



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Γενικό πλαίσιο και αιτιολόγηση της πρότασης

Οι περιβαλλοντικά αθέμιτες και επισφαλείς πρακτικές για τη διάλυση των πλοίων εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο σοβαρών ανησυχιών. Στο τέλος της περιόδου εκμετάλλευσής τους, τα περισσότερα εμπορικά ποντοπόρα σκάφη μεγάλου μεγέθους διαλύονται σε μονάδες όπου χρησιμοποιούνται μέθοδοι με σημαντικό αντίκτυπο για το περιβάλλον και την υγεία. Οι αρνητικές αυτές πτυχές εμποδίζουν την ανακύκλωση των πλοίων να καταστεί μια πραγματικά βιώσιμη βιομηχανία.

Η κατάσταση ενδέχεται να επιδεινωθεί, καθώς τα επόμενα χρόνια αναμένεται να σταλούν πολυάριθμα πλοία για διάλυση, ως αποτέλεσμα της πλεονάζουσας ικανότητας του παγκόσμιου στόλου, η οποία εκτιμάται ότι θα συνεχίσει να υφίσταται τουλάχιστον για τα επόμενα 5 έως 10 έτη. Επιπλέον, το επερχόμενο σημείο αιχμής για τις ανακυκλώσεις πλοίων που θα πραγματοποιηθούν πλησίον της ημερομηνίας σταδιακής κατάργησης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους (2015) αναμένεται να ωφελήσει ιδιαίτερα την πλειονότητα των μονάδων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Ο κανονισμός για τη μεταφορά αποβλήτων¹ εφαρμόζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση τις απαιτήσεις της σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με τον έλεγχο των διασυνοριακών διακινήσεων επικινδύνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους. Εφαρμόζει επίσης τη διάταξη μιας τροποποίησης της σύμβασης (επονομαζόμενη «τροποποίηση απαγόρευσης»), η οποία απαγορεύει τις εξαγωγές επικινδύνων αποβλήτων σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ. Η εν λόγω τροποποίηση δεν έχει τεθεί ακόμη σε ισχύ σε διεθνές επίπεδο λόγω ανεπαρκούς αριθμού επικυρώσεων.

Σύμφωνα με τον κανονισμό για τη μεταφορά αποβλήτων, τα πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ και αποστέλλονται προς διάλυση, ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα, επειδή περιέχουν επικίνδυνες ουσίες. Λόγω αυτής της ιδιότητας, τα πλοία αυτά μπορούν να διαλύονται μόνο σε χώρες που είναι μέλη του ΟΟΣΑ. Ωστόσο, η νομοθεσία αυτή παρακάμπτεται σχεδόν συστηματικά από τα πλοία που φέρουν σημαία της ΕΕ², γεγονός που καθιστά αναποτελεσματικούς τόσο τους διεθνείς κανόνες, όσο και την ενωσιακή νομοθεσία.

Η εκτεταμένη μη συμμόρφωση σχετίζεται, κατά πρώτο λόγο, με το έλλειμμα διαθέσιμου δυναμικού ανακύκλωσης στις χώρες που είναι μέλη του ΟΟΣΑ, ιδίως για τα μεγαλύτερα πλοία. Το υφιστάμενο δυναμικό σε ευρωπαϊκό επίπεδο χρησιμοποιείται για τη διάλυση μικρών και κρατικών πλοίων, αλλά όχι για εμπορικά ποντοπόρα πλοία μεγάλου μεγέθους. Όπως και στην περίπτωση της ναυπήγησης, τις τελευταίες δεκαετίες η διάλυση των πλοίων μεταφέρθηκε από τις ευρωπαϊκές χώρες σε χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ για οικονομικούς λόγους (ζήτηση χάλυβα, χαμηλό κόστος εργασίας, μη εσωτερίκευση του περιβαλλοντικού κόστους). Συνεπώς, η επιλογή της ανάπτυξης επιπλέον δυναμικού διάλυσης στην Ευρώπη δεν κατέστη οικονομικώς εφικτή.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων.

² Το 2009, πάνω από το 90 % των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ διαλύθηκαν εκτός των χωρών του ΟΟΣΑ, κυρίως σε χώρες της νότιας Ασίας.

Εκτός των χωρών του ΟΟΣΑ υπάρχει σημαντικό δυναμικό ανακύκλωσης, και συγκεκριμένα στην Κίνα, την Ινδία, το Πακιστάν και το Μπαγκλαντές. Αναμένεται ότι οι μονάδες που βρίσκονται σε χώρες μέλη του ΟΟΣΑ, στην Κίνα, καθώς επίσης και ορισμένες μονάδες που βρίσκονται στην Ινδία θα καταφέρουν να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ έως το 2015.

Στην πραγματικότητα, το υφιστάμενο διαθέσιμο δυναμικό της Κίνας (2,83 εκατ. LDT³ το 2009) επαρκεί ήδη κατά πολύ για την επεξεργασία όλων των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ έως το 2030 (ο μέγιστος ετήσιος όγκος για την περίοδο 2012-2030 θα ανέλθει στα 1,88 εκατ. LDT), ενώ μια νέα μονάδα με δυναμικό 1 εκατ. LDT θα ξεκινήσει προσεχώς τη λειτουργία της. Πρόκειται για το αποτέλεσμα των δράσεων που ανέλαβαν οι δημόσιες αρχές για την προώθηση ειδικά της πράσινης ανακύκλωσης των πλοίων και το κλείσιμο μονάδων που δεν πληρούν τα πρότυπα, καθώς επίσης και των επενδύσεων που πραγματοποίησαν υπεύθυνοι ευρωπαίοι πλοιοκτήτες σε μονάδες ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον ανακύκλωσης.

Αφετέρου, η υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς ανακύκλωσης πλοίων ευνοεί τις μονάδες στο Μπαγκλαντές, την Ινδία και (σε μικρότερο βαθμό) το Πακιστάν, ενώ ανταγωνιστές από την ΕΕ, την Τουρκία και την Κίνα, οι οποίοι διαθέτουν υψηλότερα τεχνικά πρότυπα, δεν καταφέρνουν να καταλάβουν παρά μικρά μόνο τμήματα της αγοράς, όπως πλοία μικρού μεγέθους και κρατικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών πλοίων ή του στόλου δεσμευμένων πλοιοκτητών.

Τέλος, η ισχύουσα νομοθεσία δεν είναι προσαρμοσμένη στις ιδιαιτερότητες των πλοίων. Είναι δύσκολο να καθοριστεί το στάδιο στο οποίο τα πλοία μετατρέπονται σε απόβλητα. Οι αποφάσεις των πλοιοκτητών να στείλουν τα πλοία τους για ανακύκλωση βασίζονται σε μια οικονομική σύγκριση του κόστους και των οφελών που προκύπτουν από τη διατήρηση ενός πλοίου σε λειτουργία και την αποστολή του προς διάλυση.

Στην περίπτωση λήψης αυτής της απόφασης, ενώ το πλοίο βρίσκεται σε διεθνή ύδατα ή σε ύδατα που εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του κράτους ανακύκλωσης, είναι πολύ δύσκολη έως αδύνατη ή εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπει ο κανονισμός για τη μεταφορά αποβλήτων. Επιπλέον, τα εμπορικά πλοία που αποπλέουν από ευρωπαϊκούς λιμένες και ευρωπαϊκά ύδατα συνήθως αξιοποιούν τον τελευταίο πλου τους παραδίδοντας εμπορεύματα στην Ασία πριν μεταβούν προς διάλυση. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν δηλώσει την πρόθεσή του να στείλει ένα πλοίο προς διάλυση κατά τον απόπλου του από λιμένα της ΕΕ, οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν γενικά τη δυνατότητα να παρέμβουν. Ο κανονισμός περί μεταφοράς αποβλήτων θεσπίζει δικαιώματα και υποχρεώσεις για το κράτος εξαγωγής, το κράτος εισαγωγής και, κατά περίπτωση, για τα κράτη διέλευσης. Ωστόσο, τα κράτη λιμένα δεν ενημερώνονται απαραίτητα σχετικά με την πρόθεση ενός πλοιοκτήτη να στείλει ένα πλοίο προς ανακύκλωση. Τέλος, δεν είναι σπάνια πρακτική για ένα πλοίο να πωληθεί σε άλλον φορέα εκμετάλλευσης υπό το πρόσχημα ότι το πλοίο θα συνεχίσει την εμπορική του δραστηριότητα, αποκλειστικά για να μεταφερθεί σε μονάδα διάλυσης πλοίων.

Προκειμένου να εφαρμόσουν την ισχύουσα νομοθεσία και, ειδικότερα, την απαγόρευση εξαγωγών πλοίων που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ, τα

³ Τις περισσότερες φορές το βάρος ενός πλοίου προς διάλυση εκφράζεται σε τόνους εκτοπίσματος άφορτου πλοίου (LDT), που υπολογίζεται χωρίς φορτίο, καύσιμα, υδάτινο έρμα, κ.λπ. και σχεδόν ισούται με το βάρος του χάλυβα ενός σκάφους.

κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν δυσανάλογες προσπάθειες σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας, δεδομένης της έλλειψης δυναμικού ανακύκλωσης στις χώρες που είναι μέλη του ΟΟΣΑ, καθώς επίσης και της νομικής δυνατότητας οποιουδήποτε πλοίου να αλλάξει το κράτος νηολόγησής του («κράτος σημαίας»).

Προκειμένου να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση, τα μέρη της σύμβασης της Βασιλείας ζήτησαν, το 2004, από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) να θεσπίσει δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων⁴. Το 2006, τα μέρη της σύμβασης της Βασιλείας χαιρέτισαν τις ενέργειες του ΔΝΟ για την κατάρτιση του σχεδίου σύμβασης για την ανακύκλωση πλοίων και αναγνώρισαν ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η επικάλυψη μηχανισμών με τον ίδιο στόχο. Από τα μέρη ζητήθηκε να διενεργήσουν μια αξιολόγηση του επιπέδου ελέγχου και εφαρμογής που θεσπίζει το πλήρες κείμενο της σύμβασης της Βασιλείας και μια αξιολόγηση του προσδοκώμενου επιπέδου ελέγχου και εφαρμογής που θα προβλέπεται στο πλήρες σχέδιο της σύμβασης για την ανακύκλωση πλοίων, καθώς επίσης και να συγκρίνουν τις δύο συμβάσεις⁵.

Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά κατάλληλη ανακύκλωση των πλοίων (εφεξής «η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ») εγκρίθηκε, τον Μάιο του 2009, από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Μόλις τεθεί σε ισχύ, η εν λόγω σύμβαση θα υποχρεώσει τα μέρη (συμπεριλαμβανομένων και των κρατών μελών) να στέλνουν προς διάλυση τα εμπορικά πλοία μεγάλου μεγέθους μόνο σε χώρες που έχουν προσχωρήσει στη σύμβαση. Στις χώρες αυτές μπορεί να περιλαμβάνονται χώρες της Ασίας, των οποίων οι μονάδες διάλυσης πλοίων θα πρέπει να πληρούν τα διεθνώς εγκεκριμένα πρότυπα (τα οποία είναι υψηλότερα από τα ισχύοντα). Οι μονάδες αυτές θα πρέπει να επεξεργάζονται τα πλοία που προέρχονται από χώρες που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση με τρόπο παρόμοιο με τα πλοία που φέρουν σημαίες μερών της σύμβασης (ρήτρα «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης»).

