



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ophugning af skibe

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Generel baggrund og formål

Miljømæssigt uforsvarlig og usikker ophugning af skibe giver stadig anledning til alvorlige bekymringer. Størsteparten af de store søgående handelsskibe ophugges, når de er udtjente, på anlæg, som benytter metoder, der har betydelig indvirkning på miljø og sundhed. Som følge af disse negative aspekter udvikler skibsophugning sig ikke til en reelt bæredygtig industri.

Situationen vil sandsynligvis blive endnu værre, eftersom et stort antal skibe forventes at blive sendt til ophugning i de kommende år som følge af den aktuelle overkapacitet i verdensflåden, der sandsynligvis vil bestå i endnu 5-10 år. Den kommende spidsaktivitet inden for skibsophugning, som vil toppe omkring afviklingsdatoen for enkeltskrogede tankskibe (2015), forventes desuden primært at gavne de mange substandardanlæg.

Ved forordningen om overførsel af affald¹ gennemføres i EU Baselkonventionens krav om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse heraf. Den gennemfører også bestemmelsen om en ændring til konventionen (det såkaldte "Baselforbud"), som forbyder eksport af farligt affald til lande uden for OECD. Denne ændring er endnu ikke trådt i kraft på internationalt plan som følge af manglende ratificering.

I henhold til forordningen om overførsel af affald klassificeres skibe under EU-medlemsstaters flag, der sendes til ophugning, som farligt affald, fordi de indeholder farlige stoffer. Som farligt affald kan de kun ophugges inden for OECD-lande. Denne lovgivning omgås dog næsten systematisk af skibe under EU-medlemsstaters flag², og derved ophæves virkningen af både internationale regler og EU-lovgivning.

En så udbredt manglende overholdelse hænger først og fremmest sammen med den manglende ophugningskapacitet i OECD for især de største skibe. Den nuværende kapacitet på europæisk plan bruges til ophugning af små skibe og statsejede skibe, men ikke til ophugning af store søgående handelsfartøjer. Ligesom skibsbygning er skibsophugning i de seneste årtier blevet flyttet fra de europæiske lande til lande uden for OECD af økonomiske grunde (efterspørgsel efter stål, lave lønomkostninger og ingen internalisering af miljøomkostninger). Som følge deraf har det ikke været økonomisk gunstigt at udvikle yderligere ophugningskapacitet i Europa.

Der findes betydelig ophugningskapacitet uden for OECD i Kina, Indien, Pakistan og Bangladesh. Det forventes, at anlæg i OECD, anlæg i Kina og visse anlæg i Indien vil kunne overholde kravene i Hongkongkonventionen inden 2015.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald.

² I 2009 blev mere end 90 % af skibene under EU-medlemsstaters flag ophugget uden for OECD, primært i Sydasiens.

Den eksisterende kapacitet, der aktuelt er tilgængelig i Kina (2,83 mio. LDT³ i 2009), er faktisk allerede tilstrækkelig til at ophugge alle skibe under EU-medlemsstaters flag indtil 2030 (den maksimale årlige mængde i perioden 2012-2030 udgør 1,88 mio. LDT), og et nyt anlæg med en kapacitet på 1 mio. LDT sættes snart i drift. Dette er resultatet af foranstaltninger, der er gennemført af offentlige myndigheder, specifikt for at fremme markedet for miljøvenlig skibsophugning og lukke substandardanlæg samt ansvarlige europæiske skibsrederes investeringer i sikre og forsvarlige ophugningsanlæg.

Dernæst er den nuværende situation på markedet for skibsophugning fordelagtig for anlæg i Bangladesh, Indien og (i mindre grad) Pakistan, mens konkurrenter i EU, Tyrkiet og Kina, som har højere tekniske standarder, kun kan klare sig på nichemarkeder, som f.eks. markederne for små skibe, statsejede skibe, herunder krigsskibe, eller skibe tilhørende ansvarlige skibsredere.

Endelig er den nuværende lovgivning ikke tilpasset de særlige forhold i forbindelse med skibe. Det er vanskeligt at præcisere, hvornår et skib bliver til affald. Skibsredernes beslutning om at sende et skib til ophugning er baseret på en økonomisk sammenligning af omkostningerne og fordelene ved at bevare det i drift og sende det til ophugning.

Hvis denne beslutning træffes, mens skibet befinder sig i internationalt farvand eller i farvand under ophugningsstatens jurisdiktion, er det vanskeligt eller umuligt at anvende procedurene i forordningen om overførsel af affald. Handelsskibe, der forlader europæiske havne og farvande, optimerer desuden normalt deres sidste rejse ved at levere varer i Asien, inden de føres til ophugning. Hvis skibsrederen ikke oplyser, at han har til hensigt at ophugge et skib, når skibet forlader en EU-havn, kan de relevante myndigheder generelt ikke gribe ind. Forordningen om overførsel af affald omhandler rettigheder og forpligtelser for det eksporterende land, for det importerende land og for eventuelle transitlande. Havnelandene oplyses dog ikke altid om skibsrederens hensigt om at ophugge et skib. Endelig er det ikke ualmindeligt, at et skib sælges til en anden virksomhed under påskud af, at skibet fortsat skal være i drift, mens det i virkeligheden overføres til et ophugningsanlæg.

For at håndhæve den nuværende lovgivning og navnlig forbuddet mod eksport af udtjente skibe til lande uden for OECD skal medlemsstaterne yde en uforholdsmæssig indsats i betragtning af den manglende ophugningskapacitet i OECD og den lovlige mulighed for at ændre registreringsstaten (flagstaten) for ethvert skib.

For at forbedre situationen opfordrede parterne i Baselkonventionen i 2004 Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) til at udvikle obligatoriske krav for ophugning af skibe⁴. I 2006 hilste parterne i Baselkonventionen IMO's indsats for at udvikle udkastet til konventionen om skibsophugning velkommen og anerkendte, at overlapning mellem instrumenter med samme mål skal undgås. Parterne blev opfordret til at gennemføre en vurdering af det niveau for kontrol og håndhævelse, der fastsættes ved Baselkonventionen som helhed, og en vurdering af det niveau for kontrol og håndhævelse, der forventes fastsat ved udkastet til konventionen om skibsophugning som helhed, og derefter sammenligne de to konventioner⁵.

³ Vægten af skib til ophugning udtrykkes oftest i LDT (Light Displacement Tonnage – displacement af tomt skib), som beregnes uden last, brændstof, ballastvand osv., og som groft sagt svarer til et fartøjs stålvægt.

⁴ Beslutning VII/26 om miljømæssigt forsvarlig forvaltning af skibsophugning vedtaget på den syvende partskonference under Baselkonventionen.

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

Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe (i det følgende benævnt Hongkongkonventionen) blev vedtaget i maj 2009 af IMO. Når denne konvention træder i kraft, vil den kræve, at parterne (herunder EU's medlemsstater) kun ophugger deres store handelsskibe i lande, der er part i konventionen. Dette kan omfatte asiatiske lande, hvis ophugningsanlæg opfylder internationalt godkendte standarder, som er højere end de nuværende standarder. Disse anlæg skal behandle skibe fra lande, der ikke er kontraherende part i konventionen, på samme måde som skibe, der sejler under en kontraherende parts flag (bestemmelse om ikke-gunstigere behandling).

Hongkongkonventionen blev vedtaget i 2009, men skal ratificeres af et tilstrækkeligt antal store flag- og ophugningsstater for at træde i kraft og føre til resultater. Dette forventes tidligst at ske i 2020. Denne konvention træder i kraft 24 måneder efter datoen for opfyldelsen af følgende betingelser:

- mindst 15 lande har undertegnet den uden forbehold med hensyn til ratificering, accept eller godkendelse eller har deponeret det fornødne ratificerings-, accept-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrument
- de kombinerede handelsflåder repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage
- deres kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående 10 år udgør mindst 3 % af de samme landes kombinerede handelsflådes bruttotonnage.

Parterne til Baselkonventionen bifaldt vedtagelsen af Hongkongkonventionen i 2010⁶ og begyndte foreløbigt at vurdere, om Hongkongkonventionen fastsætter et niveau for kontrol og håndhævelse, som svarer til det niveau, der fastsættes under Baselkonventionen⁷.

EU og dets medlemsstater afsluttede deres vurdering i april 2010. Heri blev det konkluderet, at Hongkongkonventionen tilsyneladende sikrer et niveau for kontrol og håndhævelse, som mindst svarer til det niveau, der fastsættes under Baselkonventionen, for skibe, der er klassificeret som affald i henhold til Baselkonventionen⁸.

I oktober 2011 opfordrede parterne til Baselkonventionen til en ratificering af Hongkongkonventionen med henblik på at muliggøre dens ikrafttræden⁹.

Kommissionen vedtog en grøn bog om forbedret ophugning af skibe i 2007 og en meddelelse om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe¹⁰ i 2008. Denne strategi fokuserede på foranstaltninger, der kunne forbedre ophugningen af skibe så hurtigt som muligt, herunder i overgangsperioden inden Hongkongkonventionens ikrafttræden, og omhandlede bl.a. vigtige dele af konventionen, støtte til industriens frivillige initiativer, levering af teknisk bistand og støtte til udviklingslande og bedre håndhævelse af den nuværende lovgivning. Følgende er opnået ved strategien:

⁶ Beslutning OEWG-VII/12 om miljømæssigt forsvarlig forvaltning af skibsofhugning.

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

⁸ Indberetning fra EU og dets medlemsstater (findes på <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>).

⁹ Beslutning X/AA om miljømæssigt forsvarlig forvaltning af skibsofhugning vedtaget på den 10. partskonference under Baselkonventionen.

