funcționarii care efectuează inspecția respectivă trebuie să verifice dacă partea I din inventarul materialelor periculoase respectă cerințele prezentului regulament.
5. Inspecția suplimentară, generală sau parțială poate fi efectuată la cererea armatorului după o modificare, o înlocuire sau o reparație semnificativă vizând structura, echipamentele, sistemele, dispozitivele, amenajările și materialele. Funcționarii care efectuează inspecția respectivă se asigură că modificarea, înlocuirea sau reparația semnificativă a fost făcută într-un mod care să permită navei să respecte cerințele prezentului regulament; ei trebuie să verifice dacă partea I din inventarul materialelor periculoase a fost modificată în consecință.
6. Inspecția finală se efectuează înainte ca nava să fie scoasă din serviciu și înainte de începerea operațiunilor de reciclare a navei.

Funcționarii care efectuează inspecția respectivă verifică dacă:

- (a) inventarul materialelor periculoase respectă cerințele prezentului regulament;
 - (b) plan de reciclare a navei reflectă în mod corespunzător informațiile conținute în inventarul materialelor periculoase;
 - (c) planul de reciclare a navei conține următoarele informații:
 - (1) instituirea, întreținerea și monitorizarea criteriilor de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald;
 - (2) tratarea materialelor periculoase și a deșeurilor generate de reciclarea navei în cauză în instalația de reciclare a navelor, precum și în orice instalație de tratare a deșeurilor autorizată;
 - (d) există un contract între armator și instalația de reciclare a navelor, în conformitate cu articolul 9,
 - (e) instalația de reciclare a navelor, în cadrul căreia nava urmează să fie reciclată, se află pe lista europeană.
7. Pentru navele existente prevăzute pentru dezmembrare, inspecția inițială și inspecția finală se efectuează în același timp.

Articolul 9

Contract între armator și o instalație de reciclare a navelor

1. Armatorul și o instalație de reciclare a navelor care respectă cerințele prevăzute la articolul 12 încheie un contract pentru fiecare navă care trebuie reciclată.
2. Contractul produce efecte cel mai târziu din momentul depunerii cererii pentru inspecția finală prevăzută la articolul 8 alineatul (1) litera (d) și până la finalizarea operațiunilor de reciclare.
3. Contractul impune următoarele obligații armatorului:
 - (a) să aplice cerințele generale pentru pregătirea reciclării menționate la articolul 6;
 - (b) să comunice instalației de reciclare a navei toate informațiile relevante în legătură cu nava, necesare pentru elaborarea planului de reciclare a navei prevăzut la articolul 7;
 - (c) să reprimească nava înainte sau după începerea operațiunilor de reciclare, dacă acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic, în cazul în care conținutul de materiale periculoase prezente la bord nu corespunde în mod substanțial inventarului de materiale periculoase și nu permite reciclarea corespunzătoare a navei.
4. Contractul impune următoarele obligații instalației de reciclare a navei:
 - (a) să elaboreze, în colaborare cu armatorul, un plan de reciclare propriu navei, în conformitate cu articolul 7;
 - (b) să comunice armatorului data preconizată pentru începerea reciclării, în conformitate cu formularul prezentat în anexa II;
 - (c) să interzică începerea oricărei operațiuni de reciclare a navei înainte de prezentarea raportului menționat la litera (b);
 - (d) atunci când se pregătește să primească o navă în vederea reciclării, să comunice în scris autorităților competente în cauză, cu cel puțin 14 zile înainte de data preconizată pentru începerea reciclării, intenția sa de a recicla nava respectivă:
 - (i) denumirea statului al cărui pavilion nava are dreptul să îl arboreze;
 - (ii) data înmatriculării navei în statul respectiv;
 - (iii) numărul de identificare al navei (numărul OMI);
 - (iv) numărul de cocă în momentul livrării navei nou construite;
 - (v) denumirea și tipul navei;

- (vi) portul în care este înmatriculată nava;
 - (vii) numele și adresa armatorului, precum și numărul OMI de identificare a armatorului înregistrat
 - (viii) denumirea și adresa companiei, precum și numărul OMI de identificare a companiei;
 - (ix) denumirile tuturor societăților de clasificare din care face parte nava;
 - (x) caracteristicile principale ale navei: lungime maximă (LOA – *length overall*), lățimea (de construcție), adâncimea (de construcție), deplasamentul neîncărcat, tonajul brut, tonajul net, precum și tipul și puterea motorului;
 - (xi) inventarul materialelor periculoase; și
 - (xii) proiectul planului de reciclare a navei;
- (e) să transfere toate deșeurile generate în cadrul instalației de reciclare a navelor numai către instalațiile de tratare a deșeurilor care sunt autorizate de către autoritățile competente pentru a efectua tratarea și eliminarea acestor deșeuri într-un mod sigur și ecologic;
- (f) atunci când reciclarea parțială sau totală a unei nave este finalizată, în conformitate cu prezentul regulament, să comunice armatorului finalizarea reciclării în conformitate cu formularul prevăzut în anexa III.
5. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea formularului de notificare a datei preconizate pentru începerea reciclării prevăzut în anexa II.
6. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea formularului de declarație privind finalizarea reciclării navei prevăzut în anexa III.