Η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ εγκρίθηκε το 2009, αλλά πρέπει να κυρωθεί από επαρκή αριθμό μεγάλων κρατών σημαίας και ανακύκλωσης, ώστε να τεθεί σε ισχύ και να αρχίσει να αποδίδει καρπούς, γεγονός που δεν αναμένεται να συμβεί πριν το 2020. Η παρούσα σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ είκοσι τέσσερις μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία θα πληρωθούν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- έχει υπογραφεί από 15 κράτη τουλάχιστον χωρίς επιφύλαξη ως προς την κύρωση, αποδοχή ή έγκριση ή έχουν κατατεθεί πράξεις επικύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης,
- ο συνολικός εμπορικός στόλος των κρατών αυτών αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και
- ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία ισούται τουλάχιστον με το 3 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της συνολικής εμπορικής ναυτιλίας των κρατών αυτών.

Τα μέρη της σύμβασης της Βασιλείας χαιρέτισαν την έγκριση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ το 2010⁶ και ξεκίνησαν μια προκαταρκτική αξιολόγηση του κατά πόσο η σύμβαση του

⁴ Απόφαση VII/26 για την περιβαλλοντικώς ορθή διαχείριση της διάλυσης πλοίων, η οποία εκδόθηκε κατά την 7η Διάσκεψη των Μερών της Σύμβασης της Βασιλείας.

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

⁶ Απόφαση OEWG-VII/12 σχετικά με την περιβαλλοντικώς ορθή διαχείριση της διάλυσης των πλοίων.

Χονγκ Κονγκ θεσπίζει ένα επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπει η σύμβαση της Βασιλείας⁷.

Τον Απρίλιο του 2010 η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη ολοκλήρωσαν την αξιολόγησή τους, από την οποία προέκυψε ότι η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ δείχνει να παρέχει ένα επίπεδο ελέγχου και εφαρμογής ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπει η σύμβαση της Βασιλείας για τα πλοία που έχουν χαρακτηριστεί ως απόβλητα βάσει της τελευταίας⁸.

Τον Οκτώβριο του 2011, τα μέρη της σύμβασης της Βασιλείας εξέφρασαν προτροπές για την κύρωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έναρξη ισχύος της⁹.

Η Επιτροπή εξέδωσε Πράσινη Βίβλο σχετικά με τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων το 2007 και ανακοίνωση σχετικά με μια ενωσιακή στρατηγική για τη διάλυση των πλοίων¹⁰ το 2008. Η στρατηγική αυτή εστιάζεται σε μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών διάλυσης των πλοίων το συντομότερο δυνατό, μεταξύ άλλων για την ενδιάμεση περίοδο πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, δηλαδή τη διαχείριση βασικών στοιχείων της σύμβασης, την ενθάρρυνση της εθελοντικής δράσης του κλάδου, την παροχή τεχνικής συνδρομής και στήριξης σε αναπτυσσόμενες χώρες και τη βελτίωση της επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας. Η στρατηγική είχε τα ακόλουθα αποτελέσματα:

- έγκριση σύμβασης, η οποία θα ενισχύσει την ανακύκλωση πλοίων με διαδικασίες προσαρμοσμένες στις ιδιαιτερότητες των πλοίων και λεπτομερείς απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να τηρούν οι βελτιωμένες μονάδες ανακύκλωσης,
- στήριξη για τις εθελούσιες δράσεις από το βιομηχανικό κλάδο πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης:
 - εθελούσια τήρηση των απαιτήσεων και των κατευθυντηρίων γραμμών της σύμβασης (για παράδειγμα, κατάρτιση καταλόγου επικίνδυνων ουσιών),
 - έγκριση πράσινων συμβάσεων πώλησης,
- επενδύσεις σε ασφαλείς και περιβαλλοντικά κατάλληλες μονάδες ανακύκλωσης, διενέργεια μελετών, εφαρμογή ερευνητικών και πιλοτικών προγραμμάτων για την αξιολόγηση των εξελίξεων και προώθηση των τεχνολογιών βελτίωσης της ανακύκλωσης για πλοία που εμπίπτουν στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ και άλλα πλοία, ανάληψη δράσεων από την Επιτροπή για την καλύτερη εφαρμογή του κανονισμού περί μεταφοράς αποβλήτων, όταν ειδοποιηθεί ότι συγκεκριμένα πλοία θα σταλούν προς διάλυση,
- παροχή στήριξης σε κράτη ανακύκλωσης πλοίων μέσω επιχορήγησης στο πλαίσιο του θεματικού προγράμματος για το περιβάλλον και την αειφόρο διαχείριση των φυσικών πόρων, συμπεριλαμβανομένης της ενέργειας (ENRTP) στο «παγκόσμιο

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

⁸ Τα στοιχεία που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της είναι διαθέσιμα στην εξής διεύθυνση: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Απόφαση X/ AA σχετικά με την περιβαλλοντικά ορθή διάλυση πλοίων, η οποία εκδόθηκε κατά την 10η διάσκεψη των μερών της σύμβασης της Βασιλείας.

¹⁰ Ανακοίνωση COM(2008) 767 τελικό, της 19ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων και εκτίμηση επιπτώσεων της στρατηγικής αυτής στο έγγραφο εργασιών των υπηρεσιών της Επιτροπής SEC(2008) 2846.

πρόγραμμα για την βιώσιμη ανακύκλωση πλοίων», το οποίο διαχειρίζονται από κοινού οι γραμματείες της σύμβασης της Βασιλείας, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

1.2. Στόχος της πρότασης

Στόχος του κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων είναι η σημαντική μείωση των αρνητικών επιπτώσεων που συνδέονται με την ανακύκλωση των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ, ειδικότερα στη νότια Ασία, αποφεύγοντας την πρόκληση περιττής οικονομικής επιβάρυνσης. Ο προτεινόμενος κανονισμός θέτει σε ισχύ την πρώτη εφαρμογή των απαιτήσεων της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, επισπεύδοντας συνεπώς την έναρξη ισχύος της σε παγκόσμιο επίπεδο.

1.3. Υφιστάμενες διατάξεις στον τομέα που αφορά η πρόταση

Η πρόταση αφορά την έκδοση κανονισμού σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων. Πρόθεση του νέου κανονισμού είναι η αντικατάσταση του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006¹¹ σχετικά με τα πλοία που εμπίπτουν στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Κατά τη διενέργεια της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα νομοθετική πρόταση, η Επιτροπή συμμετείχε σε διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους κύκλους συμφερόντων και αξιοποίησε την εξωτερική τεχνογνωσία μέσω δημόσιας διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο του 2009 και τεσσάρων εργαστηρίων εμπειρογνομώνων.

Οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι κύκλοι συμφερόντων εξέφρασαν σαφώς τη στήριξή τους προς την άμεση επικύρωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ από τα κράτη μέλη της ΕΕ, ώστε να επιταχυνθεί η έναρξη ισχύος της μέσω της ενθάρρυνσης της επικύρωσης από άλλα κράτη. Πολλοί ενδιαφερόμενοι κύκλοι συμφερόντων υποστηρίζουν την πρώτη εφαρμογή της σύμβασης από την ΕΕ, διότι θεωρούν ότι η αναμονή έως την έναρξη ισχύος της είναι απαράδεκτη, τη στιγμή που οι εργαζόμενοι στον τομέα διάλυσης πλοίων συνεχίζουν να σκοτώνονται ή να τραυματίζονται κατά την εργασία τους και το περιβάλλον πλήττεται σε σημαντικό βαθμό. Ορισμένοι θεωρούν ότι η ΕΕ δεν πρέπει να επιβάλει επιπλέον απαιτήσεις, οι οποίες υπερβαίνουν τη συνθήκη. Οι παρατηρήσεις, η σύνοψη των απαντήσεων στη δημόσια διαβούλευση και οι εκθέσεις σχετικά με το εργαστήριο των ενδιαφερόμενων κύκλων συμφερόντων διατίθενται στο διαδίκτυο¹².

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και το Συμβούλιο διεξήγαγαν συζητήσεις σχετικά με την ανακοίνωση και εξέδωσαν σχετικό

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τις μεταφορές αποβλήτων.

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

ψήφισμα στις 26 Μαρτίου 2009¹³, μια γνωμοδότηση στις 13 Μαΐου 2009¹⁴ και συμπεράσματα στις 21 Οκτωβρίου 2010¹⁵ σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης πλοίων.

2.2. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση επιπτώσεων για να εξετάσει τις επιλογές σχετικά με το καθεστώς ανακύκλωσης πλοίων που μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά. Η ανάλυση αφορούσε τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των διαφόρων επιλογών.

Οι συστάσεις της επιτροπής εκτίμησης επιπτώσεων (IAB) ελήφθησαν υπόψη, με τις βασικές τροποποιήσεις σχετικά με την ανάγκη σαφέστερου καθορισμού του προβλήματος, τη σαφέστερη παρουσίαση των ήδη ανειλημμένων δράσεων στα κράτη ανακύκλωσης πλοίων στο πλαίσιο του σεναρίου αναφοράς, την ενίσχυση της λογικής των παρεμβάσεων, την καλύτερη σύνδεση μεταξύ των ειδικών και επιχειρησιακών στόχων και των προβλημάτων και των κινητήριων μοχλών και την ενίσχυση της αξιολόγησης των επιλογών πολιτικής ιδιαίτερα σε σχέση με τις ενδεχόμενες μελλοντικές δυσκολίες ως προς την επιβολή και τη συμμόρφωση.

Μόνο η δέσμη μέτρων πολιτικής Δ καλύπτει πλήρως τους προσδιορισθέντες στόχους, όπως καταδεικνύεται στην εκτίμηση επιπτώσεων.

Η επιλογή αυτή συνίσταται στην έκδοση ενός ad hoc κανονισμού που θα καλύπτει τα πλοία που εμπίπτουν στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ (εμπορικά ποντοπόρα πλοία μεγάλου μεγέθους). Ο κανονισμός αυτός αναμένεται να καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ, να υλοποιήσει έγκαιρα τις απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και, κατά τα προβλεπόμενα στη σύμβαση, να περιλαμβάνει αυστηρότερες απαιτήσεις στον τομέα του περιβάλλοντος για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων. Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα μπορούν να στέλνονται για ανακύκλωση μόνο σε μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις.

Τα κράτη μέλη της ΕΕ θα ενημερώνονται εγγράφως και εγκαίρως σχετικά με την πρόθεση του πλοιοκτήτη να στείλει ένα πλοίο για ανακύκλωση. Η απαίτηση αυτή και η θέσπιση κυρώσεων τουλάχιστον ισοδύναμων με εκείνες που εφαρμόζονται δυνάμει της ισχύουσας νομοθεσίας θα εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση. Παρόλο που είναι δύσκολο να αναμένει κανείς από τις υφιστάμενες μονάδες «προσάραξης» να ανταποκριθούν σε αυτές τις απαιτήσεις, υπάρχει πιθανότητα οι αναβαθμισμένες μονάδες να καταφέρουν να συμμορφωθούν με τα κριτήρια αυτά στο μέλλον. Για την αποφυγή της σύγχυσης, των αλληλεπικαλύψεων και του διοικητικού φόρτου, τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νέας αυτής νομοθεσίας δεν θα καλύπτονται πλέον από τον κανονισμό περί μεταφοράς αποβλήτων.

Η εν λόγω δέσμη μέτρων πολιτικής αποτελεί τη βάση για την παρούσα πρόταση.