¹⁰ Meddelelse KOM(2008) 767 endelig af 19. november 2008 "En EU-strategi for forbedret ophugning af skibe" og arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene med et resumé af konsekvensanalysen for en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe SEK(2008) 2846.

- der er vedtaget en konvention, som forbedrer ophugningen af skibe, og hvis procedurer er tilpasset de særlige forhold i forbindelse med skibe og de detaljerede krav, som skal opfyldes af forbedrede ophugningsanlæg
- der er ydet støtte til industriens frivillige initiativer inden konventionens ikrafttræden
- konventionens krav og retningslinjer er anvendt frivilligt (f.eks. udvikling af fortegnelser over farlige materialer)
 - grønne salgskontrakter er indført
 - der er investeret i sikre og forsvarlige ophugningsanlæg
- der er gennemført undersøgelser, forskning og pilotprojekter med henblik på at vurdere udviklingen og fremme bedre teknologier til ophugning af skibe, der er underlagt Hongkongkonventionen, og andre skibe
- Kommissionen har gennemført foranstaltninger med henblik på at gennemføre forordningen om overførsel af affald, når den er blevet underrettet om, at visse skibe ville blive sendt til ophugning
- der er ydet støtte til skibsophugningslande via en bevilling under ENRTP (det tematiske program for miljø og bæredygtig forvaltning af naturressourcer, herunder energi) til det globale program for bæredygtig skibsophugning, som forvaltes i fællesskab af sekretariaterne for Baselkonventionen, IMO og ILO (Den Internationale Arbejderorganisation).

1.2. Formålet med forslaget

Formålet med forordningen om ophugning af skibe er i betydelig grad at mindske de negative indvirkninger af ophugning af skibe under EU-medlemsstaters flag, navnlig i Sydasiens, uden at skabe unødvendige økonomiske byrder. Ved den foreslåede forordning træder en tidlig gennemførelse af kravene i Hongkongkonventionen i kraft, og derved sættes der skub i dens globale ikrafttræden.

1.3. Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører

Forslaget vedrører vedtagelsen af en forordning om ophugning af skibe. Den nye forordning skal erstatte den nuværende forordning (EF) nr. 1013/2006¹¹, for så vidt angår skibe, der er omfattet af Hongkongkonventionen.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald.

2. RESULTAT AF HØRINGEN AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSPANALYSER

2.1. Høring af interesserede parter

I forbindelse med gennemførelsen af konsekvensanalysen til støtte for dette lovgivningsforslag hørte Kommissionen interesserede parter og eksterne eksperter gennem en offentlig høring fra april til juni 2009 og fire ekspertworkshopper.

De fleste interesserede parter tilsluttede sig klart, at EU's medlemsstater omgående ratificerede Hongkongkonventionen med henblik på at fremskynde dens ikrafttræden ved at tilskynde andre lande til at ratificere den. Mange interesserede parter ønsker en tidlig gennemførelse af konventionen fra EU's side, fordi de finder det uacceptabelt at vente på dens ikrafttræden, mens ophugningsarbejdere fortsat dræbes eller kommer til skade på arbejdet, og der opstår betydelige miljøskader. Nogle mener, at EU ikke bør indføre yderligere krav, der er mere vidtrækkende end konventionen. Bidragene, sammendraget af de svar, der blev modtaget under den offentlige høring, og rapporterne om workshoppen for de interesserede parter findes på internettet¹².

Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Rådet drøftede meddelelsen og vedtog henholdsvis en beslutning den 26. marts 2009¹³, en udtalelse den 13. maj 2009¹⁴ og konklusioner den 21. oktober 2010¹⁵ vedrørende en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe.

2.2. Konsekvensanalyse

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse med det formål at overveje mulighederne for en ordning for skibsophugning, der kan håndhæves effektivt. Analysen omhandlede de økonomiske, sociale og miljømæssige indvirkninger af forskellige muligheder.

Der blev taget hensyn til anbefalingerne fra Udvalget for Konsekvensanalyse (IAB), idet de vigtigste ændringer vedrørte behovet for en klarere problemdefinition, en klarere præsentation af de foranstaltninger, der allerede er iværksat i skibsophugningslandene i basisscenariet, styrkelse af interventionsstrukturen og sammenhængen mellem de specifikke og operationelle mål og problemerne og drivkræfterne samt en styrket vurdering af de politiske løsningsmodeller navnlig med hensyn til potentielle vanskeligheder med håndhævelse og overholdelse i fremtiden.

Kun løsningsmodel D opfylder fuldt ud de mål, der udpeges i konsekvensanalysen.

Denne løsningsmodel omfatter indførelse af en ad hoc-forordning, som omhandler skibe, der er underlagt Hongkongkonventionen (store søgående handelsskibe). Denne forordning omfatter hele livscyklussen for skibe under EU-medlemsstaters flag, gennemfører tidligt kravene i Hongkongkonventionen og omfatter i overensstemmelse med konventionen

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

strengere miljøkrav vedrørende skibsophugningsanlæg. Skibe, der sejler under medlemsstaternes flag, må kun ophugges på anlæg, der opfylder kravene.

EU's medlemsstater vil skriftligt og rettidigt blive underrettet om skibsrederens hensigt om at sende et skib til ophugning. Dette krav vil sammen med indførelsen af sanktioner, der mindst svarer til sanktionerne under den nuværende lovgivning, sikre overholdelse. Det kan næppe forventes, at de nuværende "strandværftsanlæg" opfylder disse krav, men forbedrede anlæg vil muligvis kunne opfylde kriterierne i fremtiden. For at undgå forvirring, overlapning og administrative byrder vil skibe, der omfattes af denne nye lovgivning, ikke længere være underlagt forordningen om overførsel af affald.

Denne pakke af politikker danner grundlaget for dette forslag.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

3.1. Resumé af forslaget

Dette lovgivningsforslag omhandler via en ad hoc-forordning skibe, der er underlagt Hongkongkonventionen (store søgående handelsskibe). Det omfatter hele livscyklussen for skibe under EU-medlemsstats flag, gennemfører nogle af kravene i Hongkongkonventionen (fastlæggelse af en fortegnelse over farlige materialer, forpligtelse til at ophugge skibe på sikre og forsvarlige anlæg og generelle krav til skibe inden ophugning) og omfatter i overensstemmelse med konventionen strengere miljøbestemmelser, som er nødvendige inden konventionens ikrafttræden (krav til skibsophugningsanlæg, oprettelse af en europæisk liste over skibsophugningsanlæg og indførelse af en kontrakt mellem skibsrederen og skibsophugningsanlægget).

Forpligtelse til at oprette og vedligeholde en fortegnelse over de farlige materialer, der findes om bord på skibe

Skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, skal oprette og i hele deres driftsperiode vedligeholde en fortegnelse over de farlige materialer, der findes om bord. Nye skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal straks oprette en fortegnelse, mens eksisterende skibe skal gøre det inden for fem år, medmindre de sendes til ophugning inden for denne periode.

Fortegnelsen skal ajourføres og fuldstændiggøres, inden skibet sendes til ophugning, med henblik på at sikre, at det valgte skibsophugningsanlæg kan og er godkendt til at håndtere alle de farlige materialer og det farlige affald, der findes om bord.

Skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal ophugges på sikre og miljømæssigt forsvarlige skibsophugningsanlæg

Der er udformet en liste over krav, som definerer de krav, der skal opfyldes af skibsophugningsanlæg, med udgangspunkt i de tekniske krav i Hongkongkonventionen. Yderligere krav er tilføjet for i højere grad at beskytte menneskers sundhed og miljøet og navnlig for at sikre, at alt farligt affald behandles på en miljømæssigt forsvarlig måde – både på skibsophugningsanlæggene, og hvis det overføres til affaldsbehandlingsanlæg.

Individuelle ophugningsanlæg, der opfylder disse krav, skal ansøge om optagelse på en europæisk liste over skibsophugningsanlæg. Skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, må kun ophugges på anlæg, der er optaget på den europæiske liste.

Når Hongkongkonventionen træder i kraft, skal parterne oprette og indgive lister over skibsophugningsanlæg, som de har godkendt i henhold til konventionen. Disse lister indgives til Den Internationale Søfartsorganisation, som formidler dem videre. Forordningen om ophugning af skibe skal revideres, når disse lister over anlæg er tilgængelige på internationalt plan, for at undgå administrative byrder og dobbeltarbejde i forhold til den europæiske liste over skibsophugningsanlæg. Der kan f.eks. indføres en ordning for gensidig anerkendelse.

Specifikke krav inden ophugning

Skibe, der sejler under en medlemsstats flag, skal minimere mængden af farligt affald om bord (som også kan forekomme i lastrester, brændstof osv.), inden de afleveres til et skibsophugningsanlæg.

Hvad angår tankskibe, skal skibsrederne sikre, at skibene ankommer til skibsophugningsanlægget i en tilstand, hvor de er parate til certificering som "sikre til adgang" og "sikre til svejsning mv.", for at undgå eksplosioner og (fatale) arbejdsulykker på skibsophugningsanlæg.

Forbedret overholdelse af EU-lovgivningen

I modsætning til den eksisterende lovgivning er den foreslåede forordning baseret på Hongkongkonventionens håndhævelses- og kontrolsystem, som er specifikt udformet til skibe og international søfart (certificering, syn, specifikke forpligtelser for flagstaten osv.).

Ved at tillade, at skibe ophugges på anlæg, der ikke er beliggende i et OECD-land, når blot anlægget overholder kravene og er optaget på den europæiske liste, vil forordningen også afhjælpe det aktuelle problem, hvor skibsrederne ikke lovligt har adgang til tilstrækkelig ophugningskapacitet.