Articolul 10

Emiterea și atestarea certificatelor

1. După încheierea unei inspecții inițiale, a unei inspecții de reînnoire sau a unei inspecții suplimentare desfășurate la solicitarea armatorului, un stat membru emite un certificat de inventar în conformitate cu formularul prezentat în anexa IV. Acest certificat este însoțit de partea I a inventarului materialelor periculoase.
- Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea formularului de certificat de inventar prevăzut în anexa IV.
2. După încheierea cu succes a unei inspecții finale, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6), administrația emite un certificat care atestă că nava este pregătită pentru

reciclare în conformitate cu formularul prevăzut în anexa V. Acest certificat este însoțit de inventarul materialelor periculoase și de planul de reciclare a navei.

3. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea formularului de certificat care atestă că nava este pregătită pentru reciclare prevăzut în anexa V. Certificatele care atestă că nava este pregătită pentru reciclare după o inspecție efectuată în conformitate cu alineatul (2) sunt acceptate de celelalte state membre și considerate, în sensul prezentului regulament, ca având aceeași valabilitate ca un certificat emis de acestea.
4. Certificatele care atestă că nava este pregătită pentru reciclare sunt emise sau atestate fie de administrație, fie de o organizație recunoscută care acționează în numele administrației.

Articolul 11

Durata și valabilitatea certificatelor

1. Certificatul de inventar este emis pentru o perioadă stabilită de administrație, care însă nu trebuie să depășească cinci ani.
2. Un certificat de inventar emis în temeiul articolului 10 din prezentul regulament își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:
 - (a) dacă starea navei nu corespunde în fond informațiilor care figurează pe certificat, inclusiv dacă partea I a inventarului materialelor periculoase nu este întreținută și actualizată în mod corespunzător, nereflectând schimbările aduse structurii și echipamentelor navei;
 - (b) dacă inspecțiile de reînnoire nu sunt finalizate la intervalele indicate de administrație, fără a depăși însă o perioadă de cinci ani;
 - (c) dacă certificatul nu este nici emis, nici atestat în conformitate cu articolul 10 din prezentul regulament.
3. Un certificat care atestă că nava este pregătită pentru reciclare emis în temeiul articolului 10 din prezentul regulament încetează să fie valabil în cazul în care starea navei nu corespunde în fond informațiilor care figurează pe certificat.
4. Un certificat care atestă că nava este pregătită pentru reciclare este emis de administrație pentru o perioadă de maximum trei luni. Valabilitatea certificatului care atestă că nava este pregătită pentru reciclare poate fi prelungită de administrație sau de o organizație recunoscută care acționează în numele administrației pentru un singur voiaj de la un punct la altul având ca destinație instalația de reciclare a navelor.

TITLUL III – INSTALAȚIILE DE RECICLARE A NAVELOR

Articolul 12

Cerințe aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor

Navele pot fi reciclate numai în instalații de reciclare a navelor care au fost incluse pe lista europeană.

Pentru a fi inclusă pe lista europeană, o instalație de reciclare a navelor trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) să fie concepută, construită și gestionată într-un mod sigur și ecologic;
- (b) să stabilească sisteme de management și control, proceduri și tehnici care nu prezintă riscuri de sănătate pentru lucrătorii în cauză sau pentru populația din apropierea instalației de reciclare a navelor și care vor preveni, reduce, minimiza și, în măsura posibilului, elimina efectele negative asupra mediului cauzate de reciclarea navelor;
- (c) să prevină efectele adverse asupra sănătății umane și asupra mediului;
- (d) să elaboreze și să aprobe un plan referitor la instalația de reciclare a navelor;
- (e) să stabilească și să mențină un plan de pregătire și răspuns pentru cazuri de urgență;
- (f) să asigure siguranța și formarea profesională a lucrătorilor, inclusiv să asigure utilizarea echipamentelor individuale de protecție pentru operațiunile care necesită o astfel de utilizare;
- (g) să țină evidența incidentelor, accidentelor, bolilor profesionale și a efectelor cronice și, dacă autoritățile competente solicită acest lucru, să raporteze orice incidente, accidente, boli profesionale sau efecte cronice care provoacă, sau care sunt susceptibile să provoace, riscuri pentru siguranța lucrătorilor, pentru sănătatea umană și pentru mediu;
- (h) să asigure gestionarea sigură și ecologică a materialelor periculoase;
- (i) să fie autorizată de către autoritățile competente să își desfășoare operațiunile;
- (j) să asigure accesul echipamentelor de intervenție în caz de urgență, cum ar fi echipamentele și vehiculele de stingere a incendiilor, ambulanțele și macaralele, în toate zonele din instalația de reciclare a navelor;
- (k) să asigure izolarea tuturor materialelor periculoase prezente la bordul unei nave în timpul procesului de reciclare, pentru a preveni eventualele eliberări de materiale periculoase în mediu și, în special, în zonele intermareice;
- (l) să demonstreze controlul scurgerilor, în special în zonele intermareice;