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

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Σύνοψη της πρότασης

Η παρούσα νομοθετική πρόταση αφορά, μέσω ενός νέου ad hoc κανονισμού, τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ (εμπορικά ποντοπόρα πλοία μεγάλου μεγέθους). Καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής των πλοίων που φέρουν σημαία της ΕΕ, εφαρμόζει ορισμένες από τις απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ (κατάρτιση καταλόγου επικίνδυνων ουσιών, υποχρέωση ανακύκλωσης πλοίων σε ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον μονάδες, γενικές απαιτήσεις που ισχύουν για τα πλοία πριν την ανακύκλωση) και, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη σύμβαση, περιλαμβάνει αυστηρότερες περιβαλλοντικές διατάξεις, οι οποίες είναι απαραίτητες πριν την έναρξη ισχύος της σύμβασης (απαιτήσεις για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων, κατάρτιση ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων, σύναψη σύμβασης μεταξύ του πλοιοκτήτη και της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων).

Υποχρέωση εκπόνησης και τήρησης καταλόγου επικίνδυνων ουσιών που βρίσκονται στα πλοία

Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα πρέπει να εκπονήσουν και να τηρούν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσής τους κατάλογο των επικίνδυνων ουσιών που βρίσκονται στα πλοία. Ενώ από τα νέα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους ζητείται να καταρτίσουν άμεσα τον κατάλογο, τα υφιστάμενα πλοία θα έχουν στη διάθεσή τους πέντε έτη, εκτός εάν σταλούν προς διάλυση νωρίτερα.

Ο κατάλογος αυτός πρέπει να επικαιροποιείται και να συμπληρώνεται πριν την αποστολή του πλοίου για ανακύκλωση, ώστε να διασφαλίζεται ότι η επιλεγμένη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων έχει τη δυνατότητα και την άδεια να διαχειρίζεται όλες τις επικίνδυνες ουσίες και τα επικίνδυνα απόβλητα που υπάρχουν στο πλοίο.

Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους θα πρέπει να υφίστανται διάλυση σε ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον μονάδες ανακύκλωσης πλοίων

Με βάση τις τεχνικές απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ καταρτίστηκε ένας κατάλογος που καθορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούν οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων. Προστέθηκαν επιπλέον απαιτήσεις, προκειμένου να προστατευθεί καλύτερα η ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και ιδιαίτερα να διασφαλιστεί η επεξεργασία όλων των επικίνδυνων αποβλήτων με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο στις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων και σε περίπτωση που μεταφερθούν σε μονάδες διαχείρισης αποβλήτων.

Οι μεμονωμένες μονάδες ανακύκλωσης που πληρούν αυτές τις προδιαγραφές θα υποβάλουν αίτηση για την εγγραφή τους στον ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων. Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ θα μπορούν να αποστέλλονται για ανακύκλωση μόνο σε μονάδες που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Μόλις τεθεί σε ισχύ η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, τα μέρη θα πρέπει να εκπονήσουν και να μεταβιβάσουν καταλόγους μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που έχουν εξουσιοδοτήσει σύμφωνα με τη σύμβαση. Οι κατάλογοι αυτοί θα διαβιβαστούν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, ο οποίος θα κρίνει κατά περίπτωση για την κυκλοφορία τους. Θα είναι απαραίτητη η αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων, όταν οι εν λόγω κατάλογοι μονάδων καταστούν διαθέσιμοι σε διεθνές επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθεί ο διοικητικός φόρτος και οι επικαλύψεις των εργασιών με τον ευρωπαϊκό

κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να θεσπιστεί ένας μηχανισμός αμοιβαίας αναγνώρισης.

Ειδικές απαιτήσεις πριν την ανακύκλωση

Τα πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους θα πρέπει να ελαχιστοποιήσουν την ποσότητα επικίνδυνων αποβλήτων που βρίσκονται επί του πλοίου (τα οποία μπορεί επίσης να βρίσκονται σε υπολείμματα εμπορευμάτων, στο μαζούτ, κ.λπ.) πριν παραδοθεί το πλοίο σε μονάδα ανακύκλωσης.

Στην ειδική περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία φθάνουν στην εγκατάσταση ανακύκλωσης έτοιμα να πιστοποιηθούν ως «ασφαλή προς είσοδο» ή «ασφαλή για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες», ώστε να αποφευχθούν εκρήξεις και (θανατηφόρα) ατυχήματα μεταξύ των εργαζομένων στις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων.

Βελτίωση της συμμόρφωσης με την ενωσιακή νομοθεσία

Σε αντίθεση με την ισχύουσα νομοθεσία, ο προτεινόμενος κανονισμός βασίζεται στο σύστημα ελέγχου και εφαρμογής της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, το οποίο είναι ειδικά σχεδιασμένο για τα πλοία και τη διεθνή ναυτιλία (πιστοποιητικά, έλεγχοι, ειδικές υποχρεώσεις για το κράτος σημαίας, κ.λπ.).

Επιτρέποντας στα πλοία να ανακυκλώνονται σε μονάδες που βρίσκονται εκτός των χωρών μελών του ΟΟΣΑ, με την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και συμπεριλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο, ο παρών κανονισμός θα αντιμετωπίσει επίσης το υφιστάμενο πρόβλημα έλλειψης νομίμως προσβάσιμου για τους πλοιοκτήτες δυναμικού ανακύκλωσης.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη της ΕΕ θα ενημερώνονται εγγράφως και εγκαίρως σχετικά με την πρόθεση του πλοιοκτήτη να στείλει ένα πλοίο για ανακύκλωση, αίροντας με αυτόν τον τρόπο τη δυσκολία καθορισμού του σταδίου στο οποίο ένα πλοίο μετατρέπεται σε απόβλητα. Τα κράτη μέλη θα ενημερώνονται σχετικά με την προγραμματισμένη έναρξη και την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης. Συγκρίνοντας τον κατάλογο των πλοίων για τον οποίο έχουν εκδώσει πιστοποιητικό καταλόγου με τον κατάλογο των πλοίων που έχουν ανακυκλωθεί σε εγκεκριμένες μονάδες μπορούν να εντοπίσουν ευκολότερα την παράνομη ανακύκλωση. Επιπλέον, θεσπίζονται κυρώσεις ειδικότερες και πιο συγκεκριμένες από εκείνες που προβλέπει η ισχύουσα νομοθεσία. Οι απαιτήσεις αυτές, σε συνδυασμό με τη διαθεσιμότητα επαρκούς νομίμως προσβάσιμης ανακύκλωσης και ένα σύστημα ελέγχου σωστά προσαρμοσμένου στις ιδιαιτερότητες των πλοίων, θα διασφαλίσουν την καλύτερη συμμόρφωση με τη νομοθεσία.

Τέλος, για την αποφυγή της σύγχυσης, των αλληλεπικαλύψεων και του διοικητικού φόρτου, τα πλοία που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής της νέας αυτής νομοθεσίας δεν θα καλύπτονται πλέον από τον κανονισμό περί μεταφοράς αποβλήτων.

3.2. Νομική βάση

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ.

Η ανακύκλωση των πλοίων καλύπτεται ήδη από την ευρωπαϊκή νομοθεσία και συγκεκριμένα τον κανονισμό περί μεταφοράς αποβλήτων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μπορεί να προσχωρήσει στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, καθώς τη δυνατότητα αυτή διαθέτουν μόνο τα κράτη που είναι μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Συνεπώς, τα κράτη μέλη της ΕΕ διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, κυρίως ως κράτη σημαίας, στην κύρωση και επίτευξη της θέσης σε ισχύ των διατάξεων της σύμβασης.

Η επιμέρους δράση των κρατών μελών δεν αρκεί, καθώς δεν αποτελεί προτεραιότητα για όλα τα κράτη μέλη η επικύρωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Υπάρχει σαφής κίνδυνος εφαρμογής διαφορετικών νομικών απαιτήσεων στα εμπορικά πλοία μεγάλου μεγέθους που φέρουν σημαία της ΕΕ, ανάλογα με τα διάφορα εμπλεκόμενα κράτη μέλη. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιπτώσεις μετανηολόγησης και αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών που ενεργούν ως κράτη σημαίας.

Η θέσπιση ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που τηρούν τις απαιτήσεις θα συμβάλει στην αποφυγή αλληλεπικαλύψεων των εργασιών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και θα διευκολύνει τις ελεγκτικές διαδικασίες που εφαρμόζουν ως κράτη σημαίας.

Η ενσωμάτωση της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ στην ευρωπαϊκή νομοθεσία αναμένεται να προωθήσει την εναρμονισμένη λήψη αποφάσεων και να επισπεύσει τη διαδικασία κύρωσης μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, η πρώιμη δράση από πλευράς ΕΕ αναμένεται να επηρεάσει τις τρίτες χώρες πολύ περισσότερο από τη δράση των μεμονωμένων κρατών μελών και, επομένως, παρέχει περισσότερες πιθανότητες για την ταχεία θέση σε ισχύ της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση κανονισμού συνοδεύεται από μια πρόταση απόφασης του Συμβουλίου που εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν, με βάση τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην διεθνή σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, 2009

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας. Ο επιπρόσθετος φόρτος για τους οικονομικούς φορείς και τις εθνικές αρχές περιορίζεται στο βαθμό που είναι απαραίτητος για να εξασφαλιστεί ότι η ανακύκλωση των πλοίων πραγματοποιείται με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Παρόλο που η πρόταση συνεπάγεται επιπλέον κόστος για τους πλοιοκτήτες (για την κατάρτιση των καταλόγων επικίνδυνων ουσιών και τις επιθεωρήσεις), αναμένεται ότι τα ουσιαστικά κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη θα αντισταθμίσουν το κόστος αυτό.

3.5. Επιλογή μέσου

Η προτεινόμενη πράξη είναι ο κανονισμός.

Ο κανονισμός είναι το ενδεδειγμένο νομικό μέσο, καθώς επιβάλλει στους πλοιοκτήτες και τα κράτη μέλη, άμεσα και εντός σύντομου χρονικού διαστήματος, σαφείς απαιτήσεις που πρέπει

να εφαρμόζονται ταυτόχρονα και με τον ίδιο τρόπο σε όλη την Ένωση. Η θέσπιση των απαιτήσεων για τις ασφαλείς και φιλικές προς το περιβάλλον μονάδες ανακύκλωσης πλοίων και του ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων θα διασφαλίσουν κυρίως την εναρμονισμένη εφαρμογή της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κυρίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Τα πλοία που αποτελούν απόβλητα και υφίστανται διασυνοριακές διακινήσεις για σκοπούς ανακύκλωσης, υπόκεινται στις ρυθμίσεις της σύμβασης της Βασιλείας σχετικά με τον έλεγχο των διασυνοριακών διακινήσεων επικινδύνων αποβλήτων και τη διάθεσή τους (εφεξής «σύμβαση της Βασιλείας») και του κανονισμού (ΕΚ) 1013/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 2006 για τη μεταφορά αποβλήτων¹⁶. Ο κανονισμός 1013/2006 εφαρμόζει τη σύμβαση της Βασιλείας, καθώς επίσης και μια τροποποίηση¹⁷ αυτής που εγκρίθηκε το 1995, η οποία δεν έχει ακόμα τεθεί σε ισχύ σε διεθνές επίπεδο και θεσπίζει απαγόρευση των εξαγωγών επικινδύνων αποβλήτων σε χώρες που δεν είναι μέλη του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). Επειδή τα πλοία περιέχουν επικίνδυνες ουσίες, χαρακτηρίζονται γενικά ως επικίνδυνα απόβλητα και, συνεπώς, απαγορεύεται η εξαγωγή τους για ανακύκλωση σε μονάδες χωρών που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ.
- (2) Οι μηχανισμοί ελέγχου και επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο δεν είναι προσαρμοσμένοι στις ιδιαιτερότητες των πλοίων και της διεθνούς ναυτιλίας και έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικοί ως προς την πρόληψη των επισφαλών και αθέμιτων πρακτικών ανακύκλωσης πλοίων.