EU's medlemsstater vil endvidere skriftligt og rettidigt modtage underretning om skibsrederens hensigt om at sende et skib til ophugning, hvilket imødegår problemet med at fastlægge, hvornår et skib bliver til affald. Medlemsstaterne vil modtage oplysninger om, hvornår ophugningen efter planen indledes, og hvornår den er afsluttet. Ved at sammenligne listen over skibe, for hvilke de har udstedt et overensstemmelsescertifikat, med listen over skibe, der er blevet ophugget på godkendte anlæg, kan de lettere konstatere ulovlig ophugning. Der indføres desuden sanktioner, som er mere specifikke og præcise end sanktionerne under den nuværende lovgivning. Disse krav vil sammen med tilgængeligheden af tilstrækkelige sikre og forsvarlige ophugningsanlæg, som skibsrederne har lovlig adgang til, og et kontrolsystem, som er tilpasset de særlige forhold i forbindelse med skibe, sikre bedre overholdelse af lovgivningen.

For at undgå forvirring, overlapning og administrative byrder vil skibe, der er omfattet af denne nye lovgivning, ikke længere være underlagt forordningen om overførsel af affald.

3.2. Retsgrundlag

Forslaget er baseret på artikel 192, stk. 1, i TEUF.

3.3. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under EU's enekompetence.

Skibsophugning er allerede omfattet af europæisk lovgivning, nemlig forordningen om overførsel af affald.

EU kan ikke blive part i Hongkongkonventionen, da den er forbeholdt stater, der er medlem af Den Internationale Søfartsorganisation. EU's medlemsstater spiller derfor som flagstater en central rolle i indsatsen for at sikre konventionens ratificering og ikrafttræden.

Individuel indsats fra medlemsstaternes side er ikke tilstrækkelig, da ikke alle medlemsstater betragter ratificeringen af Hongkongkonventionen som en prioritet. Der er en klar risiko for gennemførelse af forskellige lovgivningskrav for store handelsskibe under EU-medlemsstaternes flag afhængigt af de berørte medlemsstater. Denne situation kan medføre skift af flag og uretfærdig konkurrence mellem medlemsstater, der er flagstater.

Oprettelsen af en europæisk liste over skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene, vil forhindre dobbeltarbejde mellem EU's medlemsstater og lette deres kontrolprocedurer som flagstater.

Gennemførelse af Hongkongkonventionen i den europæiske lovgivning vil fremme harmoniseret beslutningstagning og sætte skub i medlemsstaternes ratificeringsproces. En tidlig indsats fra EU's side vil desuden påvirke tredjelande langt mere end en indsats fra enkelte medlemsstaters side og vil derfor med større sandsynlighed hurtigt sikre Hongkongkonventionens ikrafttræden. Et forslag til Rådets afgørelse om bemyndigelse af medlemsstaterne til at ratificere eller tiltræde Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe fra 2009 i EU's interesse fremlægges derfor sammen med dette forslag til en forordning.

3.4. Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. De supplerende byrder for økonomiske operatører og nationale myndigheder er begrænsede til det, der er nødvendigt for at sikre, at skibsophugning gennemføres på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde. Forslaget medfører yderligere omkostninger for skibsredere (udvikling af fortegnelser over farlige materialer og syn), men det forventes, at disse omkostninger vil blive udlignet af de betydelige sociale og miljømæssige fordele, der opnås.

3.5. Valg af instrument

Den foreslåede retsakt er en forordning.

En forordning er den mest hensigtsmæssige retsakt, da den direkte og inden for en kort tidsramme pålægger skibsrederne og medlemsstaterne præcise krav, der skal gennemføres samtidig og på samme måde i hele EU. Udviklingen af krav vedrørende sikre og miljømæssigt forsvarlige skibsophugningsanlæg og en europæisk liste over skibsophugningsanlæg vil navnlig sikre harmoniseret gennemførelse af Hongkongkonventionen.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Den Europæiske Unions budget.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ophugning af skibe

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Skibe, der udgør affald, og som er genstand for grænseoverskridende overførsel med henblik på ophugning, er underlagt Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf ("Baselkonventionen") og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald¹⁶ på europæisk plan. Forordning (EF) nr. 1013/2006 gennemfører Baselkonventionen og en ændring¹⁷ af konventionen vedtaget i 1995, som endnu ikke er trådt i kraft på internationalt plan, og som indfører et forbud mod eksport af farligt affald til lande, der ikke er medlem af OECD (Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling). Eftersom skibe indeholder farlige materialer, klassificeres de generelt som farligt affald og må derfor ikke eksporteres til ophugning på anlæg i lande, der ikke er medlem af OECD.
- (2) Mekanismerne til kontrol og håndhævelse af den nuværende lovgivning på internationalt og europæisk plan er ikke tilpasset de særlige forhold i forbindelse med skibe og international skibsfart og har vist sig at være uegnede til at forebygge usikker og uforsvarlig skibsofhugning.
- (3) Den nuværende skibsofhugningskapacitet i OECD-landene, som skibe, der sejler under en medlemsstats flag, lovligt kan få adgang til, er utilstrækkelig. Den sikre og forsvarlige ophugningskapacitet, som allerede findes i lande uden for OECD, er tilstrækkelig til at håndtere alle skibe under EU-medlemsstaternes flag og forventes at

¹⁶ EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1.

¹⁷ Ændring til Baselkonventionen ("Baselforbuddet") vedtaget af Baselkonventionens parter ved beslutning III/1.

vokse inden 2015 som følge af de foranstaltninger, som ophugningslandene har gennemført for at opfylde kravene i Hongkongkonventionen.

- (4) Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe ("Hongkongkonventionen") blev vedtaget den 15. maj 2009 af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på foranledning af Baselkonventionens parter. Hongkongkonventionen træder først i kraft 24 måneder, efter at den er ratificeret af mindst 15 lande, hvis kombinerede handelsflåde repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, og hvis kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående 10 år udgør mindst 3 % af de samme landes kombinerede handelsflådes bruttotonnage. Medlemsstaterne bør ratificere konventionen så hurtigt som muligt for at sætte skub i dens ikrafttræden. Konventionen omhandler udvikling, bygning, drift og klargøring af skibe med henblik på at lette sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning, uden at der gås på kompromis med skibenes sikkerhed og driftseffektivitet. Den omfatter også bestemmelser, som sikrer, at skibsophugningsanlæg drives på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde, og at der tilvejebringes en passende kontrol- og håndhævelsesmekanisme for skibsophugning.
- (5) I Hongkongkonventionen fastlægges det udtrykkeligt, at parterne skal indføre strengere foranstaltninger i overensstemmelse med international ret, for så vidt angår sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, med det formål at forebygge, reducere eller minimere negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet. Oprettelsen af en europæisk liste over skibsophugningsanlæg, der opfylder denne forordnings krav, vil bidrage til opfyldelsen af dette mål og til bedre håndhævelse ved at lette flagstaternes kontrol af skibe, der sendes til ophugning. Disse krav til skibsophugningsanlæg bør baseres på kravene i Hongkongkonventionen.
- (6) Flagstater, der sender deres skibe til opgraderede ophugningsanlæg, som opfylder kravene i Hongkongkonventionen, har en økonomisk interesse i, at konventionen træder i kraft så hurtigt som muligt, idet den vil sikre lige vilkår på verdensplan.
- (7) Skibe, der ikke er omfattet af anvendelsesområdet for Hongkongkonventionen og denne forordning, bør fortsat ophugges i overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver¹⁸.
- (8) Det er nødvendigt at præcisere anvendelsesområdet for henholdsvis denne forordning, forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2008/98/EF for at undgå overlapninger mellem retsakter, der har samme mål.
- (9) Ved fortolkning af kravene i denne forordning bør de retningslinjer, som Den Internationale Søfartsorganisation har udviklet til støtte for Hongkongkonventionen, tages i betragtning.
- (10) Medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger for at hindre omgåelse af skibsophugningsreglerne og forbedre gennemsigtigheden i forbindelse med

¹⁸ EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3.

skibsophugning. Som fastsat i Hongkongkonventionen bør medlemsstaterne indgive oplysninger om skibe, for hvilke der udstedt et overensstemmelsescertifikat, oplysninger om skibe, for hvilke der er modtaget en erklæring om færdiggørelse, og oplysninger om ulovlig ophugning og opfølgende foranstaltninger, de har iværksat.

- (11) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner, der pålægges ved overtrædelse af denne forordning, og sikre, at de anvendes, med henblik på at hindre omgåelse af skibsophugningsreglerne. Sådanne sanktioner kan være af civilretlig eller administrativ art og bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (12) For at tage hensyn til udviklingen i forbindelse med de relevante internationale konventioner bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilagene til denne forordning. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer som led i det forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (13) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser¹⁹.
- (14) Eftersom målet om at forebygge, reducere eller fjerne negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet forårsaget af ophugning, drift og vedligeholdelse af skibe, der sejler under en medlemsstats flag, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne på grund af den internationale karakter af skibsfart og skibsophugning og derfor bedre kan opfyldes på EU-niveau, kan EU vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

AFSNIT I – ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Formål

Formålet med denne forordning er at forebygge, reducere eller fjerne negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet forårsaget af ophugning, drift og vedligeholdelse af skibe, der sejler under en medlemsstats flag.