- (m) să manipuleze materialele periculoase și deșeurile numai pe soluri impermeabile dotate cu sisteme eficiente de drenaj;
- (n) să garanteze că toate deșeurile generate din activitatea de reciclare sunt transferate către instalații de gestionare a deșeurilor autorizate să se ocupe de tratarea și eliminarea ecologică a acestora, fără a pune în pericol sănătatea umană.

În sensul literei (n), gestionarea poate fi considerată ecologică în ceea ce privește operațiunea de recuperare sau eliminare a deșeurilor respective dacă instalația de reciclare a navelor poate demonstra că instalația de gestionare a deșeurilor care primește deșeurile va fi exploatată în conformitate cu standarde de protecție a mediului și a sănătății umane echivalente celor prevăzute de legislația Uniunii.

Articolul 13

Dovezi care trebuie furnizate de instalațiile de reciclare a navelor

Instalația de reciclare a navelor trebuie să furnizeze o dovadă a faptului că respectă cerințele prevăzute la articolul 12 pentru a efectua operațiuni de reciclare a navelor și pentru a fi inclusă pe lista europeană.

În special, instalația de reciclare a navelor trebuie:

- (1) să identifice permisul, licența sau autorizația acordată de autoritățile sale competente în vederea efectuării operațiunilor de reciclare a navelor și să indice limitele în ceea ce privește dimensiunea (lungime și lățime maximă și deplasament neîncărcat) navelor pe care este autorizată să le recicleze, precum și orice alte limite aplicabile;
- (2) să certifice faptul că va accepta doar o navă care arborează pavilionul unui stat membru al UE în vederea reciclării în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament;
- (3) să furnizeze dovezi conform cărora instalația de reciclare a navelor este capabilă să stabilească, să mențină și să monitorizeze criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru sau a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald pe parcursul întregului proces de reciclare a navei;
- (4) să anexeze o hartă care să indice limitele instalației de reciclare a navelor și localizarea operațiunilor de reciclare a navelor din interiorul său;
- (5) pentru fiecare material menționat în anexa I și pentru materialele periculoase suplimentare care ar putea face parte din structura unei nave, să precizeze următoarele:
 - (a) dacă instalația este autorizată să efectueze îndepărtarea materialelor periculoase. În acest caz, personalul competent autorizat să efectueze îndepărtarea materialelor periculoase trebuie identificat și trebuie să se aducă dovezi privind competența acestuia;

- (b) tipul procesului de gestionare a deșeurilor care va fi aplicat în cadrul instalației: incinerare, depozitare la gropile de gunoi sau alte metode de tratare a deșeurilor și să facă dovada că procesul aplicat va fi efectuat fără a pune în pericol sănătatea umană, fără a dăuna mediului și, în special:
 - (i) fără a crea riscuri pentru apă, aer, sol, faună sau floră;
 - (ii) fără a crea neplăceri din cauza zgomotului sau a mirosurilor;
 - (iii) fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes deosebit;
- (c) tipul procesului de gestionare a deșeurilor care va fi aplicat în cazul în care materialele periculoase urmează să fie transferate către o unitate de tratare a deșeurilor ulterioară, situată în afara instalației de reciclare a navelor. Următoarele informații trebuie furnizate cu privire la fiecare instalație ulterioară de tratare a deșeurilor:
 - (i) denumirea și adresa instalației de tratare a deșeurilor;
 - (ii) dovezi conform cărora instalația de tratare a deșeurilor este autorizată să trateze materiale periculoase;
 - (iii) descrierea procesului de tratare a deșeurilor;
 - (iv) dovezi conform cărora procesul de tratare a deșeurilor se va desfășura fără a pune în pericol sănătatea umană, fără a dăuna mediului și, în special:
 - fără a crea riscuri pentru apă, aer, sol, faună sau floră;
 - fără a crea neplăceri din cauza zgomotului sau a mirosurilor;
 - fără a afecta negativ peisajul sau zonele de interes special.

Articolul 14

Autorizarea instalațiilor de reciclare a navelor situate într-un stat membru

1. Autoritățile competente autorizează instalațiile de reciclare a navelor situate pe teritoriul lor care respectă cerințele stabilite la articolul 12 în vederea efectuării operațiunilor de reciclare a navelor. Această autorizație poate fi acordată respectivelor instalații de reciclare a navelor pentru o perioadă de maximum cinci ani.
2. Statele membre elaborează și actualizează o listă a instalațiilor de reciclare a navelor pe care le-au autorizat în conformitate cu alineatul (1).
3. Lista menționată la alineatul (2) este notificată fără întârziere Comisiei și nu mai târziu de un an de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

4. În cazul în care instalația de reciclare a navelor nu mai respectă cerințele prevăzute la articolul 12, statul membru retrage autorizația acordată instalației de reciclare a navelor în cauză și informează fără întârziere Comisia în acest sens.
5. În cazul în care o nouă instalație de reciclare a navelor a fost autorizată în conformitate cu alineatul (1), statul membru informează fără întârziere Comisia în acest sens.