¹⁶ ΕΕ L 190, της 12.7.2006, σ. 1.

¹⁷ Τροποποίηση της σύμβασης της Βασιλείας («τροποποίηση απαγόρευσης») που εγκρίθηκε με την απόφαση Π/1 των μερών της σύμβασης της Βασιλείας.

- (3) Το υφιστάμενο δυναμικό ανακύκλωσης πλοίων στις χώρες του ΟΟΣΑ, το οποίο είναι νομίμως προσβάσιμο για τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, είναι ανεπαρκές. Το ήδη υφιστάμενο δυναμικό ασφαλούς και φιλικής προς το περιβάλλον ανακύκλωσης στις χώρες που δεν είναι μέλη του ΟΟΣΑ αρκεί για την επεξεργασία όλων των πλοίων που φέρουν τη σημαία της ΕΕ και αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω έως το 2015, ως αποτέλεσμα των δράσεων που αναλαμβάνουν τα κράτη ανακύκλωσης για να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ.
- (4) Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικώς κατάλληλη ανακύκλωση των πλοίων (εφεξής «η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ») εγκρίθηκε στις 15 Μαΐου 2009 υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατόπιν αιτήματος των μερών της σύμβασης της Βασιλείας. Η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες μετά την ημερομηνία κύρωσής της από τουλάχιστον 15 κράτη, των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 40 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και ο συνολικός μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης πλοίων κατά την προηγούμενη δεκαετία αντιστοιχεί τουλάχιστον στο τρία τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας του συνόλου της εμπορικής ναυτιλίας των ίδιων κρατών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κυρώσουν τη σύμβαση το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να επισπευσθεί η έναρξη ισχύος της. Η σύμβαση καλύπτει το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την προετοιμασία των πλοίων, ώστε να διευκολύνει την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων και την λειτουργική αποδοτικότητα. Επίσης, καλύπτει τη λειτουργία των μονάδων ανακύκλωσης πλοίων με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο και τη θέσπιση ενός κατάλληλου μηχανισμού επιβολής στον τομέα της ανακύκλωσης πλοίων.
- (5) Η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ προβλέπει ρητά ότι μέρη της θα λάβουν αυστηρότερα μέτρα, τα οποία θα συνάδουν με το διεθνές δίκαιο, σε ό,τι αφορά την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση των πλοίων, προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν ή να ελαχιστοποιηθούν τυχόν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον. Η θέσπιση ευρωπαϊκού καταλόγου μονάδων ανακύκλωσης πλοίων, οι οποίες συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη αυτού του στόχου, καθώς και στη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας, διευκολύνοντας τους ελέγχους που διεξάγουν τα κράτη σημαίας στα πλοία που αποστέλλονται προς ανακύκλωση. Οι απαιτήσεις για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων πρέπει να βασίζονται στις απαιτήσεις που προβλέπει η σύμβαση του Χονγκ Κονγκ.
- (6) Τα κράτη σημαίας που αποστέλλουν τα πλοία τους σε αναβαθμισμένες μονάδες ανακύκλωσης που πληρούν τις προδιαγραφές της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ έχουν οικονομικό συμφέρον να εξασφαλίσουν τη θέση σε ισχύ της εν λόγω σύμβασης το συντομότερο δυνατόν, ώστε να υπάρχει ισότιμος ανταγωνισμός σε παγκόσμιο επίπεδο.
- (7) Τα πλοία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συνεχίσουν να υφίστανται ανακύκλωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας

2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών¹⁸ αντίστοιχα.

- (8) Είναι απαραίτητο να αποσαφηνιστούν τα αντίστοιχα πεδία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ώστε να αποφευχθούν οι επικαλύψεις των ρυθμιστικών μηχανισμών με τον ίδιο στόχο.
- (9) Κατά την ερμηνεία των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να δοθεί προσοχή στις κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός για να στηρίξει τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ.
- (10) Τα κράτη θα πρέπει να λάβουν μέτρα για να παρεμποδίσουν την παράκαμψη των κανόνων περί ανακύκλωσης πλοίων και να ενισχύσουν τη διαφάνεια των πρακτικών ανακύκλωσης. Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαβιβάζουν πληροφορίες σχετικά με τα πλοία στα οποία έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό καταλόγου, τα πλοία για τα οποία έχουν λάβει δήλωση ολοκλήρωσης και πληροφορίες όσον αφορά τις παράνομες πρακτικές ανακύκλωσης και τις δράσεις παρακολούθησης που έχουν αναλάβει.
- (11) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κυρώσεων αυτών με στόχο την πρόληψη της παράκαμψης των κανόνων περί ανακύκλωσης πλοίων. Αυτές οι κυρώσεις, αστικού ή διοικητικού χαρακτήρα, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (12) Για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις όσον αφορά τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, θα πρέπει να εκχωρηθεί στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξουσία έκδοσης πράξεων σχετικά με την επικαιροποίηση των παραρτημάτων του παρόντος κανονισμού. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβεί η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (13) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή¹⁹.
- (14) Δεδομένου ότι ο στόχος της πρόληψης, μείωσης ή εξάλειψης των δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον που οφείλονται στην ανακύκλωση, λειτουργία και συντήρηση πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ είναι αδύνατο να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας και της ανακύκλωσης των πλοίων και δύναται συνεπώς να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα

¹⁸ ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3.

¹⁹ ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΤΙΤΛΟΣ Ι - ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Στόχος

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η πρόληψη, η μείωση ή η εξάλειψη των δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον που οφείλονται στην ανακύκλωση, λειτουργία και συντήρηση πλοίων που φέρουν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - (1) Ως «πλοίο» νοείται σκάφος οποιουδήποτε τύπου το οποίο βρίσκεται ή έχει βρεθεί στο θαλάσσιο περιβάλλον και περιλαμβάνει τα υποβρύχια, τα πλωτά ναυπηγήματα, τις πλωτές εξέδρες, τις αυτοανυψούμενες εξέδρες, τις πλωτές εγκαταστάσεις αποθήκευσης (FSU) και τις πλωτές εγκαταστάσεις παραγωγής αποθήκευσης και εκφόρτωσης (FPSO) ή σκάφος από το οποίο έχει αφαιρεθεί ο εξοπλισμός ή το οποίο ρυμουλκείται·
 - (2) ως «νέο πλοίο» νοείται κάποιο από τα ακόλουθα:
 - α) πλοίο του οποίου η σύμβαση ναυπήγησης συνάπτεται την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού ή αργότερα·
 - β) εάν δεν υπάρχει σύμβαση ναυπήγησης, πλοίο στο οποίο έχει τεθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο ναυπήγησης κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού ή έξι μήνες αργότερα·
 - γ) πλοίο που παραδίδεται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού ή τριάντα μήνες αργότερα·
 - (3) ως «δεξαμενόπλοιο» νοείται πετρελαιοφόρο όπως ορίζεται στο παράρτημα I της Σύμβασης για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία (MARPOL) ή δεξαμενόπλοιο NLS όπως ορίζεται στο παράρτημα II της ίδιας σύμβασης·

- (4) ως «επικίνδυνη ουσία» νοείται κάθε υλικό ή ουσία που μπορεί να δημιουργήσει κίνδυνο για την υγεία του ανθρώπου ή το περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένης οιασδήποτε ουσίας που θεωρείται επικίνδυνη βάσει της οδηγίας 67/548/ΕΟΚ²⁰ του Συμβουλίου και του κανονισμού 1272/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.
- (5) ως «ανακύκλωση πλοίων» νοείται η δραστηριότητα πλήρους ή μερικής διάλυσης ενός πλοίου σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων με στόχο την ανάκτηση εξαρτημάτων και υλικών για εκ νέου επεξεργασία και χρήση, με παράλληλη επεξεργασία των επικίνδυνων και άλλων υλικών, και περιλαμβάνει συναφείς δραστηριότητες, όπως η αποθήκευση και επεξεργασία εξαρτημάτων και υλικών εντός της μονάδας, αλλά όχι την περαιτέρω μεταποίηση ή διάθεσή τους σε ξεχωριστές εγκαταστάσεις·
- (6) ως «μονάδα ανακύκλωσης πλοίων» νοείται μια καθορισμένη περιοχή που είναι μονάδα, εργοτάξιο ή μονάδα που βρίσκεται σε κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και χρησιμοποιείται για την ανακύκλωση πλοίων·
- (7) ως «εταιρεία ανακύκλωσης» νοείται ο ιδιοκτήτης της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων, οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη της ανακύκλωσης πλοίων από τον ιδιοκτήτη της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων·
- (8) ως «αρχή» νοείται κρατική αρχή η οποία έχει επιφορτιστεί από ένα κράτος, εντός καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής ή καθορισμένου τομέα τεχνολογίας, με καθήκοντα σχετικά με τα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία του ή πλοία που δραστηριοποιούνται υπό την αρμοδιότητά του·
- (9) ως «αρμόδια αρχή» νοείται η κρατική αρχή η οποία έχει επιφορτιστεί από ένα κράτος, εντός καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής ή καθορισμένου τομέα τεχνολογίας, με καθήκοντα σχετικά με τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που λειτουργούν υπό τη δικαιοδοσία του κράτους αυτού·
- (10) ως «ολική χωρητικότητα» νοείται η ολική χωρητικότητα υπολογιζόμενη σύμφωνα με τους κανόνες μέτρησης της ολικής χωρητικότητας που περιέχονται στο παράρτημα I της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων ή οποιαδήποτε άλλη διάδοχη σύμβαση·
- (11) ως «αρμόδιο πρόσωπο» νοείται το πρόσωπο με τα κατάλληλα προσόντα, την κατάλληλη κατάρτιση και επαρκείς γνώσεις, δεξιότητες και πείρα για την εκτέλεση των συγκεκριμένων εργασιών·
- (12) ως «εργοδότης» νοείται ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο που απασχολεί έναν ή περισσότερους εργαζόμενους σε δραστηριότητες ανακύκλωσης πλοίων·
- (13) ως «πλοιοκτήτης» νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το εμφανόμενο στο νηολόγιο ως κύριος του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των φυσικών ή νομικών προσώπων που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοίο για περιορισμένη περίοδο, εκκρεμότητας της πώλησης ή της μεταβίβασής του σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων

²⁰ ΕΕ 196 της 16.8.1967, σελ. 1.

²¹ ΕΕ L 353, της 31.12.2008, σελ. 1.