¹⁹ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

Artikel 2

Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

- (1) "skib": et søgående fartøj uanset type, der opererer eller har opereret i havmiljøet, herunder undervandsfartøjer, flydende materiel, flydende platforme, selvløftende platforme, flydende anlæg med lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfaciliteter (FPSO'er), samt fartøjer, hvis udstyr er afmonteret, eller som slæbes
- (2) "nyt skib":
 - a) et skib, for hvilket byggekontrakten er indgået på datoen for denne forordnings ikrafttræden eller derefter, eller
 - b) såfremt en byggekontrakt ikke er indgået, et skib, hvis køl er lagt, eller hvis bygning er på et lignende stadium på datoen for denne forordnings ikrafttræden eller seks måneder derefter, eller
 - c) et skib, hvis levering finder sted på datoen for denne forordnings ikrafttræden eller tredive måneder derefter
- (3) "tankskib": et olietankskib som defineret i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) eller et NLS-tankskib som defineret i bilag II til nævnte konvention
- (4) "farligt materiale": ethvert materiale eller stof, der kan medføre farer for menneskers sundhed og miljøet, herunder ethvert stof, der anses for farligt i henhold til Rådets direktiv 67/548/EØF²⁰ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1272/2008²¹
- (5) "skibsophugning": den form for virksomhed, der består i hel eller delvis ophugning af et skib på et skibsophugningsanlæg med henblik på at nyttiggøre dele og materialer til oparbejdning og genanvendelse, herunder behandling af farlige materialer og andre materialer, og som omfatter tilhørende aktiviteter, som f.eks. lagring og behandling af dele og materialer på pladsen, men ikke deres videre oparbejdning eller bortskaffelse på separate anlæg
- (6) "skibsophugningsanlæg": et defineret område, dvs. en plads, et værft eller et anlæg, som er beliggende i en medlemsstat eller et tredjeland, og som anvendes til ophugning af skibe
- (7) "ophugningsvirksomhed": ejeren af skibsophugningsanlægget eller en anden organisation eller person, der har overtaget ansvaret for driften af skibsophugningen fra ejeren af skibsophugningsanlægget

²⁰ EFT 196 af 16.8.1967, s. 1.

²¹ EUT L 353 af 31.12.2008, s. 1.

- (8) "administration": offentlig myndighed, som en stat har udpeget som ansvarlig inden for et angivet geografisk område eller ekspertiseområde for opgaver vedrørende skibe, der har ret til at sejle under dens flag, eller som opererer under dens myndighed
- (9) "kompetent myndighed": offentlig myndighed, som en stat har udpeget som ansvarlig inden for et angivet geografisk område eller ekspertiseområde for opgaver vedrørende skibsophugningsanlæg, der driver virksomhed inden for den pågældende stats jurisdiktion
- (10) "bruttotonnage": bruttotonnage beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention om tonnagemåling af skibe fra 1969 eller eventuelle efterfølgende konventioner
- (11) "kompetent person": en person med passende kvalifikationer, uddannelse og tilstrækkelig viden, erfaring og kompetence til at varetage den specifikke opgave
- (12) "arbejdsgiver": en fysisk eller juridisk person, der beskæftiger en eller flere arbejdere, som arbejder med skibsophugning
- (13) "skibsreder": en fysisk eller juridisk person, der er registreret som ejer af skibet, herunder den fysiske eller juridiske person, der ejer skibet i en begrænset periode, inden det sælges eller overdrages til et skibsophugningsanlæg, eller hvis vedkommende ikke er registreret, den fysiske eller juridiske person, der ejer skibet, eller en anden organisation eller person, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, samt en juridisk person, der driver et statsejet skib
- (14) "ny montering": montering af systemer, udstyr, isolering eller andre materialer på et skib efter denne forordnings ikrafttræden
- (15) "sikkert til adgang" (safe-for-entry): et område på et skib, der opfylder følgende kriterier:
- a) iltindholdet i atomsfæren og koncentrationen af brandfarlige dampe er inden for sikre grænser
 - b) alle giftige materialer i atmosfæren er inden for de tilladte koncentrationer
 - c) reststoffer eller materialer, der er forbundet med det arbejde, der er godkendt af den kompetente person, frembringer ikke ukontrollerede udslip af giftige materialer eller en usikker koncentration af brandfarlige dampe under de eksisterende atmosfæriske forhold, under overholdelse af anvisningerne
- (16) "sikkert til svejsning mv." (safe-for-hot work): et område på et skib, der opfylder følgende kriterier:
- a) der forefindes sikre, ikke-eksplosive forhold, herunder uden gas, til brug af udstyr til elektrisk lysbuesvejsning eller gassvejsning, skære- eller brænderudstyr eller andre former for åben ild samt opvarmning, slibning eller gnistdannende aktiviteter
 - b) kriterierne for sikkert til adgang i nr. 15 er opfyldt

- c) de nuværende atmosfæriske forhold ændres ikke som følge af svejsningen mv.
 - d) alle tilknyttede områder er ryddet eller behandlet tilstrækkeligt til at forhindre, at brand opstår eller spredes
- (17) "inspektion af anlæg": en inspektion af skibsophugningsanlægget, som bekræfter de forhold, der er beskrevet i den verificerede dokumentation
- (18) "erklæring om færdiggørelse": en erklæring udstedt af et skibsophugningsanlæg, som bekræfter, at skibsophugningen er afsluttet i overensstemmelse med denne forordning
- (19) "arbejder": en person, der udfører arbejde, enten fast eller midlertidigt, inden for rammerne af et ansættelsesforhold, herunder personale, der arbejder for underleverandører
- (20) "anerkendt organisation": en organisation, der er anerkendt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009²².
2. For så vidt angår stk. 1, nr. 11, kan en kompetent person være en uddannet arbejder eller en ledende medarbejder, som kan konstatere og evaluere farer og risici på arbejdspladsen samt de ansattes eksponering for potentielt farlige materialer eller usikre forhold i et skibsophugningsanlæg, og som kan angive de nødvendige beskyttelses- og sikkerhedsforanstaltninger, der skal iværksættes for at fjerne eller reducere disse farer, risici eller eksponeringer.

Uden at det berører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF²³, kan den kompetente myndighed fastlægge hensigtsmæssige kriterier for udpegningen af sådanne personer og kan fastlægge deres opgaver.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for skibe, der har ret til at sejle under en medlemsstats flag, eller som opererer under dens myndighed.
2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:
 - a) krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af en medlemsstat, og som udelukkende anvendes i ikke-kommerciel statstjeneste
 - b) skibe med en tonnage under 500 bruttotons
 - c) skibe, der i hele deres driftstid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for det land, under hvis flag skibet har ret til at sejle.

²² EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11.

²³ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22.

AFSNIT II – SKIBE

Artikel 4

Kontrol med farlige materialer

1. Ny montering af materialer, der indeholder asbest eller polychlorerede biphenyler, forbydes på alle skibe i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/59/EF²⁴.
2. Ny montering af materialer, som indeholder kontrollerede stoffer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009²⁵, forbydes på alle skibe.
3. Ny montering af materialer, der indeholder perfluorooktansulfonat (PFOS) og derivater heraf, forbydes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 757/2010²⁶.
4. Medlemsstaterne iværksætter alle følgende foranstaltninger:
 - a) forbyder eller begrænser monteringen eller brugen af farlige materialer, der er nævnt i stk. 1, 2 og 3, på skibe, der har ret til at sejle under medlemsstatens flag eller operere under dens myndighed
 - b) forbyder eller begrænser monteringen eller brugen af sådanne materialer på skibe, mens de ligger i havn, på skibsværft eller ved offshoreterminal inden for medlemsstatens område
 - c) sikrer effektivt, at skibe overholder kravene i litra a) og b).

Artikel 5

Fortegnelse over farlige materialer

1. Der opbevares en fortegnelse over farlige materialer om bord på alle nye skibe.
2. Der oprettes en fortegnelse over farlige materialer, inden et skib sendes til ophugning, og fortegnelsen opbevares om bord.
3. Eksisterende skibe, der er registreret under et tredjelands flag, og som ansøger om registrering under en medlemsstats flag, sikrer, at en fortegnelse over farlige materialer opbevares om bord.
4. Fortegnelsen over farlige materialer skal:

²⁴ EFT L 243 af 24.9.1996, s. 31.

²⁵ EUT L 286 af 31.10.2009, s. 1.

²⁶ EUT L 223 af 25.8.2010, s. 29.

- a) være specifik for hvert skib
 - b) dokumentere, at skibet overholder forbuddet mod eller begrænsningerne for montering eller brug af farlige materialer i overensstemmelse med artikel 4
 - c) som minimum identificere de farlige materialer, der er anført i bilag I, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder.
5. I tillæg til stk. 4 udarbejdes der for eksisterende skibe en plan, som beskriver den visuelle/stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på.
6. Fortegnelsen over farlige materialer består af tre dele:
- a) en liste over farlige materialer, der er anført i bilag I, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder (del I)
 - b) en liste over affald, der findes om bord på skibet, herunder affald, der opstår under driften af skibet (del II)
 - c) en liste over last om bord på skibet, når beslutningen om ophugning er truffet (del III).
7. Del I i fortegnelsen over farlige materialer vedligeholdes og ajourføres i hele skibets levetid, så ny montering, der indeholder farlige materialer, som er anført i bilag I, og relevante ændringer i skibets konstruktion og udstyr afspejles.
8. I tillæg til den vedligeholdte og ajourførte del I suppleres fortegnelsen inden ophugning af skibet med del II for driftsaffald og del III for last, og den verificeres af den medlemsstat, under hvis flag skibet sejler.
9. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til ajourføring af listen over punkter til fortegnelsen over farlige materialer i bilag I.