Articolul 15

Instalațiile de reciclare a navelor situate în afara Uniunii

1. O companie de reciclare situată în afara Uniunii care dorește să recicleze nave care arborează pavilionul unui stat membru trebuie să adreseze o cerere Comisiei pentru includerea instalației sale de reciclare a navelor pe lista europeană.
2. Solicitarea respectivă trebuie însoțită de informațiile și de dovezile prevăzute la articolul 13 și în anexa VI, conform cărora instalația de reciclare a navelor respectă cerințele prevăzute la articolul 12.

Comisia trebuie împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate referitoare la actualizarea formularului de identificare a instalației de reciclare a navelor prevăzut în anexa VI.
3. Prin depunerea unei cereri de includere pe lista europeană, instalațiile de reciclare a navelor acceptă posibilitatea de a se supune unei inspecții la fața locului de către Comisie sau de către agenți care acționează în numele acesteia, înainte sau după includerea lor pe lista europeană, cu scopul de a verifica respectarea de către aceste instalații a cerințelor prevăzute la articolul 12.
4. Pe baza examinării informațiilor și a dovezilor furnizate în conformitate cu alineatul (2), Comisia decide, prin intermediul unui act de punere în aplicare, dacă să includă pe lista europeană o instalație de reciclare a navelor situată în afara Uniunii. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27.

Articolul 16

Elaborarea și actualizarea listei europene

1. Comisia elaborează, prin intermediul unui act de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 27, o listă europeană a instalațiilor de reciclare a navelor care:
 - (a) sunt situate în Uniune și au fost notificate de statele membre în conformitate cu articolul 14 alineatul (3);

- (b) sunt situate în afara Uniunii și a căror includere pe listă a fost decisă în conformitate cu articolul 15 alineatul (4).
- 2. Lista europeană se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pe site-ul web al Comisiei în termen de cel târziu treizeci și șase de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
- 3. Odată adoptată, Comisia actualizează periodic această listă, prin intermediul actelor de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27:
 - (a) cu scopul de a include o instalație de reciclare a navelor pe lista europeană în oricare din următoarele cazuri:
 - (i) dacă nava a fost autorizată în conformitate cu articolul 13;
 - (ii) dacă includerea sa pe lista europeană a fost decisă în conformitate cu articolul 15 alineatul (4);
 - (b) cu scopul de a scoate o instalație de reciclare a navelor de pe lista europeană în oricare dintre următoarele cazuri:
 - (1) dacă instalația de reciclare a navelor nu mai respectă cerințele prevăzute la articolul 12;
 - (2) dacă instalația de reciclare a navelor a fost inclusă pe listă timp de peste cinci ani și nu a furnizat dovezi conform cărora mai respectă încă cerințele prevăzute la articolul 12.
- 4. Statele membre comunică Comisiei toate informațiile care pot fi relevante în contextul actualizării listei europene. Comisia transmite celorlalte state membre toate informațiile relevante.

TITLUL IV - DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE GENERALE

Articolul 17

Limba

Certificatul de inventar și certificatul care atestă că nava este pregătită pentru reciclare trebuie redactate în una din limbile oficiale ale statului membru emitent și, în cazul în care limba utilizată este alta decât engleza, franceza sau spaniola, acestea trebuie traduse în una dintre aceste limbi.

Articolul 18

Desemnarea autorităților competente

Statele membre desemnează autoritățile competente responsabile cu punerea în aplicare a prezentului regulament și informează Comisia cu privire la aceste desemnări.

Articolul 19

Desemnarea persoanelor de contact

1. Statele membre și Comisia desemnează una sau mai multe persoane de contact responsabile cu informarea și consilierea persoanelor fizice sau juridice care solicită informații. Persoana de contact din partea Comisiei transmite persoanelor de contact din statele membre eventualele întrebări primite în legătură cu acestea din urmă, și invers.
2. Statele membre notifică Comisiei desemnarea persoanelor de contact.

Articolul 20

Reuniunea persoanelor de contact

La solicitarea statelor membre sau în cazul în care consideră necesar, Comisia convoacă periodic o reuniune a persoanelor de contact pentru a discuta problemele ridicate de punerea în aplicare a prezentului regulament. Părțile interesate sunt invitate să participe la aceste reuniuni sau la părți ale acestora, atunci când toate statele membre și Comisia sunt de acord că acest lucru este adecvat.