ή, αν δεν υπάρχει νηολόγηση, το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο οποίο ανήκει το πλοίο ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του, καθώς επίσης και το νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται πλοίο κρατικής ιδιοκτησίας·

- (14) ως «νέα μονάδα» νοείται η εγκατάσταση συστημάτων, εξοπλισμού, μόνωσης ή άλλων υλικών σε πλοίο μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού·
- (15) ως «ασφαλής προς είσοδο» νοείται ένας χώρος του πλοίου που πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) η περιεκτικότητα της ατμόσφαιρας σε οξυγόνο και η συγκέντρωση εύφλεκτων ατμών δεν ξεπερνούν τα όρια ασφαλείας·
 - β) τυχόν τοξικές ουσίες στην ατμόσφαιρα δεν ξεπερνούν τα επιτρεπτά όρια συγκεντρώσεων·
 - γ) τυχόν υπολείμματα ή υλικά που σχετίζονται με τις εργασίες που έχει εγκρίνει το αρμόδιο πρόσωπο δεν συντελούν σε ανεξέλεγκτη αποδέσμευση τοξικών ουσιών ή σε επικίνδυνη συγκέντρωση εύφλεκτων ατμών υπό συγκεκριμένες ατμοσφαιρικές συνθήκες, ενώ διατηρούνται σύμφωνα με τις οδηγίες·
- (16) ως «ασφαλής προς εργασία υπό υψηλές θερμοκρασίες» νοείται ένας χώρος του πλοίου που πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) υπάρχει ασφαλής, μη εκρηκτική κατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης καθαρισμού από αέρια, για τη χρήση ηλεκτρικού τόξου ή εξοπλισμού οξυγονοκόλλησης, εξοπλισμού καύσης ή άλλων μορφών γυμνής φλόγας, καθώς επίσης και θέρμανσης, τροχίσματος ή δραστηριοτήτων που δημιουργούν σπινθήρες·
 - β) πληρούνται τα κριτήρια σχετικά με τον ασφαλή προς είσοδο χώρο που καθορίζονται στο σημείο 15·
 - γ) οι υφιστάμενες ατμοσφαιρικές συνθήκες δεν μεταβάλλονται ως αποτέλεσμα των εργασιών σε υψηλές θερμοκρασίες·
 - δ) όλοι οι παρακείμενοι χώροι έχουν καθαριστεί ή έχουν τύχει επαρκούς επεξεργασίας, ώστε να αποφευχθεί η έναρξη ή διάδοση πυρκαγιάς·
- (17) ως «επιθεώρηση μονάδας» νοείται η επιθεώρηση της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων με την οποία βεβαιώνεται η κατάσταση που περιγράφεται από τα εξακριβωμένα στοιχεία τεκμηρίωσης·
- (18) ως «δήλωση ολοκλήρωσης» νοείται η δήλωση που εκδίδει η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, με την οποία βεβαιώνεται ότι η ανακύκλωση του πλοίου έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- (19) ως «εργαζόμενος» νοείται οποιοδήποτε άτομο που εκτελεί εργασίες σε τακτικό ή προσωρινό επίπεδο, στο πλαίσιο εργασιακής σχέσης, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού των υπερβολάβων·

(20) ως «αναγνωρισμένος οργανισμός» νοείται οργανισμός που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²².

2. Για τους σκοπούς του σημείου 11 της παραγράφου 1, αρμόδιο πρόσωπο μπορεί να είναι ένας καταρτισμένος εργαζόμενος ή ένα διευθυντικό στέλεχος ικανό να αναγνωρίζει και να αξιολογεί τους εργασιακούς και λοιπούς κινδύνους και την έκθεση των εργαζομένων σε δυνητικώς επικίνδυνες ουσίες ή επισφαλείς συνθήκες σε μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων και δύναται να καθορίσει την προστασία και τις προφυλάξεις που απαιτούνται για την εξάλειψη ή τη μείωση αυτών των κινδύνων ή αυτής της έκθεσης.

Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³, η αρμόδια αρχή δύναται να καθορίσει τα κατάλληλα κριτήρια για τον ορισμό τέτοιων προσώπων, καθώς επίσης και τα καθήκοντα με τα οποία θα επιφορτιστούν.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία που δικαιούνται να πλέουν με σημαία κράτους μέλους ή που δραστηριοποιούνται υπό την αρμοδιότητά της.
2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε:
 - α) πολεμικά πλοία, βοηθητικά πλοία ή άλλα πλοία που ανήκουν σε κράτος ή που αποτελούν το αντικείμενο εκμετάλλευσης από κράτος και τα οποία παρέχουν κατ' αποκλειστικότητα μη εμπορικές δημόσιες υπηρεσίες·
 - β) πλοία χωρητικότητας κάτω των 500 GT·
 - γ) πλοία τα οποία καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους πλέουν μόνο στα ύδατα που υπόκεινται στην κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία του κράτους του οποίου δικαιούνται να φέρουν τη σημαία.

²² ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11

²³ ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 22

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ - ΠΛΟΙΑ

Άρθρο 4

Έλεγχος επικίνδυνων ουσιών

1. Η νέα μονάδα υλικών που περιέχουν αμιάντο ή πολυχλωριωμένα διφαινύλια απαγορεύεται σε όλα τα πλοία σύμφωνα με την οδηγία 96/59/ΕΚ²⁴.
2. Οι νέες εγκαταστάσεις υλικών που περιέχουν ελεγχόμενες ουσίες όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1005/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ απαγορεύονται σε όλα τα πλοία.
3. Η νέα μονάδα υλικών που περιέχουν υπερφθοροκτανοσουλφονικό οξύ και τα παράγωγά του (PFOS) απαγορεύεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 757/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα ακόλουθα μέτρα τα οποία:
 - α) απαγορεύουν ή περιορίζουν την εγκατάσταση ή χρήση των επικίνδυνων ουσιών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 3 στα πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία τους ή που πλέουν υπό την αρμοδιότητά τους·
 - β) απαγορεύουν ή περιορίζουν την εγκατάσταση ή χρήση τέτοιων ουσιών σε πλοία, ενώ αυτά βρίσκονται στους λιμένες, τα ναυπηγεία, τα επισκευαστήρια πλοίων ή τους σταθμούς ανοικτής θάλασσας·
 - γ) εξασφαλίζουν αποτελεσματικά τη συμμόρφωση των πλοίων με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία α) και β).

Άρθρο 5

Κατάλογος επικίνδυνων ουσιών

1. Σε κάθε νέο πλοίο θα πρέπει να τηρείται κατάλογος των επικίνδυνων ουσιών.
2. Επίσης, πριν σταλεί το πλοίο για ανακύκλωση, καταρτίζεται κατάλογος επικίνδυνων ουσιών, ο οποίος διατηρείται επί του σκάφους.
3. Τα υφιστάμενα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας ή καταθέτουν αίτηση εγγραφής σε νηολόγιο με τη σημαία κράτους μέλους διασφαλίζουν την τήρηση επί του πλοίου καταλόγου επικίνδυνων ουσιών.

²⁴ ΕΕ L 243 της 24.9.1996, σ. 31.

²⁵ ΕΕ L 286 της 31.10.2009, σ. 1.

²⁶ ΕΕ L 223 της 25.8.2010, σ. 29.

4. Ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών:
 - α) αφορά ειδικά κάθε πλοίο·
 - β) αποδεικνύει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με την απαγόρευση ή τους περιορισμούς σχετικά με την εγκατάσταση ή χρήση επικίνδυνων ουσιών σύμφωνα με το άρθρο 4·
 - γ) προσδιορίζει τουλάχιστον τις επικίνδυνες ουσίες που αναφέρονται στο παράρτημα I και περιλαμβάνονται στη δομική κατασκευή ή τον εξοπλισμό του πλοίου, τη θέση τους και, κατά προσέγγιση, την ποσότητά τους.
5. Επιπλέον της παραγράφου 4, για τα υφιστάμενα πλοία καταρτίζεται σχέδιο όπου περιγράφεται ο οπτικός/δειγματοληπτικός έλεγχος μέσω του οποίου καταρτίζεται ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών.
6. Ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών περιλαμβάνει τα εξής τρία μέρη:
 - α) κατάλογος επικίνδυνων ουσιών που αναφέρονται στο παράρτημα I και περιλαμβάνονται στη δομική κατασκευή ή τον εξοπλισμό του πλοίου, τη θέση τους και, κατά προσέγγιση, την ποσότητά τους (τμήμα I)·
 - β) κατάλογος αποβλήτων που υπάρχουν στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων που προέκυψαν κατά τη δραστηριότητα του πλοίου (τμήμα II)·
 - γ) κατάλογος εφοδίων που υπήρχαν στο πλοίο όταν ελήφθη η απόφαση ανακύκλωσής του (τμήμα III).
7. Το Τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών τηρείται σωστά και επικαιροποιείται καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου εκμετάλλευσης του πλοίου. Σε αυτό εγγράφονται οι νέες μονάδες που περιλαμβάνουν τυχόν επικίνδυνες ουσίες που αναφέρονται στο παράρτημα I και οι σχετικές αλλαγές στη δομική κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου.
8. Πριν την ανακύκλωση, πέρα από το δεόντως τηρούμενο και επικαιροποιημένο τμήμα I, στον κατάλογο ενσωματώνεται το τμήμα II, το οποίο αφορά τα απόβλητα που προκύπτουν από τη δραστηριότητα του πλοίου, και το τμήμα III σχετικά με τα εφόδια, ενώ ο κατάλογος επαληθεύεται από το κράτος μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.
9. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του καταλόγου στοιχείων για τον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών που προβλέπεται στο παράρτημα I.

Άρθρο 6

Προετοιμασία για ανακύκλωση: γενικές απαιτήσεις

1. Οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν ότι τα πλοία:

- α) πριν την έκδοση του ευρωπαϊκού καταλόγου, ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται στην επικράτεια της Ένωσης ή χώρας μέλους του ΟΟΣΑ·
 - β) μετά την έκδοση του ευρωπαϊκού καταλόγου, ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον εν λόγω κατάλογο·
 - γ) κατά την περίοδο που προηγείται του κατάπλου σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίων ασκούν τις δραστηριότητές τους κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιηθεί η ποσότητα υπολειμμάτων φορτίου, του υπολοίπου μαζούτ και των παραγόμενων αποβλήτων που παραμένουν επί του πλοίου·
 - δ) επικαιροποιούν και συμπληρώνουν τον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών σύμφωνα με το άρθρο 5·
 - ε) διαθέτουν πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση εκδοθέν από το κράτος μέλος του οποίου φέρουν τη σημαία, πριν ξεκινήσει οποιαδήποτε δραστηριότητα ανακύκλωσης.
2. Οι πλοιοκτήτες εξασφαλίζουν επίσης ότι τα δεξαμενόπλοια φτάνουν στην μονάδα ανακύκλωσης πλοίων με τις δεξαμενές φορτίου και τα αντλιοστάσια σε τέτοια κατάσταση, ώστε να είναι έτοιμα να πιστοποιηθούν ως ασφαλή προς είσοδο και ασφαλή για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες.

Άρθρο 7

Σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου

1. Πριν την ανακύκλωση ενός πλοίου, καταρτίζεται σχέδιο ανακύκλωσης το οποίο αφορά ειδικά αυτό το πλοίο.
2. Το σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου:
 - α) καταρτίζεται από την μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, η οποία λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες που παρέχει ο πλοιοκτήτης δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 3 σημείο β)·
 - β) συντάσσεται σε επίσημη γλώσσα της χώρας αδειοδότησης της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων και στην περίπτωση χρήσης γλώσσας εκτός της αγγλικής, της γαλλικής ή της ισπανικής, μεταφράζεται σε μία από αυτές·
 - γ) περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη θέσπιση, την τήρηση και την παρακολούθηση των κριτηρίων για τους ασφαλείς προς είσοδο και ασφαλείς για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες χώρους, καθώς και άλλες απαραίτητες πληροφορίες·
 - δ) περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με το είδος και την ποσότητα των επικίνδυνων ουσιών και αποβλήτων που προκύπτουν από την ανακύκλωση ενός συγκεκριμένου πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των ουσιών που προσδιορίζονται στον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών, και σχετικά με το πώς η

μονάδα και οι επόμενες εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων θα διαχειριστεί αυτές τις επικίνδυνες ουσίες και τα απόβλητα·

- ε) στην περίπτωση που χρησιμοποιείται πάνω από μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, προσδιορίζει τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που θα χρησιμοποιηθούν, καθώς και τις δραστηριότητες ανακύκλωσης και τη σειρά με την οποία θα πραγματοποιηθούν σε κάθε εγκεκριμένη μονάδα ανακύκλωσης πλοίων.