Artikel 6

Forberedelse til ophugning: generelle krav

1. Skibsredere sikrer, at skibe:
 - a) inden offentliggørelsen af den europæiske liste kun ophugges på skibsophugningsanlæg, der er beliggende i EU eller i et land, der er medlem af OECD
 - b) efter offentliggørelsen af den europæiske liste kun ophugges på skibsophugningsanlæg, der er optaget på den europæiske liste

- c) gennemfører operationer i perioden, inden skibet afleveres til skibsophugningsanlægget, på en sådan måde, at mængden af lastrester, resterende brændstof og skibsassald om bord minimeres
 - d) ajourfører og udfylder fortegnelsen over farlige materialer i overensstemmelse med artikel 5
 - e) er indehavere af et ophugningscertifikat udstedt af den medlemsstat, under hvis flag det sejler inden ophugning.
2. Skibsredere sikrer endvidere, at tankskibe ankommer til skibsophugningsanlæg med lasttanke og pumperum, der er parate til certificering som sikre til adgang og/eller sikre til svejsning mv.

Artikel 7

Ophugningsplan

1. Der udformes en skibsspecifik ophugningsplan inden ophugning af et skib.
2. Ophugningsplanen:
 - a) udarbejdes af skibsophugningsanlægget på baggrund af de oplysninger, skibsrederen har givet i henhold til artikel 9, stk. 3, litra b)
 - b) udformes på et officielt sprog for det land, der godkender skibsophugningsanlægget, og oversættes, såfremt det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, til et af disse sprog
 - c) indeholder oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af kriterier for "sikkert til adgang" og "sikkert til svejsning mv.", og andre nødvendige oplysninger
 - d) indeholder oplysninger om typen og mængden af farlige materialer og affald, der frembringes ved ophugningen af det specifikke skib, herunder de materialer, der er identificeret i fortegnelsen over farlige materialer, og oplysninger om, hvordan disse farlige materialer og dette affald håndteres på anlægget og på efterfølgende affaldsbehandlingsanlæg
 - e) udpeger, hvis mere end ét skibsophugningsanlæg anvendes, de anvendte skibsophugningsanlæg og angiver ophugningsaktiviteterne og den rækkefølge, hvori de gennemføres på hvert godkendt skibsophugningsanlæg.

Artikel 8

Syn

1. Syn gennemføres af inspektører tilknyttet administrationen eller en anerkendt organisation, som handler på vegne af administrationen.

2. Skibe underkastes følgende syn:
 - a) førstegangssyn
 - b) periodisk syn
 - c) yderligere syn
 - d) endeligt syn.
3. Førstegangssynet gennemføres, inden skibet sættes i drift, eller inden overensstemmescertifikatet udstedes. De inspektører, der gennemfører dette syn, verificerer, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning.
4. Det periodiske syn gennemføres med mellemrum, der fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år. De inspektører, der gennemfører dette syn, verificerer, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning.
5. Det yderligere syn, enten generelt eller delvist, kan gennemføres efter skibsrederens anmodning efter en ændring, udskiftning eller væsentlig reparation af skibets konstruktion, udstyr, systemer, anordninger, arrangementer og materialer. De inspektører, der gennemfører dette syn, sikrer, at enhver sådan ændring, erstatning eller væsentlig reparation er gennemført på en sådan måde, at skibet overholder kravene i denne forordning, og de verificerer, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er ændret tilsvarende.
6. Det endelige syn gennemføres, inden skibet tages ud af drift, og inden ophugningen af skibet er påbegyndt.

De inspektører, der gennemfører dette syn, verificerer, at:

- a) fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning
- b) skibets ophugningsplan korrekt afspejler de oplysninger, der findes i fortegnelsen over farlige materialer
- c) skibets ophugningsplan indeholder:
 - (1) oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af kriterierne for "sikkert til adgang" og "sikkert til svejsning mv."
 - (2) oplysninger om behandling af farlige materialer og affald, der frembringes ved ophugningen af det specifikke skib på skibsophugningsanlægget og på efterfølgende godkendte affaldsbehandlingsanlæg
- d) der er en kontrakt mellem skibsrederen og skibsophugningsanlægget i overensstemmelse med artikel 9

- e) det skibsophugningsanlæg, hvor skibet ophugges, er optaget på den europæiske liste.
7. For eksisterende skibe, der skal ophugges, gennemføres førstegangssynet og det endelige syn samtidig.

Artikel 9

Kontrakt mellem skibsreder og skibsophugningsanlæg

1. Skibsrederen og et skibsophugningsanlæg, der opfylder kravene i artikel 12, indgår en kontrakt for ethvert skib, der skal ophugges.
2. Kontrakten gælder senest fra tidspunktet for anmodningen om det endelige syn, der er nævnt i artikel 8, stk. 1, litra d), og indtil ophugningen er afsluttet.
3. I kontrakten forpligtes skibsrederen til at:
 - a) overholde de generelle krav til forberedelse af ophugning som omhandlet i artikel 6
 - b) forsyne skibsophugningsanlægget med alle de skibsrelevante oplysninger, som er nødvendige for udformningen af den ophugningsplan, der kræves i henhold til artikel 7
 - c) tage skibet tilbage, inden ophugningen indledes, eller efter at ophugningen er indledt, hvis det er teknisk muligt, hvis forekomsten af farlige materialer om bord ikke væsentligt svarer til fortegnelsen over farlige materialer og ikke tillader hensigtsmæssig ophugning af skibet.
4. I kontrakten forpligtes skibsophugningsanlægget til:
 - a) i samarbejde med skibsrederen at udforme en skibsspecifik ophugningsplan i overensstemmelse med artikel 7
 - b) at meddele skibsrederen den planlagte start på ophugning af skibet ved brug af formularen i bilag II
 - c) at forbyde iværksættelse af ophugning af skibet inden indgivelse af den meddelelse, der er nævnt i litra b)
 - d) når modtagelsen af et skib til ophugning forberedes, skriftligt og mindst 14 dage inden den planlagte start på ophugningen at underrette den relevante kompetente myndighed om planen om at ophugge det pågældende skib:
 - i) navnet på den stat, under hvis flag skibet har ret til at sejle
 - ii) datoen for skibets registrering i den pågældende stat
 - iii) skibets identifikationsnummer (IMO-nummer)

- iv) skrognummer
 - v) skibets navn og type
 - vi) skibets hjemstedshavn
 - vii) navn og adresse på skibsrederen og den registrerede ejer i henhold til IMO-identifikationsnummer
 - viii) navn og adresse på virksomheden og IMO-identifikationsnummeret for virksomheden
 - ix) navn på alle klassifikationsselskaber, skibet er klassificeret efter
 - x) skibets hoveddata (totallængde, bredde uden på spanterne, dybde uden på spanterne, letvægt, bruttoregistertons og nettoregistertons samt motortype og maskinkraft)
 - xi) fortegnelse over farlige materialer
 - xii) udkast til skibsophugningsplan
- e) kun at overføre affald, som frembringes på skibsophugningsanlægget, til affaldsbehandlingsanlæg, der er godkendt af den kompetente myndighed til at håndtere og bortskaffe sådant affald på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde
 - f) når den delvise eller fuldstændige ophugning af et skib er afsluttet i overensstemmelse med denne forordning, at meddele skibsrederen, at ophugningen af skibet er afsluttet, ved brug af formularen i bilag III.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til opdateringen af formularen til meddelelse af planlagt start på ophugning i bilag II.
 6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til opdateringen af formularen til erklæring om færdiggørelse i bilag III.

Artikel 10

Udstedelse og påtegning af certifikater

1. Når et førstegangssyn, et periodisk syn eller et yderligere syn på skibsrederens foranledning er gennemført, udsteder en medlemsstat et overensstemmelsescertifikat ved brug af formularen i bilag IV. Dette certifikat suppleres af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til opdateringen af formularen til overensstemmelsescertifikatet i bilag IV.

2. Efter gennemførelse af det endelige syn i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6, udsteder administrationen et ophugningscertifikat ved brug af formularen i bilag V. Dette certifikat suppleres af fortegnelsen over farlige materialer og skibets ophugningsplan.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til opdateringen af formularen til overensstemmelsescertifikatet i bilag V. Et ophugningscertifikat, der er udstedt efter et syn i overensstemmelse med stk. 2, accepteres af de andre medlemsstater og anses for at have samme gyldighed som et certifikat, de selv har udstedt, for så vidt angår denne forordning.
4. Ophugningscertifikater udstedes eller påtegnes af administrationen eller af en anerkendt organisation, der er bemyndiget til at handle på dennes vegne.

Artikel 11

Certifikaters gyldighed

1. Et overensstemmelsescertifikat udstedes for en periode, som fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år.
2. Gyldigheden af et overensstemmelsescertifikat udstedt i henhold til denne forordnings artikel 10 ophører i følgende tilfælde:
 - a) hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er korrekt vedligeholdt eller ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr
 - b) hvis det periodiske syn ikke gennemføres med mellemrum, der fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år
 - c) hvis certifikatet hverken er udstedt eller påtegnet i henhold til artikel 10 i denne forordning.
3. Gyldigheden af et ophugningscertifikat udstedt i henhold til denne forordnings artikel 10 ophører, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet.
4. Et ophugningscertifikat udstedes af administrationen for en periode på højst tre måneder. Ophugningscertifikatet kan forlænges af administrationen eller af en anerkendt organisation, der handler på dennes vegne, for én direkte sejlads til skibsophugningsanlægget.

AFSNIT III – SKIBSOPHUGNINGSANLÆG

Artikel 12

Krav til skibsophugningsanlæg

Skibe må kun ophugges på skibsophugningsanlæg, der er optaget på den europæiske liste.