TITLUL V – RAPORTAREA ȘI APLICAREA

Articolul 21

Cerințe de notificare și raportare pentru armatori

Un armator trebuie:

- (a) să informeze administrația în scris, cu cel puțin 14 zile înainte de data preconizată pentru începerea reciclării, cu privire la intenția de a recicla o navă, pentru a permite astfel administrației să se pregătească pentru inspecția și certificarea impuse de prezentul regulament;
- (b) să transmită administrației raportul privind data preconizată pentru începerea reciclării navei stabilită de instalația de reciclare a navelor în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (b);
- (c) să transmită administrației raportul privind data de finalizare a reciclării navei stabilită de instalația de reciclare a navelor în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (f).

Articolul 22

Rapoarte elaborate de statele membre

1. Fiecare stat membru trebuie să transmită Comisiei un raport care să conțină următoarele informații:
 - (a) o listă a navelor care arborează pavilionul lor și cărora le-a fost emis un certificat de inventar, precum și numele companiei de reciclare și amplasarea instalației de reciclare a navelor, astfel cum se indică în certificatul care atestă că nava este pregătită pentru reciclare;
 - (b) o listă a navelor care arborează pavilionul lor pentru care s-a primit o declarație de finalizare;
 - (c) informații privind reciclarea ilegală și măsurile subsecvente întreprinse de statul membru.
2. Fiecare stat membru trebuie să transmită raportul până la 31 decembrie 2015 și, ulterior, la fiecare doi ani.
3. Rapoartele se prezintă Comisiei pe cale electronică.

Articolul 23

Aplicarea în statele membre

1. Statele membre se asigură că se aplică sancțiuni eficace, proporționale și disuasive în cazul navelor care:
 - (a) nu dețin la bord un inventar al materialelor periculoase prevăzute la articolele 5 și 28;
 - (b) au fost trimise la reciclare fără a respecta cerințele generale pentru pregătire prevăzute la articolul 6;
 - (c) au fost trimise la reciclare fără certificatul de inventar prevăzut la articolul 6;
 - (d) au fost trimise la reciclare fără certificatul care atestă că navele sunt pregătite pentru reciclare prevăzut la articolul 6;
 - (e) au fost trimise la reciclare fără o notificare în scris către administrație în conformitate cu articolul 21;
 - (f) au fost reciclate într-un mod care nu a fost conform cu planul de reciclare a navei prevăzut la articolul 7.
2. Sancțiunile trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. În special, în cazul în care o navă este trimisă la reciclare într-o instalație de reciclare a navelor care nu este

inclusă pe lista europeană, sancțiunile aplicabile trebuie să corespundă, cel puțin, prețului plătit armatorului pentru nava sa.

3. Statele membre cooperează între ele, bilateral sau multilateral, pentru a facilita prevenirea și depistarea eventualelor eludări și încălcări ale prezentului regulament.
4. Statele membre desemnează membrii personalului lor permanent cărora li s-a conferit responsabilitatea cooperării menționate la alineatul (3). Informațiile respective sunt transmise Comisiei, care distribuie membrilor în cauză o listă cu informațiile colectate.
5. În cazul în care o navă este vândută și, în termen de cel mult șase luni de la vânzare, este trimisă la reciclare într-o instalație care nu este inclusă pe lista europeană, sancțiunile trebuie:
 - (a) să fie impuse atât ultimului, cât și penultimului armator dacă nava arborează încă pavilionul unui stat membru al UE;
 - (b) să fie impuse doar penultimului armator dacă navă nu arborează pavilionul unui stat membru al UE.
6. În cazul în care armatorul nu a vândut nava cu intenția de a fi reciclată, statele membre pot introduce excepții de la sancțiunile menționate la alineatul (5). În acest caz, statele membre trebuie să solicite dovezi în sprijinul afirmațiilor armatorului, inclusiv o copie a contractului de vânzare.
7. Statele membre informează în mod regulat Comisia cu privire la legislația lor internă referitoare la aplicarea prezentului regulament și sancțiunile aplicabile.

Articolul 24

Solicitare de luare de măsuri

1. Persoanele fizice sau juridice afectate sau susceptibile de a fi afectate de o încălcare a prezentului regulament sau care manifestă un interes suficient în ceea ce privește procesul de luare a deciziilor de mediu legate de încălcarea prezentului regulament, sau, în mod alternativ, care invocă atingerea unui drept, în cazul în care dispozițiile de procedură administrativă ale unui stat membru impun o astfel de condiție prealabilă, au dreptul să prezinte persoanelor de contact dintr-un stat membru orice observații privind producerea unei încălcări a prezentului regulament sau o amenințare iminentă de producere a unei astfel de încălcări de care au cunoștință, precum și să solicite autorității competente să ia măsuri în temeiul prezentului regulament.