Άρθρο 8

Επιθεωρήσεις

1. Οι επιθεωρήσεις των πλοίων διενεργούνται είτε από όργανα της αρχής είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό εκ μέρους της Αρχής.
2. Τα πλοία υπόκεινται στις παρακάτω επιθεωρήσεις:
 - α) αρχική επιθεώρηση,
 - β) περιοδική επιθεώρηση,
 - γ) επιπλέον επιθεώρηση,
 - δ) τελική επιθεώρηση.
3. Η αρχική επιθεώρηση διενεργείται πριν τεθεί το πλοίο σε λειτουργία ή πριν εκδοθεί το πιστοποιητικό καταλόγου. Τα όργανα που πραγματοποιούν την επιθεώρηση επαληθεύουν ότι το τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
4. Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται κατά διαστήματα, καθοριζόμενα από την αρχή, που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη. Τα όργανα που πραγματοποιούν την επιθεώρηση επαληθεύουν ότι το τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
5. Η επιπλέον επιθεώρηση, γενική ή μερική, μπορεί να πραγματοποιηθεί κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη μετά από αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επιδιόρθωση της δομικής κατασκευής, του εξοπλισμού, των εξαρτημάτων, των διατάξεων και των υλικών. Οι υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επιθεώρηση εξασφαλίζουν ότι κάθε τέτοια αλλαγή, αντικατάσταση ή σημαντική επιδιόρθωση έχει πραγματοποιηθεί με τρόπο που επιτρέπει στο πλοίο να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, επαληθεύουν ότι έχει τροποποιηθεί αναλόγως το Τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών.
6. Η τελική επιθεώρηση πραγματοποιείται πριν τεθεί το πλοίο εκτός λειτουργίας και πριν ξεκινήσει η ανακύκλωσή του.

Οι υπάλληλοι που πραγματοποιούν την επιθεώρηση επαληθεύουν ότι:

- α) ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
 - β) το σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου αντικατοπτρίζει σωστά τις πληροφορίες που περιλαμβάνει ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών·
 - γ) το σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - 1. σχετικά με τη θέσπιση, την τήρηση και την παρακολούθηση των κριτηρίων για τους ασφαλείς προς είσοδο και ασφαλείς για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες χώρους·
 - 2. σχετικά με τις επικίνδυνες ουσίες και τα επικίνδυνα απόβλητα που προκύπτουν από το συγκεκριμένο πλοίο στην μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, καθώς επίσης και σε οποιαδήποτε εγκεκριμένη μονάδα διαχείρισης αποβλήτων·
 - δ) υπάρχει σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων που συμμορφώνεται με το άρθρο 9·
 - ε) η μονάδα ανακύκλωσης όπου πρόκειται να ανακυκλωθεί το πλοίο περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.
7. Για τα υφιστάμενα πλοία που προορίζονται για διάλυση, η αρχική και η τελική επιθεώρηση πραγματοποιούνται ταυτοχρόνως.

Άρθρο 9

Σύμβαση μεταξύ του πλοιοκτήτη και της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων

- 1. Ο πλοιοκτήτης και η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων, η οποία συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 12, συνάπτουν σύμβαση για οποιοδήποτε πλοίο, το οποίο πρέπει να ανακυκλωθεί.
- 2. Η σύμβαση ισχύει το αργότερο από τη στιγμή υποβολής της αίτησης για την τελική επιθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 σημείο δ) και μέχρι την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης.
- 3. Η σύμβαση περιλαμβάνει τις ακόλουθες υποχρεώσεις για τον πλοιοκτήτη:
 - α) τήρηση των γενικών απαιτήσεων για την προετοιμασία της ανακύκλωσης που καθορίζονται στο άρθρο 6·
 - β) παροχή στην μονάδα ανακύκλωσης πλοίων όλων των απαραίτητων πληροφοριών σχετικά με το πλοίο για την κατάρτιση του σχεδίου ανακύκλωσης πλοίου που απαιτείται βάσει του άρθρου 7·
 - γ) ανάκτηση του πλοίου πριν ή μετά την έναρξη της ανακύκλωσης, όπου αυτό είναι τεχνικά εφικτό, στην περίπτωση που η ύπαρξη επικίνδυνων ουσιών επί

του πλοίου δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά στον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών και δεν επιτρέπει τη σωστή ανακύκλωση του πλοίου.

4. Η σύμβαση περιλαμβάνει τις ακόλουθες υποχρεώσεις για την μονάδα ανακύκλωσης πλοίων:

- α) κατάρτιση, σε συνεργασία με τον πλοιοκτήτη, ενός σχεδίου ανακύκλωσης που αφορά ειδικά κάθε πλοίο σύμφωνα με το άρθρο 7·
- β) ενημέρωση του πλοιοκτήτη σχετικά με την προγραμματισμένη έναρξη της ανακύκλωσης του πλοίου σύμφωνα με το έντυπο που παρατίθεται στο παράρτημα II·
- γ) απαγόρευση της έναρξης της ανακύκλωσης του πλοίου πριν την υποβολή της αναφοράς που αναφέρεται στο σημείο β)·
- δ) κατά την προετοιμασία παραλαβής του πλοίου προς ανακύκλωση, ειδοποίηση των εμπλεκόμενων αρμόδιων αρχών εγγράφως τουλάχιστον 14 ημέρες πριν την προγραμματισμένη έναρξη της ανακύκλωσης σχετικά με την πρόθεση ανακύκλωσης του συγκεκριμένου πλοίου:
 - (i) το όνομα του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο,
 - (ii) την ημερομηνία νηολόγησης του πλοίου στο εν λόγω κράτος,
 - (iii) τον αριθμό ταυτοποίησης του πλοίου (αριθμός ΔΝΟ),
 - (iv) τον αριθμό κυτών σε νεοκατασκευασθέντα πλοία,
 - (v) το όνομα και το είδος του πλοίου,
 - (vi) τον λιμένα στον οποίο έχει καταχωρηθεί το πλοίο,
 - (vii) το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη, καθώς και τον αριθμό αναγνώρισης καταχωρημένου ιδιοκτήτη στον ΔΝΟ και τον αριθμό ταυτοποίησης,
 - (viii) την επωνυμία και τη διεύθυνση της εταιρείας, καθώς και τον αριθμό ταυτοποίησης της εταιρείας στον ΔΝΟ,
 - (ix) την επωνυμία του(ων) νηογνώμονα(ων) στον(ους) οποίο(ους) έχει καταχωρηθεί το πλοίο,
 - (x) τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου (ολικό μήκος (LOA), πλάτος (σύνθετο), βάθος (πλευρικό), βάρος σε άφορτη κατάσταση, ολική και καθαρή χωρητικότητα και τύπος και ισχύς του κινητήρα),
 - (xi) τον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών, και
 - (xii) το προσχέδιο ανακύκλωσης πλοίου,
- ε) μεταφορά όλων των αποβλήτων που προκύπτουν από την μονάδα ανακύκλωσης των πλοίων μόνο σε εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων, οι

οποίες είναι εξουσιοδοτημένες από τις αρμόδιες αρχές για τη διαχείριση και τη διάθεση των αποβλήτων με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο·

- στ) μόλις ολοκληρωθεί η μερική ή ολική ανακύκλωση του πλοίου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημέρωση του πλοιοκτήτη σχετικά με την ολοκλήρωση της ανακύκλωσης, σύμφωνα με το έντυπο που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ.
5. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του εντύπου της αναφοράς προγραμματισμένης έναρξης ανακύκλωσης πλοίου που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙ.
6. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του εντύπου της δήλωσης ολοκλήρωσης ανακύκλωσης πλοίου που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 10

Έκδοση και θεώρηση πιστοποιητικών

1. Μετά την ολοκλήρωση της αρχικής ή της περιοδικής επιθεώρησης ή μιας επιπλέον επιθεώρησης, η οποία πραγματοποιήθηκε κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη, το κράτος μέλος εκδίδει πιστοποιητικό καταλόγου σύμφωνα με το έντυπο που παρατίθεται στο παράρτημα ΙV. Το πιστοποιητικό αυτό συνοδεύεται από το τμήμα Ι του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών.
- Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του εντύπου του πιστοποιητικού καταλόγου που παρατίθεται στο παράρτημα ΙV.
2. Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση τελικής επιθεώρησης σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6, η αρχή εκδίδει πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση, σύμφωνα με το έντυπο που παρατίθεται στο παράρτημα V. Το πιστοποιητικό αυτό συνοδεύεται από τον κατάλογο επικίνδυνων ουσιών και το σχέδιο ανακύκλωσης του πλοίου.
3. Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του εντύπου του πιστοποιητικού καταλληλότητας πλοίου για ανακύκλωση που παρατίθεται στο παράρτημα V. Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση που έχει εκδοθεί μετά από τη διενέργεια επιθεώρησης σύμφωνα με την παράγραφο 2 γίνεται δεκτό από τα άλλα κράτη μέλη και, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, θεωρείται εξίσου έγκυρο με τα πιστοποιητικά που εκδίδουν εκείνα.
4. Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση εκδίδεται ή θεωρείται είτε από την αρχή είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό εκ μέρους της αρχής.

Άρθρο 11

Διάρκεια και ισχύς πιστοποιητικών

1. Το πιστοποιητικό καταλόγου εκδίδεται για χρονική περίοδο οριζόμενη από την αρχή, μη υπερβαίνουσα τα πέντε έτη.
2. Πιστοποιητικό καταλόγου εκδοθέν σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν η κατάσταση του πλοίου δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τα χαρακτηριστικά του πιστοποιητικού, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης στην οποία το τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών δεν τηρείται και ενημερώνεται σωστά, ώστε να αντικατοπτρίζει τις αλλαγές στη δομική κατασκευή και τον εξοπλισμό του πλοίου·
 - β) όταν η περιοδική επιθεώρηση δεν ολοκληρώνεται στα χρονικά διαστήματα που καθορίζει η αρχή, αλλά αυτά δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη·
 - γ) όταν το πιστοποιητικό δεν έχει εκδοθεί ούτε θεωρηθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού.
3. Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση που έχει εκδοθεί βάσει του άρθρου 10 του παρόντος κανονισμού παύει να ισχύει εάν η κατάσταση του πλοίου δεν αντιστοιχεί ουσιαστικά με τα χαρακτηριστικά του πιστοποιητικού.
4. Το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση εκδίδεται από την αρχή για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες. Η ισχύς του μπορεί να παραταθεί από την αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό της αρχής για μια μόνο απευθείας διαδρομή με προορισμό την μονάδα ανακύκλωσης πλοίων.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ - ΜΟΝΑΔΕΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Άρθρο 12

Απαιτήσεις για τις μονάδες ανακύκλωσης πλοίων

Τα πλοία ανακυκλώνονται μόνο σε μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που περιλαμβάνονται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Για να συμπεριληφθεί μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων στον ευρωπαϊκό κατάλογο, οφείλει να συμμορφώνεται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) να έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και να λειτουργεί με ασφαλή και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο·