For at et skibsophugningsanlæg kan blive optaget på den europæiske liste, skal det:

- a) være udformet, være bygget og drives på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde
- b) fastlægge håndterings- og kontrolsystemer, -procedurer og -teknikker, der ikke medfører sundhedsrisici for de berørte arbejdere og befolkningen i nærheden af skibsophugningsanlægget, og som forebygger, reducerer, minimerer og så vidt muligt fjerner negative virkninger på miljøet forårsaget af skibsophugning
- c) forebygge negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet
- d) udvikle og godkende en skibsophugningsplan for anlægget
- e) fastlægge og vedligeholde en beredskabs- og indsatsplan
- f) sørge for arbejdernes sikkerhed og uddannelse, herunder sikre, at der anvendes personlige værnemidler under arbejde, hvor sådant udstyr er påkrævet
- g) registrere hændelser, ulykker, erhvervssygdomme og kroniske virkninger og, hvis de kompetente myndigheder anmoder herom, indberette eventuelle hændelser, ulykker, erhvervssygdomme eller kroniske virkninger, som udgør eller kan udgøre en risiko for arbejdernes sikkerhed, menneskers sundhed og miljøet
- h) sørge for sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering af farlige materialer
- i) være godkendt til at varetage sin virksomhed af de kompetente myndigheder
- j) sikre, at nødhjælpsudstyr, som f.eks. brandslukningsudstyr og køretøjer, ambulancer og kraner, kan få adgang til alle områder af skibsophugningsanlægget
- k) sikre indeslutning af alle farlige materialer, der findes om bord på et skib, under ophugningsprocessen med henblik på at forhindre udslip af disse farlige materialer til miljøet, navnlig i tidevandsområder
- l) påvise kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder
- m) udelukkende håndtere farlige materialer og farligt affald på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem
- n) sikre, at affald, der frembringes på skibsophugningsanlægget, udelukkende overføres til affaldsbehandlingsanlæg, der er godkendt af den kompetente myndighed til at

håndtere og bortskaffe sådant affald uden risiko for menneskers sundhed og på en miljømæssigt forsvarlig måde.

For så vidt angår litra n), kan det formodes, at der er tale om miljømæssigt forsvarlig håndtering, hvad angår den pågældende nyttiggørelse eller bortskaffelse, hvis skibsofhugningsanlægget kan godtgøre, at anlægget, der modtager affaldet, drives i overensstemmelse med standarder for menneskers sundhed og miljøbeskyttelse, som svarer til de standarder, der er fastlagt i EU-lovgivningen.

Artikel 13

Dokumentation, der fremlægges af skibsofhugningsanlæg

Skibsofhugningsanlægget skal dokumentere, at det overholder kravene i artikel 12, for at foretage skibsofhugning og blive optaget på den europæiske liste.

Skibsofhugningsanlægget skal navnlig:

- 1) angive den tilladelse, licens eller godkendelse til at ophugge skibe, som dets kompetente myndighed har udstedt, og angive størrelsesbegrænsninger (maksimal længde, bredde og letvægt) for de skibe, det har godkendelse til at ophugge, samt alle gældende begrænsninger
- 2) bekræfte, at det kun accepterer et skib, der sejler under en EU-medlemsstats flag, til ophugning i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning
- 3) dokumentere, at skibsofhugningsanlægget kan tilvejebringe, vedligeholde og overvåge kriterierne for "sikkert til adgang" og "sikkert til svejsning mv." under hele skibsofhugningen
- 4) vedhæfte et kort over skibsofhugningsanlæggets grænser og placeringen af skibsofhugningsaktiviteterne inden for anlægget
- 5) for hvert materiale i bilag I og yderligere farlige materialer, der kan være en del af et skibs konstruktion, angive:
 - a) om anlægget er godkendt til at fjerne det farlige materiale. I det tilfælde identificeres de medarbejdere, der er godkendt til at foretage fjernelsen, og der forelægges dokumentation for deres kompetencer
 - b) hvilken affaldshåndteringsproces der anvendes på anlægget (forbrænding, deponering eller anden affaldshåndteringsmetode), og dokumentere, at den anvendte proces gennemføres, uden at menneskers sundhed bringes i fare, uden at miljøet skades, og navnlig:
 - i) uden at der opstår risiko for hverken vand, luft, jord, planter eller dyr
 - ii) uden at der forvoldes støj- og lugtgener
 - iii) uden at landskaber eller områder af særlig interesse påføres skade

- c) hvilken affaldshåndteringsproces der anvendes, hvis de farlige materialer sendes til et efterfølgende affaldshåndteringsanlæg uden for skibsophugningsanlægget. Der skal gives følgende oplysninger for hvert efterfølgende affaldshåndteringsanlæg:
- i) affaldshåndteringsanlæggets navn og adresse
 - ii) dokumentation for, at affaldshåndteringsanlægget er godkendt til at håndtere de farlige materialer
 - iii) beskrivelse af affaldshåndteringsprocessen
 - iv) dokumentation for, at affaldshåndteringsprocessen gennemføres, uden at menneskers sundhed bringes i fare, uden at miljøet skades, og navnlig:
 - uden at der opstår risiko for hverken vand, luft, jord, planter eller dyr
 - uden at der forvoldes støj- og lugtgener
 - uden at landskaber eller områder af særlig interesse påføres skade.

Artikel 14

Godkendelse af skibsophugningsanlæg beliggende i en medlemsstat

1. Kompetente myndigheder godkender skibsophugningsanlæg, der er beliggende inden for deres territorium, som overholder krav, der er omhandlet i artikel 12, til at foretage skibsophugning. Godkendelsen kan gives til det pågældende skibsophugningsanlæg for en periode på højst fem år.
2. Medlemsstaterne opretter og ajourfører en liste over skibsophugningsanlæg, de har godkendt i overensstemmelse med stk. 1.
3. Den liste, der er nævnt i stk. 2, indgives til Kommissionen omgående og senest et år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.
4. Hvis et skibsophugningsanlæg ikke længere overholder kravene i artikel 12, trækker medlemsstaten godkendelsen af det pågældende skibsophugningsanlæg tilbage og meddeler straks Kommissionen dette.
5. Hvis et nyt skibsophugningsanlæg er godkendt i overensstemmelse med stk. 1, meddeler medlemsstaten straks Kommissionen dette.

Artikel 15

Godkendelse af skibsophugningsanlæg beliggende uden for EU

1. En ophugningsvirksomhed, der er beliggende uden for EU, og som ønsker at ophugge skibe, der sejler under en medlemsstats flag, indgiver en ansøgning om optagelse af virksomhedens skibsophugningsanlæg på den europæiske liste til Kommissionen.
2. Denne ansøgning ledsages af de oplysninger og den dokumentation, der kræves i henhold til artikel 13 og bilag VI, med henblik på at dokumentere, at skibsophugningsanlægget opfylder kravene i artikel 12.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med hensyn til opdateringen af formularen til identifikation af skibsophugningsanlægget i bilag VI.

3. Ved at ansøge om optagelse på den europæiske liste accepterer skibsophugningsanlægget muligheden for at blive genstand for en inspektion af anlægget foretaget af Kommissionen eller agenter, der handler på dennes vegne, eller efter optagelse på den europæiske liste med henblik på at bekræfte, at de overholder kravene i artikel 12.
4. Ud fra en vurdering af de oplysninger og den dokumentation, der er indgivet i overensstemmelse med stk. 2, afgør Kommissionen ved en gennemførelsesretsakt, om det pågældende skibsophugningsanlæg skal optages på den europæiske liste. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med den i artikel 27 omhandlede undersøgelsesprocedure.

Artikel 16

Oprettelse og ajourføring af den europæiske liste

1. Kommissionen fastlægger ved en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med den i artikel 27 omhandlede undersøgelsesprocedure en europæisk liste over skibsophugningsanlæg, som:
 - a) er beliggende i EU og er meddelt af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3
 - b) er beliggende uden for EU, og hvis optagelse er vedtaget i overensstemmelse med artikel 15, stk. 4.
2. Den europæiske liste offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende og på Kommissionens websted senest 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

3. Når den europæiske liste er vedtaget, ajourfører Kommissionen den ved gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med den i artikel 27 omhandlede undersøgelsesprocedure:
- a) med henblik på at optage et skibsophugningsanlæg på den europæiske liste i følgende tilfælde:
 - i) når det er blevet godkendt i henhold til artikel 13
 - ii) når dets optagelse på den europæiske liste er vedtaget i henhold til artikel 15, stk. 4
 - b) med henblik på at slette et skibsophugningsanlæg fra den europæiske liste i følgende tilfælde:
 - (1) hvis anlægget ikke længere opfylder kravene i artikel 12
 - (2) hvis anlægget har været optaget på listen i mere end fem år og ikke har dokumenteret, at det stadig opfylder kravene i artikel 12.
4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen alle oplysninger, der kan være relevante for ajourføringen af den europæiske liste. Kommissionen videresender alle relevante oplysninger til de øvrige medlemsstater.

AFSNIT IV – GENERELLE ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Artikel 17

Sprog

Overensstemmelsescertifikatet og ophugningscertifikatet udformes på et officielt sprog for den udstedende medlemsstat og oversættes, såfremt det anvendte sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, til et af disse sprog.

Artikel 18

Udpegning af kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af denne forordning, og underretter Kommissionen herom.

Artikel 19

Udpegning af kontaktpersoner

1. Medlemsstaterne og Kommissionen udpeger hver én eller flere kontaktpersoner, som informerer og vejleder de fysiske eller juridiske personer, der henvender sig til

vedkommende. Kommissionens kontaktperson sender medlemsstaternes kontaktpersoner alle modtagne spørgsmål, som vedrører medlemsstaterne, og omvendt.