Se consideră că interesul oricărei organizații neguvernamentale care promovează protecția mediului și care îndeplinește toate condițiile prevăzute de dreptul intern este suficient pentru manifestarea unui interes corespunzător în ceea ce privește procesul de luare a deciziilor de mediu legate de încălcarea prezentului regulament. De asemenea, astfel de organizații sunt considerate ca deținătoare ale unor drepturi susceptibile să facă obiectul unei atingeri cu scopul de a invoca atingerea unui drept,

atunci când dispozițiile de procedură administrativă ale unui stat membru impun această condiție prealabilă.

2. Solicitarea de luare de măsuri trebuie însoțită de informațiile și datele relevante care să vină în sprijinul observațiilor prezentate în legătură cu încălcarea regulamentului în cauză.
3. În cazul în care solicitarea de luare de măsuri și observațiile care o însoțesc indică, în mod plauzibil, existența unei încălcări a regulamentului, autoritatea competentă examinează aceste observații și solicitări de luare de măsuri. În asemenea cazuri, autoritatea competentă oferă companiei de reciclare posibilitatea de a-și face cunoscute opiniile cu privire la solicitarea de luare de măsuri și la observațiile care o însoțesc.
4. Autoritatea competentă informează de îndată și, în orice caz, în conformitate cu dispozițiile de drept intern relevante, persoanele menționate la alineatul (1), care au prezentat observații autorității, cu privire la decizia sa de a aproba sau refuza solicitarea de luare de măsuri, indicând motivele care au stat la baza acestei decizii.
5. Statele membre pot decide să nu aplice alineatele (1) și (4) cazurilor de încălcare iminentă a prezentului regulament.

Articolul 25

Accesul la justiție

1. Statele membre se asigură că persoanele menționate la articolul 24 alineatul (1) pot angaja o procedură de revizuire la un tribunal sau la orice alt organism public independent și imparțial în ceea ce privește legalitatea procedurală și de fond a deciziilor, luării de măsuri sau neluării de măsuri de către autoritatea competentă în temeiul prezentului regulament.
2. Prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor de drept intern care reglementează accesul la justiție și care impun epuizarea căilor administrative de atac înainte de angajarea unei proceduri judiciare.

TITLUL VI – DISPOZIȚII FINALE

Articolul 26

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolele 5, 9, 10 și 15, se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Delegarea de competențe menționată la alineatul (2) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării competențelor indicate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Ea nu aduce atingere validității actelor delegate deja în vigoare.
4. Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul alineatului (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 27

Procedura comitetelor

1. Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 28

Dispoziție tranzitorie

1. Se stabilește un inventar al materialelor periculoase pentru toate navele, în termen de cel mult cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.
2. Înainte de publicarea listei europene, statele membre pot să autorizeze reciclarea navelor în instalații situate în afara Uniunii, sub rezerva verificării dacă instalația de reciclare a navelor respectă cerințele prevăzute la articolul 12 pe baza informațiilor furnizate de armator, de instalațiile de reciclare a navelor sau dobândite prin alte mijloace.

Articolul 29

Modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006

La articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006, se adaugă următorul punct:

„(i) navele care intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. XX [*a se insera titlul complet al prezentului regulament*] (*).

(*) JO L [...], [...], p. [...].”

Articolul 30

Reexaminare

Comisia reexaminează prezentul regulament în termen de cel mult doi ani de la data intrării în vigoare a Convenției de la Hong Kong. Această reexaminare trebuie să ia în considerare includerea instalațiilor autorizate de părțile la Convenția de la Hong Kong pe lista europeană a instalațiilor de reciclare a navelor, pentru a evita dublarea eforturilor și sarcina administrativă.

Articolul 31

Prezentul regulament intră în vigoare în cea de a 365-a zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

LISTA ARTICOLELOR PENTRU INVENTARUL MATERIALELOR PERICULOASE

1. Materiale care conțin azbest
2. Substanțe care epuizează stratul de ozon: substanțe reglementate definite la articolul 1 alineatul (4) din Protocolul de la Montreal privind substanțele care epuizează stratul de ozon, enumerate în anexele A, B, C și E la protocolul respectiv în vigoare în momentul aplicării sau al interpretării prezentei anexe. Printre substanțele care epuizează stratul de ozon susceptibile de a fi prezente la bordul unei nave se numără, fără a se limita la acestea, următoarele substanțe:
 - halon 1211 bromoclorodifluorometan
 - halon 1301 bromotrifluorometan, halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (cunoscut și sub denumirea de halon 114B2)
 - CFC-11 triclorofluorometan, CFC-12 diclorodifluorometan, CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetan
 - CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan, CFC-115 cloropentafluoretan
3. materiale care conțin bifenili policlorurați (PCB)
4. compuși și sisteme antivegetative reglementate în temeiul anexei I la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (Convenția AFS)
5. materiale care conțin acid perfluorooctan sulfonic și derivații săi (PFOS)
6. cadmiu și compuși ai cadmiului
7. crom hexavalent și compuși ai cromului hexavalent
8. plumb și compuși ai plumbului
9. mercur și compuși ai mercurului
10. difenili polibromurați (PBB)
11. eteri de difenili polibromurați (PBDE)
12. naftaline policlorurate (peste 3 atomi de clor)
13. substanțe radioactive
14. anumite parafine clorurate cu lanț scurt (cloroalcani de tip C10-C13)
15. agenți bromurați de ignifugare (HBCDD)