- β) να έχει θεσπίσει συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης, εφαρμογή διαδικασιών και τεχνικών που δεν ενέχουν κινδύνους για την υγεία των εμπλεκόμενων εργαζομένων ή για τον πληθυσμό κοντά στη συγκεκριμένη μονάδα και που προλαμβάνουν, μειώνουν, ελαχιστοποιούν και, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, εξαλείφουν τις δυσμενείς επιπτώσεις για το περιβάλλον από την ανακύκλωση πλοίων·
- γ) να προλαμβάνει τις δυσμενείς επιπτώσεις για την υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον·
- δ) να καταρτίζει και να εγκρίνει σχέδιο της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων·
- ε) να καταρτίζει και να διατηρεί σχέδιο ετοιμότητας και αντίδρασης για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης·
- στ) να μεριμνεί για την ασφάλεια και την κατάρτιση των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της χρήσης προσωπικού προστατευτικού εξοπλισμού για διαδικασίες που απαιτούν τέτοια χρήση·
- ζ) να τηρεί μητρώα σχετικά με τα συμβάντα, τα ατυχήματα, τις επαγγελματικές νόσους και τις χρόνιες επιδράσεις και, εφόσον ζητηθεί από τα αρμόδια κράτη μέλη, να υποβάλλει εκθέσεις όσον αφορά συμβάντα, ατυχήματα, επαγγελματικές νόσους και χρόνιες επιδράσεις που προκαλούν ή που θα μπορούσαν να προκαλέσουν κινδύνους για την ασφάλεια των εργαζομένων, την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον·
- η) να εξασφαλίζει ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των επικίνδυνων ουσιών·
- θ) να αδειοδοτείται από τις αρμόδιες αρχές της για την πραγματοποίηση των δραστηριοτήτων της·
- ι) να διασφαλίζει την πρόσβαση σε εξοπλισμό απόκρισης άμεσης ανάγκης, όπως είναι ο εξοπλισμός και τα οχήματα πυρόσβεσης, τα ασθενοφόρα και οι γερανοί σε όλους τους χώρους των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης·
- ια) να διασφαλίζει τον περιορισμό όλων των επικίνδυνων ουσιών επί του πλοίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης, ώστε να προβλεφθεί οποιαδήποτε αποδέσμευση των ουσιών αυτών στο περιβάλλον και ιδιαίτερα σε διαπαλιρροϊκές ζώνες·
- ιβ) να αποδεικνύει τον έλεγχο οποιασδήποτε διαρροής και ιδιαίτερα σε διαπαλιρροϊκές ζώνες·
- ιγ) να διαχειρίζεται επικίνδυνα υλικά και απόβλητα μόνο σε υδατοστεγή δάπεδα με αποτελεσματικά συστήματα αποστράγγισης·
- ιδ) να διασφαλίζει ότι όλα τα απόβλητα που προκύπτουν από τη δραστηριότητα της ανακύκλωσης μεταφέρονται μόνο σε μονάδες διαχείρισης αποβλήτων που είναι εξουσιοδοτημένες για την επεξεργασία και τη διάθεσή τους με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο και χωρίς κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία.

Για τους σκοπούς του σημείου ιδ), μπορεί να θεωρηθεί ότι λαμβάνει χώρα περιβαλλοντικός ορθή διαχείριση όσον αφορά τη σχετική λειτουργία ανάκτησης ή διάθεσης αποβλήτων, όταν η μονάδα ανακύκλωσης μπορεί να αποδείξει ότι η μονάδα διαχείρισης αποβλήτων που δέχεται τα απόβλητα λειτουργεί σύμφωνα με πρότυπα προστασίας της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος ισοδύναμα με εκείνα που έχουν θεσπιστεί στην ενωσιακή νομοθεσία.

Άρθρο 13

Αποδείξεις που πρέπει να προσκομίζουν οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων

Η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων προσκομίζει αποδείξεις για τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12, ώστε να πραγματοποιεί ανακυκλώσεις πλοίων και να συμπεριληφθεί στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Ειδικότερα, η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων οφείλει να:

- (1) προσδιορίζει την άδεια, εξουσιοδότηση ή έγκριση που έχει λάβει από τις αρμόδιες αρχές της για να διενεργεί ανακυκλώσεις πλοίων, τους περιορισμούς ως προς το μέγεθος (μέγιστο μήκος, πλάτος και βάρος σε άφορτη κατάσταση) των πλοίων τα οποία είναι εξουσιοδοτημένα να ανακυκλώνει, καθώς και τυχόν άλλους εφαρμοστέους περιορισμούς·
- (2) πιστοποιεί ότι δέχεται για ανακύκλωση μόνο πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της ΕΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·
- (3) προσκομίζει αποδείξεις ότι η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων έχει τη δυνατότητα να θεσπίζει και να τηρεί κριτήρια για τους χώρους στους οποίους είναι ασφαλής η είσοδος και η εργασία, καθώς και να παρακολουθεί την εφαρμογή τους καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης του πλοίου·
- (4) επισυνάπτει χάρτη των ορίων της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων και της τοποθεσίας όπου διεξάγονται οι δραστηριότητες της ανακύκλωσης εντός της μονάδας·
- (5) για κάθε ουσία που αναφέρεται στο παράρτημα Ι και τις επιπλέον επικίνδυνες ουσίες που ενδέχεται να περιλαμβάνει η δομική κατάσταση ενός πλοίου πρέπει να προσδιορίζει:
 - α) αν η μονάδα είναι εξουσιοδοτημένη για την αφαίρεση του επικίνδυνου υλικού. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να καθορίζεται το υπεύθυνο προσωπικό που έχει εξουσιοδοτηθεί για τις εργασίες αφαίρεσης, και να προσκομίζονται αποδείξεις για τις ικανότητές του·
 - β) ποια διαδικασία διαχείρισης αποβλήτων θα εφαρμοστεί στην μονάδα (αποτέφρωση, υγειονομική ταφή ή άλλη μέθοδος επεξεργασίας αποβλήτων) και να αποδεικνύει ότι η εφαρμοζόμενη διαδικασία δεν δημιουργεί κινδύνους για την υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον και ιδιαίτερα:
 - (i) χωρίς να δημιουργείται κίνδυνος για το νερό, τον αέρα ή το έδαφος, ούτε για την πανίδα και τη χλωρίδα,

- (ii) χωρίς να προκαλούνται οχλήσεις από το θόρυβο ή τις οσμές,
 - (iii) χωρίς να βλάπτονται οι τοποθεσίες και τα τοπία που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.
- γ) ποια διαδικασία διαχείρισης αποβλήτων θα εφαρμοστεί εάν οι επικίνδυνες ουσίες προορίζονται για επακόλουθες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων εκτός της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων. Σχετικά με κάθε επακόλουθη μονάδα επεξεργασίας αποβλήτων παρέχονται οι εξής πληροφορίες:
- (i) όνομα και διεύθυνση της μονάδας επεξεργασίας αποβλήτων·
 - (ii) αποδείξεις ότι η μονάδα επεξεργασίας αποβλήτων διαθέτει άδεια για την επεξεργασία της επικίνδυνης ουσίας·
 - (iii) περιγραφή της διαδικασίας επεξεργασίας αποβλήτων·
 - (iv) αποδείξεις ότι η διαδικασία επεξεργασίας αποβλήτων θα εξασφαλίσει ότι δεν θα υπάρξει κίνδυνος για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και ιδιαίτερα:
 - χωρίς να δημιουργείται κίνδυνος για το νερό, τον αέρα ή το έδαφος, ούτε για την πανίδα και τη χλωρίδα,
 - χωρίς να προκαλούνται ενοχλήσεις από το θόρυβο ή τις οσμές,
 - χωρίς να βλάπτονται οι τοποθεσίες και τα τοπία που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Άρθρο 14

Αδειοδότηση των μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται στα κράτη μέλη

1. Οι αρμόδιες αρχές χορηγούν άδεια ανακύκλωσης πλοίων σε μονάδες που βρίσκονται στην επικράτειά τους και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 12. Η άδεια μπορεί να χορηγηθεί στις αντίστοιχες μονάδες ανακύκλωσης πλοίων για περίοδο μέγιστης διάρκειας πέντε ετών.
2. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν και επικαιροποιούν κατάλογο των μονάδων ανακύκλωσης πλοίων στις οποίες έχουν χορηγήσει άδεια σύμφωνα με την παράγραφο 1.
3. Ο κατάλογος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 κοινοποιείται αμελλητί στην Επιτροπή και το αργότερο ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
4. Στην περίπτωση που μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12, το κράτος μέλος αποσύρει την άδεια που έχει χορηγήσει στην εν λόγω μονάδα ανακύκλωσης πλοίων και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.

5. Σε περίπτωση αδειοδότησης νέας μονάδας ανακύκλωσης πλοίων σύμφωνα με την παράγραφο 1, το κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή.

Άρθρο 15

Μονάδες ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκονται εκτός της Ένωσης

6. Οι εταιρείες ανακύκλωσης που βρίσκονται εκτός της Ένωσης και επιθυμούν να ανακυκλώνουν πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους υποβάλλουν στην Επιτροπή αίτηση για εγγραφή των μονάδων ανακύκλωσής τους στον ευρωπαϊκό κατάλογο.
7. Η αίτηση αυτή συνοδεύεται από τις πληροφορίες και τις αποδείξεις που απαιτούνται βάσει του άρθρου 13 και του παραρτήματος VI, σύμφωνα με τις οποίες η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12.

Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εγκρίνει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 σχετικά με την επικαιροποίηση του εντύπου ταυτοποίησης της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων που παρατίθεται στο παράρτημα VI.

8. Υποβάλλοντας αίτηση για εγγραφή στον ευρωπαϊκό κατάλογο, οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων αποδέχονται το ενδεχόμενο να υποστούν έλεγχο από την Επιτροπή ή από φορείς που ενεργούν για λογαριασμό της πριν ή μετά την εγγραφή στον ευρωπαϊκό κατάλογο, ώστε να επαληθευτεί η συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12.
9. Με βάση την αξιολόγηση των παρεχόμενων πληροφοριών και των συνοδευτικών αποδείξεων σύμφωνα με την παράγραφο 2, η Επιτροπή αποφασίζει μέσω εκτελεστικής πράξης για το αν θα συμπεριλάβει στον ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδα ανακύκλωσης πλοίων που βρίσκεται εκτός της Ένωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27.

Άρθρο 16

Κατάρτιση και επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού καταλόγου

1. Η Επιτροπή θεσπίζει μέσω εκτελεστικής πράξης και σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27, ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων που:
- α) βρίσκονται εντός της Ένωσης και τις έχουν κοινοποιήσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3·
 - β) βρίσκονται εκτός της Ένωσης και η εγγραφή τους αποφασίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4.

2. Ο ευρωπαϊκός κατάλογος δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής το αργότερο τριάντα έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Αφού εγκριθεί ο κατάλογος, η Επιτροπή τον επικαιροποιεί τακτικά μέσω εκτελεστικών πράξεων, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 27 με τις οποίες:
 - α) εγγράφει μια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων στον ευρωπαϊκό κατάλογο σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - (i) όταν η μονάδα έχει αδειοδοτηθεί βάσει του άρθρου 13·
 - (ii) όταν η εγγραφή της στον ευρωπαϊκό κατάλογο αποφασίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4·
 - β) διαγράφει μονάδα ανακύκλωσης πλοίων από τον ευρωπαϊκό κατάλογο σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - (1) η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12·
 - (2) η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων βρίσκεται στον κατάλογο για περισσότερα από πέντε έτη και δεν έχει προσκομίσει αποδείξεις σχετικά με τη συμμόρφωσή της με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 12·
4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε πληροφορία που ενδέχεται να αφορά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού καταλόγου. Η Επιτροπή παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες στα υπόλοιπα κράτη μέλη.