2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om udpegning af kontaktpersoner.

Artikel 20

Møde mellem kontaktpersoner

Hvis medlemsstaterne anmoder derom, eller hvis Kommissionen finder det hensigtsmæssigt, tilrettelægger Kommissionen regelmæssigt et møde mellem kontaktpersonerne for at undersøge de spørgsmål, som gennemførelsen af denne forordning giver anledning til. Relevante interesserede parter indbydes til sådanne møder eller dele af møder, såfremt alle medlemsstater og Kommissionen er enige om, at dette er hensigtsmæssigt.

AFSNIT V – RAPPORTERING OG HÅNDHÆVELSE

Artikel 21

Underretnings- og rapporteringskrav for skibsredere

En skibsreder:

- a) underretter skriftligt administrationen senest 14 dage inden den planlagte start på ophugningen om hensigten om at ophugge et skib, således at administrationen kan forberede det syn og den certificering, der kræves i henhold til denne forordning
- b) fremsender til administrationen meddelelsen om den planlagte start på ophugningen af skibet, som skibsophugningsanlægget har indgivet i henhold til artikel 9, stk. 4, litra b)
- c) fremsender til administrationen meddelelsen om afslutningen af ophugningen, som skibsophugningsanlægget har indgivet i henhold til artikel 9, stk. 4, litra f).

Artikel 22

Rapporter fra medlemsstaterne

1. Hver medlemsstat indgiver en rapport til Kommissionen med følgende oplysninger:
 - a) en liste over skibe, der sejler under deres flag, for hvilke der udstedt et overensstemmelsescertifikat, navnet på skibsophugningsvirksomheden og skibsophugningsanlæggets beliggenhed i henhold til ophugningscertifikatet

- b) en liste over skibe, der sejler under deres flag, for hvilke en erklæring om færdiggørelse er modtaget
 - c) oplysninger om ulovlig ophugning og opfølgende foranstaltninger, som medlemsstaten har iværksat.
2. Hver medlemsstat indgiver rapporten senest den 31. december 2015 og derefter hvert andet år.
 3. Rapporterne indgives til Kommissionen elektronisk.

Artikel 23

Håndhævelse i medlemsstater

1. Medlemsstaterne sikrer, at der findes sanktioner, som er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har en afskrækkende virkning, mod skibe, som:
 - a) ikke om bord medbringer en fortegnelse over farlige materialer som fastsat i artikel 5 og 28
 - b) er sendt til ophugning uden at overholde de generelle krav til forberedelse af ophugning som omhandlet i artikel 6
 - c) er sendt til ophugning uden et overensstemmelsescertifikat som fastsat i artikel 6
 - d) er sendt til ophugning uden et ophugningscertifikat som fastsat i artikel 6
 - e) er sendt til ophugning uden skriftlig underretning af administrationen som fastsat i artikel 21
 - f) er blevet ophugget på en måde, der ikke er i overensstemmelse med skibsophugningsplanen som fastsat i artikel 7.
2. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Hvis et skib er sendt til ophugning på et skibsophugningsanlæg, der ikke er optaget på den europæiske liste, skal de anvendte sanktioner svare til den pris, som skibsrederen har modtaget for det pågældende skib.
3. Medlemsstaterne samarbejder bilateralt eller multilateralt med hinanden for at fremme forebyggelse og afsløring af potentiel omgåelse og overtrædelse af denne forordning.
4. Medlemsstaterne udpeger de medlemmer af deres faste personale, der er ansvarlige for det samarbejde, der er omhandlet i stk. 3. Disse oplysninger sendes til Kommissionen, som fordeler en samlet liste til disse medlemmer.
5. Hvis et skib sælges og inden for seks måneder efter dets salg sendes til ophugning på et skibsophugningsanlæg, der ikke er optaget på den europæiske liste, skal de anvendte sanktioner:

- (a) i fællesskab pålægges den sidste og næstsidste ejer af skibet, hvis skibet stadig sejler under en EU-medlemsstats flag
 - (b) kun pålægges den næstsidste ejer af skibet, hvis skibet ikke længere sejler under en EU-medlemsstats flag.
6. Medlemsstaterne kan vedtage undtagelser for sanktionerne i stk. 5, hvis skibsrederen ikke har solgt sit skib med henblik på at få det ophugget. I det tilfælde skal medlemsstaterne forlange dokumentation for skibsrederens påstand, herunder en kopi af salgskontrakten.
7. Medlemsstaterne meddeler regelmæssigt Kommissionen den nationale lovgivning vedrørende håndhævelsen af denne forordning og de gældende sanktioner.

Artikel 24

Anmodning om foranstaltninger

1. Fysiske eller juridiske personer, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en tilstrækkelig interesse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der vedrører overtrædelse af forordningen, eller som alternativt hævder, at en rettighed er krænkede, hvis en medlemsstats administrative regler stiller krav herom, har adgang til at meddele kontaktpersonerne i en medlemsstat bemærkninger vedrørende overtrædelse af denne forordning eller overhængende fare herfor, som de har kendskab til, og til at kræve, at den kompetente myndighed træffer foranstaltninger efter denne forordning.

Den interesse, som en hvilken som helst ikke-statslig organisation, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som opfylder alle krav efter national ret, måtte have, anses for en tilstrækkelig interesse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der vedrører overtrædelse af forordningen. Sådanne organisationer anses også for at have rettigheder, der kan krænkede, og kan hævde, at en rettighed er krænkede, hvis en medlemsstats administrative regler stiller krav herom.

2. En anmodning om foranstaltninger ledsages af relevante oplysninger og data til støtte for bemærkninger, der meddeles om sådanne overtrædelser af forordningen.
3. Hvis anmodningen om foranstaltninger og de ledsagende bemærkninger viser, at det er sandsynligt, at der foreligger en overtrædelse af forordningen, tager den kompetente myndighed sådanne bemærkninger og anmodninger i betragtning. Under disse omstændigheder giver den kompetente myndighed ophugningsvirksomheden lejlighed til at udtale sig om anmodningen om foranstaltninger og de ledsagende bemærkninger.
4. Den kompetente myndighed underretter hurtigst muligt og under alle omstændigheder i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i den nationale lovgivning de i stk. 1 omhandlede personer, som har indgivet bemærkninger til denne, om sin afgørelse om at efterkomme eller afslå anmodningen om foranstaltninger og begrundet afgørelsen.

5. Medlemsstaterne kan beslutte ikke at anvende stk. 1 og 4 i tilfælde af overhængende overtrædelse af denne forordning.

Artikel 25

Adgang til domstolsprøvelse

1. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 24, stk. 1, omhandlede personer har adgang til at få prøvet lovligheden af den kompetente myndigheds afgørelser, handlinger eller undladelser i henhold til denne forordning for en domstol eller et andet uafhængigt og upartisk offentligt organ, som er kompetent til at prøve den processuelle og materielle lovlighed heraf.
2. Denne forordning berører ikke bestemmelser i national ret, der regulerer adgangen til domstolsprøvelse, og nationale bestemmelser, hvorefter administrative klageprocedurer skal udtømmes, før der gives adgang til retslig prøvelse.

AFSNIT VI – AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 5, 9, 10 og 15, tillægges Kommissionen for en ubestemt periode fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Den i stk. 2 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den har virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller fra en senere dato, der fastsættes nærmere i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til stk. 2 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret

Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Denne frist forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 27

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til denne bestemmelse, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 28

Overgangsbestemmelser

1. En fortegnelse over farlige materialer skal være oprettet for alle skibe senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden.
2. Inden offentliggørelsen af den europæiske liste må medlemsstaterne kun godkende ophugning af skibe på anlæg, der er beliggende uden for EU, hvis det er verificeret, at skibsophugningsanlægget overholder kravene i artikel 12, ud fra oplysninger indgivet af skibsrederen, indgivet af skibsophugningsanlægget eller indhentet på anden måde.

Artikel 29

Ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006

Følgende litra føjes til artikel 1, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1013/2006:

"i) skibe, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. XX [*indsæt denne forordnings fulde titel*](*)).

(*) EUT L [...] af [...], s. [..]."

Artikel 30

Revision

Kommissionen tager denne forordnings bestemmelser op til revision senest to år efter datoen for Hongkongkonventionens ikrafttræden. Denne revision omfatter optagelse af anlæg, som er godkendt af Hongkongkonventionens parter, på den europæiske liste over skibsfhugningsanlæg med henblik på at undgå dobbeltarbejde og administrative byrder.