ANEXA II

FORMULAR DE NOTIFICARE A DATEI PRECONIZATE PENTRU ÎNCEPEREA RECICLĂRII NAVEI

Instalația (*Denumirea instalației de reciclare a navelor*)

situată la (*Adresa completă a instalației de reciclare a navelor*)

Inclusă pe lista europeană stabilită prin Regulamentul (UE) nr. XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din privind reciclarea navelor și autorizată să desfășoare operațiuni de reciclare sub autoritatea guvernului din

..... (*Locul autorizării*)

de către (*Denumirea completă a autorității competente*)

la (zz/ll/aaaa) (*Data emiterii*)

notifică prin prezenta că instalația de reciclare a navelor este pregătită, în toate privințele, să înceapă reciclarea

navei (*Număr OMI*)

Certificatul care atestă că nava este pregătită pentru reciclare emis în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din privind reciclarea navelor sub autoritatea guvernului din

..... (*Denumirea completă a statului*)

de către (*Numele complet al persoanei sau al organizației autorizate conform Regulamentului (UE) nr. XXXX*)

la (zz/ll/aaaa) (*Data emiterii*) este atașată.

Semnat.....

ANEXA III

FORMULAR DE DECLARAȚIE PRIVIND FINALIZAREA RECICLĂRII NAVEI

Prezentul document reprezintă o declarație de finalizare a reciclării navei pentru.....

(Denumirea navei în momentul primirii sale în vederea reciclării la punctul de radiere)

Caracteristicile navei în momentul primirii sale în vederea reciclării

Numere sau litere distinctive	
Portul de înmatriculare	
Tonaj brut	
Numărul OMI	
Numele și adresa armatorului	
Numărul OMI de identificare a armatorului înregistrat	
Numărul OMI de identificare a companiei	
Data construcției	

SE CONFIRMĂ CĂ:

Nava a fost reciclată în conformitate cu planul de reciclare a navei și cu Regulamentul (UE) nr. XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din privind reciclarea navelor la:

..... (Denumirea și localizarea instalației autorizate de reciclare a navei)

iar reciclarea navei a fost finalizată la: (zz/ll/aaaa) (Data finalizării)

Emis la(Locul emiterii declarației de finalizare) la (zz/ll/aaaa)(Data emiterii)

(Semnătura proprietarului instalației de reciclare a navelor sau a unui reprezentant care acționează în numele proprietarului)

ANEXA IV

FORMULAR DE CERTIFICAT DE INVENTAR

(Ștampila oficială) (Statul)

Emis în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din privind reciclarea navelor (denumit în continuare „regulamentul”)

sub autoritatea guvernului din

.....(*Denumirea completă a statului*)

de către

.....(*persoana sau organizația autorizată în temeiul regulamentului*)

Caracteristicile navei

Denumirea navei	
Numere sau litere distinctive	
Portul de înmatriculare	
Tonaj brut	
Numărul OMI	
Numele și adresa armatorului	
Numărul OMI de identificare a armatorului înregistrat	
Numărul OMI de identificare a companiei	
Data construcției	

Caracteristici ale părții I din inventarul materialelor periculoase

Număr de identificare/verificare a părții I din inventarul materialelor periculoase:
.....

SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

1. că nava a fost inspectată în conformitate cu articolul 8 din regulament;
2. că inspecția atestă că partea I din inventarul materialelor periculoase respectă pe deplin cerințele aplicabile din regulament.

Data de finalizare a inspecției pe baza căreia s-a emis certificatul(zz/ll/aaaa)

Prezentul certificat este valabil până la:(zz/ll/aaaa)

Emis la:(Locul emiterii certificatului)

(zz/ll/aaaa).....

(Data emiterii) (Semnătura funcționarului autorizat să emită certificatul)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**ATESTARE DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI CARE
ESTE VALABIL PENTRU MAI PUȚIN DE CINCI ANI²⁷**

Nava respectă dispozițiile relevante ale regulamentului, iar prezentul certificat, în conformitate cu articolul 10 din regulament, este acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa):

Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

Data: (zz/ll/aaaa)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

ATESTARE CA URMARE A FINALIZĂRII INSPECȚIEI DE REÎNNOIRE²⁸

Nava respectă dispozițiile relevante ale regulamentului, iar prezentul certificat, în conformitate cu articolul 10 din regulament, este acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa):

Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat)

Locul:

²⁷ Cu ocazia inspecției, această pagină a atestării trebuie copiată și adăugată în certificat, astfel cum se consideră necesar de către administrație.