Artikel 31

Denne forordning træder i kraft på den 365. dag efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

PUNKTER TIL FORTEGNElsen OVER FARLIGE MATERIALER

1. Asbestholdige materialer
2. Ozonedbrydende stoffer: kontrollerede stoffer som defineret i artikel 1, stk. 4, i Montrealprotokollen om stoffer, der nedbryder ozonlaget, anført i bilag A, B, C eller E til denne protokol, som er gældende på tidspunktet for anvendelsen eller fortolkningen af dette bilag. Ozonedbrydende stoffer, der kan findes om bord på skibe, omfatter, men er ikke begrænset til:
 - halon 1211, bromchlordifluormethan
 - halon 1301, bromtrifluormethan; halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (også kaldet halon 114B2)
 - CFC-11 trichlorfluormethan, CFC-12 dichlordifluormethan, CFC-113 1,1,2-trichlor-1,2,2-trifluorethan
 - CFC-114 1,2-dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan, CFC-115 chlorpentafluorethan.
3. Materialer, der indeholder polychlorerede biphenyler (PCB)
4. Antifoulingprodukter og -systemer, der er omhandlet i bilag I til den internationale konvention om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe (AFS-konventionen)
5. Materialer, der indeholder perfluorooktansulfonat og derivater heraf (PFOS)
6. Cadmium og cadmiumforbindelser
7. Hexavalent chrom og hexavalente chromforbindelser
8. Bly og blyforbindelser
9. Kviksølv og kviksølvforbindelser
10. Polybromerede biphenyler (PBB)
11. Polybromerede diphenylethere (PBDE)
12. Polychlorerede naphthalener (over 3 chloratomer)
13. Radioaktive stoffer
14. Visse korte chlorparaffiner (alkaner, C10-C13, chlor)
15. Bromerede flammehæmmere (HBCDD)

BILAG II

FORMULAR TIL MEDDELELSE AF PLANLAGT START PÅ SKIBSOPHUGNING

..... (skibsofhugningsanlæggets navn)

på adressen (skibsofhugningsanlæggets fulde adresse)

optaget på den europæiske liste oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX af om ophugning af skibe og godkendt til at foretage skibsofhugning af administrationen i

..... (godkendelsessted)

af (fuld betegnelse for den kompetente myndighed)

den (dd/mm/åååå)..... (udstedelsesdato)

meddeler herved, at skibsofhugningsanlægget i enhver henseende er parat til at påbegynde ophugningen af

fartøjet (IMO-nummer)

Ophugningscertifikat udstedt i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX af om ophugning af skibe af administrationen i

..... (fuld betegnelse for stat)

af (fuld betegnelse for person eller organisation med bemyndigelse i henhold til forordning (EU) nr. XXXX)

den (dd/mm/åååå)..... (udstedelsesdato) er vedhæftet.

Underskrift

BILAG III

FORMULAR TIL ERKLÆRING OM FÆRDIGGØRELSE

Dette dokument er en erklæring om færdiggørelse af ophugningen af skibet
..... (skibets navn, da det blev modtaget til ophugning/på tidspunktet for
afregistrering)

Oplysninger om skibet, som det blev modtaget til ophugning

Kendingsnummer eller bogstaver	
Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Bygget den	

DET BEKRÆFTES HERVED, AT:

skibet er blevet ophugget i overensstemmelse med ophugningsplanen og Europa-Parlamentets
og Rådets forordning (EU) nr. XXXX af om ophugning af skibe på:

..... (det godkendte skibsophugningsanlægs navn og beliggenhed)

ophugningen af skibet blev afsluttet den: (dd/mm/åååå) (dato for
færdiggørelse)

udstedt i (sted for udstedelse af færdiggørelseserklæring) den
(dd/mm/åååå) (udstedelsesdato)

(underskrift for ejeren af skibsophugningsanlægget eller dennes repræsentant)

BILAG IV

FORMULAR TIL OVERENSSTEMMELSESCERTIFIKAT

(Officielt stempel) (Land)

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX af om ophugning af skibe (i det følgende benævnt "forordningen")

med bemyndigelse fra regeringen i

..... *(medlemsstatens navn)*

af

..... *(person eller organisation med bemyndigelse i henhold til forordningen)*

Oplysninger om skibet

Skibets navn	
Kendingsnummer eller bogstaver	
Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Bygget den	

Oplysninger om del I i fortegnelsen over farlige materialer

Id-/kontrolnummer for del I i fortegnelsen over farlige materialer:

.....

DET ATTESTERES HERMED:

16. at skibet er blevet synet i overensstemmelse med artikel 8 i forordningen
17. at dette syn bekræfter, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

Dato for syn, som dette certifikat er baseret på:
..... (dd/mm/åååå)

Dette certifikat er gyldigt indtil den:
(dd/mm/åååå)

Udstedt i: (*sted for udstedelse af certifikat*)
(dd/mm/åååå).....

(*udstedelsesdato*) (*den udstedende persons underskrift*)

(*den udstedende myndigheds stempel*)

PÅTEGNING FOR AT FORLÆNGE GYLDIGHEDEN AF CERTIFIKAT UDSTEDT FOR EN PERIODE PÅ UNDER FEM ÅR²⁷

Skibet overholder de relevante bestemmelser i forordningen, og dette certifikat er i henhold til artikel 10 i forordningen gyldigt indtil den (dd/mm/åååå):

Underskrift: (*den påtegningsberettigedes underskrift*)

Sted:

Dato: (dd/mm/åååå)

(*den udstedende myndigheds stempel*)

PÅTEGNING, NÅR PERIODISK SYN ER FORETAGET²⁸

Skibet overholder de relevante bestemmelser i forordningen, og dette certifikat er i henhold til artikel 10 i forordningen gyldigt indtil den (dd/mm/åååå):.....

Underskrift: (*den påtegningsberettigedes underskrift*)

Sted:

Dato: (dd/mm/åååå)

(*den udstedende myndigheds stempel*)

²⁷ Denne side af påtegningen ved syn gengives og føjes til certifikatet, hvis administrationen finder det nødvendigt.

²⁸ Denne side af påtegningen ved syn gengives og føjes til certifikatet, hvis administrationen finder det nødvendigt.

**PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS
GYLDIGHEDSPERIODE, INDTIL SKIBET NÅR DEN HAVN, HVOR SKIBET SKAL
SYNES, ELLER FOR EN HENSTANDSPERIODE ²⁹**

Dette certifikat er i henhold til artikel 10 i forordningen gyldigt indtil den (dd/mm/åååå):

.....

Underskrift: *(den påtegningsberettigedes underskrift)*

Sted:.....

Dato: (dd/mm/åååå).....

(den udstedende myndigheds stempel)

PÅTEGNING OM YDERLIGERE SYN ³⁰

Ved et yderligere syn i henhold til artikel 8 i forordningen blev det konstateret, at skibet er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i forordningen.

Underskrift: *(den påtegningsberettigedes underskrift)*

Sted:.....

Dato: (dd/mm/åååå).....

(den udstedende myndigheds stempel)

²⁹ Denne side af påtegningen ved syn gengives og føjes til certifikatet, hvis administrationen finder det nødvendigt.

³⁰ Denne side af påtegningen ved syn gengives og føjes til certifikatet, hvis administrationen finder det nødvendigt.

BILAG V

FORMULAR TIL OPHUGNINGSCERTIFIKAT

(Officielt stempel) (Stat)

Udstedt i henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXXX af om ophugning af skibe (i det følgende benævnt "forordningen") med bemyndigelse fra regeringen i:

..... (medlemsstatens navn)

af

..... (person eller organisation med bemyndigelse i henhold til forordningen)

Oplysninger om skibet

Skibets navn	
Kendingsnummer eller bogstaver	
Registreringshavn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Skibsrederens navn og adresse	
Skibsrederens IMO-identifikationsnummer	
Virksomhedens IMO-identifikationsnummer	
Bygget den	

Oplysninger om skibsophugningsanlæg

Skibsophugningsanlæggets navn	
Registreringsnummer for ophugningsvirksomhed ³¹	

³¹ Id-nummer på den europæiske liste.

Fuldstændig adresse	
Udløbsdato for dokument for overensstemmelse med forordningen	

Oplysninger om fortegnelsen over farlige materialer

Id-/kontrolnummer for fortegnelsen over farlige materialer:

Oplysninger om skibsophugningsplan

Id-/kontrolnummer for skibsophugningsplan:

Bemærk: Skibsophugningsplanen som fastsat i forordningens artikel 7 er en vigtig del af ophugningscertifikatet og skal altid ledsage ophugningscertifikatet.

DET ATTESTERES HERMED:

1. at skibet er blevet synet i overensstemmelse med artikel 8 i forordningen
2. at skibet har en gyldig fortegnelse over farlige materialer i overensstemmelse med artikel 5 i forordningen
3. at skibsophugningsplanen som fastsat i artikel 7 i forordningen korrekt afspejler oplysningerne i fortegnelsen over farlige materialer som fastsat i artikel 5 i forordningen og indeholder oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af kriterier for "sikkert til adgang" og "sikkert til svejsning mv."
4. at det skibsophugningsanlæg, hvor skibet ophugges, er optaget på den europæiske liste i overensstemmelse med artikel 16 i forordningen.

Dette certifikat er gyldigt indtil den (dd/mm/åååå) (dato).

Udstedt i: (sted for udstedelse af certifikat)

(dd/mm/åååå)

(udstedelsesdato) (den udstedende persons underskrift)

(den udstedende myndigheds stempel)

**PÅTEGNING OM FORLÆNGELSE AF CERTIFIKATETS
GYLDIGHEDSPERIODE, INDTIL SKIBET NÅR HAVNEN FOR
OPHUGNINGSANLÆGGET, ELLER FOR EN HENSTANDSPERIODE ³²**

³² Denne side af påtegningen ved syn gengives og føjes til certifikatet, hvis administrationen finder det nødvendigt.

Dette certifikat er i henhold til artikel 8 i forordningen gyldigt for én direkte sejlads

fra havnen:

til havnen:

Underskrift: (*den påtegningsberettigedes underskrift*)

Sted:.....

Dato: (dd/mm/åååå).....

(den udstedende myndigheds stempel)

BILAG VI

FORMULAR TIL IDENTIFIKATION AF SKIBSOPHUGNINGSANLÆG

Identifikation af skibsofhugningsanlægget

Skibsofhugningsanlæggets navn	
Registreringsnummer	for
Skibsofhugningsanlæggets fulde adresse	
Primær kontaktperson	
Telefonnummer	
E-mail-adresse	
Navn, adresse og kontaktoplysninger for ophugningsvirksomheden	
Arbejdssprog	