²⁸ Cu ocazia inspecției, această pagină a atestării trebuie copiată și adăugată în certificat, astfel cum se consideră necesar de către administrație.

Data: (zz/ll/aaaa)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

ATESTARE DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ LA SOSIREA ÎN PORTUL DE INSPECȚIE SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE ²⁹

Prezentul certificat, în conformitate cu articolul 10 din regulament, este acceptat ca fiind valabil până la (zz/ll/aaaa):.....

Semnat: *(Semnătura funcționarului autorizat)*

Locul:

Data: (zz/ll/aaaa)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

ATESTARE PENTRU O INSPECȚIE SUPLIMENTARĂ ³⁰

Cu ocazia unui control suplimentar în conformitate cu articolul 8 din regulament, s-a constatat că nava respectă dispozițiile relevante din regulament.

Semnat: *(Semnătura funcționarului autorizat)*

Locul:

Data: (zz/ll/aaaa)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

²⁹ Cu ocazia inspecției, această pagină a atestării trebuie copiată și adăugată în certificat, astfel cum se consideră necesar de către administrație.

³⁰ Cu ocazia inspecției, această pagină a atestării trebuie copiată și adăugată în certificat, astfel cum se consideră necesar de către administrație.

ANEXA V

FORMULAR PENTRU CERTIFICATUL CARE ATESTĂ CĂ NAVA ESTE PREGĂTITĂ PENTRU RECICLARE

(Ștampila oficială) (Statul)

Emis în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. XXXX al Parlamentului European și al Consiliului din privind reciclarea navelor (denumit în continuare „regulamentul”) sub autoritatea guvernului din:

.....(Denumirea completă a statului)

de către

..... (persoana sau
organizația autorizată în temeiul regulamentului)

Caracteristicile navei

Denumirea navei	
Numere sau litere distinctive	
Portul de înmatriculare	
Tonaj brut	
Număr OMI	
Numele și adresa armatorului	
Numărul OMI de identificare a armatorului	
Numărul OMI de identificare a companiei	
Data construcției	

Caracteristici ale instalațiilor de reciclare a navelor

Denumirea instalației de reciclare a navelor	
Numărul de identificare distinctiv al companiei de reciclare ³¹	

³¹ Numărul de identificare, astfel cum figurează în lista europeană.

Adresa completă	
Data expirării documentului de conformitate cu regulamentul	

Caracteristici ale inventarului materialelor periculoase

Numărul de identificare/verificare al inventarului materialelor periculoase:.....

Caracteristici ale planului de reciclare a navei

Numărul de identificare/verificare al planului de reciclare a navei:

Observație: Planul de reciclare a navei, astfel cum este prevăzut la articolul 7 din regulament, reprezintă o parte esențială a certificatului care atestă că nava este pregătită pentru reciclare și trebuie să îl însoțească întotdeauna pe acesta din urmă.

SE CERTIFICĂ URMĂTOARELE:

1. că nava a fost inspectată în conformitate cu articolul 8 din regulament;
2. că nava dispune de un inventar valabil al materialelor periculoase în conformitate cu articolul 5 din regulament;
3. că planul de reciclare a navei, astfel cum este prevăzut la articolul 7 din regulament, reflectă în mod corespunzător informațiile conținute în inventarul materialelor periculoase în conformitate cu articolul 5 din regulament și conține informații privind instituirea, menținerea și monitorizarea criteriilor de siguranță în vederea intrării într-un spațiu de lucru și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald;
4. că instalația de reciclare a navelor în care se prevede ca nava să fie reciclată este inclusă pe lista europeană în conformitate cu articolul 16 din regulament.

Prezentul certificat este valabil până la (zz/ll/aaaa)..... (Data)

Emis la(Locul emiterii certificatului)

(zz/ll/aaaa).....

(Data emiterii) (Semnătura funcționarului autorizat să emită certificatul)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**ATESTARE DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ LA
SOSIREA ÎN PORTUL UNDE SE GĂSEȘTE INSTALAȚIA DE RECICLARE A
NAVELOR SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE ³²**

Prezentul certificat, în conformitate cu articolul 8 din regulament, este acceptat ca valabil pentru un singur voiaj de la un punct la altul

cu plecare din portul:

cu sosire în portul:.....

Semnat: (*Semnătura funcționarului autorizat*)

Locul:

Data: (zz/ll/aaaa)

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

³² Această pagină a atestării trebuie copiată și adăugată în certificat, astfel cum se consideră necesar de către administrație.

ANEXA VI

FORMULAR DE IDENTIFICARE A INSTALAȚIEI DE RECICLARE A NAVELOR

Identificarea instalației de reciclare a navelor

Denumirea instalației de reciclare a navelor	
Numărul de identificare distinctiv al companiei	
Adresa completă a instalației de reciclare a	
Persoana de contact principală	
Număr de telefon	
Adresă de e-mail	
Numele, adresa și datele de contact ale companiei de reciclare	
Limba (limbile) de lucru	