ΤΙΤΛΟΣ IV - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 17

Γλώσσα

Το πιστοποιητικό του καταλόγου και το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση καταρτίζεται σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους έκδοσης και, στην περίπτωση χρήσης γλώσσας εκτός της αγγλικής, της γαλλικής ή της ισπανικής, μεταφράζεται σε μία από αυτές.

Άρθρο 18

Καθορισμός αρμόδιων αρχών

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις γνωστοποιούν στην Επιτροπή.

Άρθρο 19

Ορισμός υπευθύνων επικοινωνίας

1. Τόσο τα κράτη μέλη όσο και η Επιτροπή ορίζουν από έναν ή περισσότερους υπεύθυνους επικοινωνίας, οι οποίοι επιφορτίζονται με την ενημέρωση ή την παροχή συμβουλών στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που υποβάλλουν ερωτήματα. Ο υπεύθυνος επικοινωνίας της Επιτροπής διαβιβάζει στους υπευθύνους επικοινωνίας των κρατών μελών τα ερωτήματα που του/της υποβάλλονται και τα οποία αφορούν τα κράτη μέλη αυτά, και αντιστρόφως.
2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τους ορισθέντες υπεύθυνους επικοινωνίας.

Άρθρο 20

Συνεδριάσεις των υπευθύνων επικοινωνίας

Κατόπιν αιτήσεως των κρατών μελών, ή εάν κρίνεται σκόπιμο, η Επιτροπή συγκαλεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα τους υπεύθυνους επικοινωνίας, προκειμένου να εξετάζει μαζί τους τα ζητήματα που τίθενται από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στις συνεδριάσεις αυτές, ή σε τμήματα των συνεδριάσεων, προσκαλούνται οι εμπλεκόμενες ομάδες συμφερόντων, όταν όλα τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συμφωνούν ότι κάτι τέτοιο είναι σκόπιμο.

ΤΙΤΛΟΣ V - ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Άρθρο 21

Απαιτήσεις κοινοποίησης και υποβολής εκθέσεων για τους πλοιοκτήτες

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να:

- α) ειδοποιεί εγγράφως την αρχή τουλάχιστον 14 ημέρες πριν την προγραμματισμένη έναρξη της ανακύκλωσης σχετικά με την πρόθεσή του να ανακυκλώσει ένα πλοίο, ώστε να της δώσει τη δυνατότητα να προετοιμαστεί για την επιθεώρηση και την πιστοποίηση που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού·
- β) μεταβιβάζει στην αρχή την έκθεση της προγραμματισμένης έναρξης της ανακύκλωσης πλοίου την οποία καταρτίζει η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 παράγραφος 4 σημείο β)·
- γ) μεταβιβάζει στην αρχή την έκθεση της ολοκλήρωσης της ανακύκλωσης πλοίου την οποία καταρτίζει η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 παράγραφος 4 σημείο στ).

Άρθρο 22

Εκθέσεις των κρατών μελών

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση που περιλαμβάνει τις εξής πληροφορίες:
 - α) κατάλογο των πλοίων που φέρουν τη σημαία του για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταλόγου, καθώς και την επωνυμία της εταιρείας ανακύκλωσης και την τοποθεσία της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων, όπως αναφέρονται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση·
 - β) κατάλογο των πλοίων που φέρουν τη σημαία του για τα οποία έχει ληφθεί δήλωση ολοκλήρωσης·
 - γ) στοιχεία σχετικά με την παράνομη ανακύκλωση και τις δράσεις παρακολούθησης που έχει αναλάβει.
2. Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει την έκθεση αυτή έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 και μετέπειτα κάθε δύο έτη.
3. Ο κατάλογος αυτός υποβάλλεται στην Επιτροπή σε ηλεκτρονική μορφή.

Άρθρο 23

Εφαρμογή στα κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι επιβάλλονται αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις σε πλοία που:
 - δ) δεν διαθέτουν κατάλογο επικίνδυνων ουσιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 5 και 28·
 - ε) έχουν σταλεί για ανακύκλωση χωρίς να συμμορφώνονται με τις γενικές απαιτήσεις σχετικά με την προετοιμασία που ορίζονται στο άρθρο 6·
 - στ) έχουν σταλεί για ανακύκλωση χωρίς πιστοποιητικό καταλόγου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6·
 - ζ) έχουν σταλεί για ανακύκλωση χωρίς πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 6·
 - η) έχουν σταλεί για ανακύκλωση χωρίς να ειδοποιηθεί εγγράφως η αρχή σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 21·
 - θ) δεν ανακυκλώθηκαν με τρόπο σύμμορφο με το σχέδιο ανακύκλωσης του πλοίου που απαιτείται βάσει του άρθρου 7.
2. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές και να έχουν αναλογικό και αποτρεπτικό χαρακτήρα. Ειδικότερα, στην περίπτωση αποστολής ενός πλοίου για

ανακύκλωση σε μονάδα ανακύκλωσης πλοίου που δεν περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο, οι εφαρμοστέες κυρώσεις αντιστοιχούν τουλάχιστον στο τίμημα που καταβάλλεται στον πλοιοκτήτη για το πλοίο του.

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους σε διμερές ή πολυμερές επίπεδο για τη διευκόλυνση της πρόληψης και του εντοπισμού ενδεχόμενων παρακάμψεων και παραβάσεων του παρόντος κανονισμού.
4. Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν τα μέλη του μόνιμου προσωπικού τους που είναι υπεύθυνα για την αναφερόμενη στην παράγραφο 3 συνεργασία. Οι πληροφορίες αποστέλλονται στην Επιτροπή η οποία διανέμει συγκεντρωτικό κατάλογο στα μέλη αυτά.
5. Σε περίπτωση πώλησης του πλοίου και αποστολής του για ανακύκλωση σε μονάδα που δεν περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο εντός διαστήματος μικρότερου των έξι μηνών μετά την πώληση, οι κυρώσεις:
 - α) επιβάλλονται από κοινού στον τελευταίο και τον προτελευταίο ιδιοκτήτη, εάν το πλοίο εξακολουθεί να φέρει σημαία κράτους μέλους της ΕΕ·
 - β) επιβάλλονται μόνο στον προτελευταίο ιδιοκτήτη, εάν το πλοίο δεν φέρει πλέον σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.
6. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίσουν απαλλαγές από τις κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 5, στην περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν πούλησε το πλοίο του με στόχο την ανακύκλωση. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη ζητούν αποδεικτικά στοιχεία τα οποία υποστηρίζουν τον ισχυρισμό του πλοιοκτήτη, συμπεριλαμβανομένου αντιγράφου της σύμβασης πώλησης.
7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τακτικά στην Επιτροπή την εθνική τους νομοθεσία σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και την επιβολή των εφαρμοστέων κυρώσεων.

Άρθρο 24

Αίτηση για ανάληψη δράσης

1. Κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο επηρεάζεται ή ενδέχεται να επηρεασθεί από παράβαση του παρόντος κανονισμού ή θίγεται αρκούντως από τη λήψη περιβαλλοντικής απόφασης σχετικά με την παράβαση του κανονισμού ή, εναλλακτικά, υποστηρίζει ότι επέρχεται προσβολή δικαιώματος, όταν αυτό απαιτείται ως προϋπόθεση από το διοικητικό δικονομικό δίκαιο ενός κράτους μέλους, δικαιούται να υποβάλλει στους υπεύθυνους επικοινωνίας κράτους μέλους οιασδήποτε παρατηρήσεις σχετικά με περιπτώσεις παράβασης του κανονισμού ή με επικείμενη απειλή τέτοιας παράβασης που έχουν υποπέσει στην αντίληψή του και έχει το δικαίωμα να καλεί την αρμόδια αρχή να αναλάβει δράση βάσει του παρόντος κανονισμού.

Το συμφέρον οιασδήποτε μη κυβερνητικής οργάνωσης, η οποία προάγει την προστασία του περιβάλλοντος και πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζει το εθνικό

δίκαιο, θεωρείται επαρκές ως προς το ότι θίγεται αρκούντως από τη λήψη περιβαλλοντικής απόφασης σχετικά με την παράβαση του κανονισμού. Οι οργανώσεις αυτές θεωρείται ότι έχουν δικαιώματα τα οποία είναι δυνατόν να θίγονται σε ό,τι αφορά τον ισχυρισμό ότι επέρχεται προσβολή δικαιώματος, όταν αυτό απαιτείται ως προϋπόθεση από το διοικητικό δικονομικό δίκαιο ενός κράτους μέλους.

2. Το αίτημα για ανάληψη δράσης συνοδεύεται από τις σχετικές πληροφορίες και στοιχεία που θεμελιώνουν τους διατυπωθέντες ισχυρισμούς για την εκάστοτε παράβαση του κανονισμού.
3. Εφόσον η αίτηση για ανάληψη δράσης και οι συνοδευτικές παρατηρήσεις αποδεικνύουν αρκούντως ότι υφίσταται παράβαση του κανονισμού, η αρμόδια αρχή εξετάζει τις παρατηρήσεις αυτές καθώς και τα αιτήματα για ανάληψη δράσης. Υπό τις συνθήκες αυτές, η αρμόδια αρχή δίνει την ευκαιρία στην εταιρεία ανακύκλωσης να γνωστοποιήσει τις απόψεις της όσον αφορά την αίτηση για ανάληψη δράσης και τις συνοδευτικές παρατηρήσεις.
4. Η αρμόδια αρχή, το ταχύτερο δυνατόν και πάντως σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου, ενημερώνει τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα οποία της υπέβαλαν παρατηρήσεις, σχετικά με την απόφασή της να δεχθεί ή να απορρίψει το αίτημα για ανάληψη δράσης, και αιτιολογεί δεόντως την απόφασή της.
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόζουν τις παραγράφους 1 και 4 στις περιπτώσεις επικείμενης παράβασης του κανονισμού.

Άρθρο 25

Πρόσβαση στη δικαιοσύνη

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 1 έχουν πρόσβαση σε δικαστήριο ή άλλο ανεξάρτητο και αμερόληπτο κρατικό όργανο αρμόδιο για τον έλεγχο, τόσο ως προς την διαδικασία όσο και ως προς την ουσία, της νομιμότητας των αποφάσεων, πράξεων ή παραλείψεων της αρμόδιας αρχής δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη τυχόν διατάξεων εθνικού δικαίου οι οποίες ρυθμίζουν την πρόσβαση στη δικαιοσύνη και εκείνων σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να εξαντλούνται οι διαδικασίες διοικητικής προσφυγής προτού ασκηθεί προσφυγή ενώπιον δικαστηρίου.

ΤΙΤΛΟΣ VI – ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 26

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η αρμοδιότητα έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στα άρθρα 5, 9, 10 και 15 ανατίθεται στην Επιτροπή για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της αρμοδιότητας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.
4. Όταν η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν εκφράσει αντιρρήσεις ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όσο και το Συμβούλιο, ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 27

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή είναι μια επιτροπή υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 28

Μεταβατική διάταξη

1. Καταρτίζεται κατάλογος επικίνδυνων ουσιών για όλα τα πλοία το αργότερο εντός πέντε ετών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.
2. Πριν τη δημοσίευση του ευρωπαϊκού καταλόγου, τα κράτη μέλη δύνανται να εγκρίνουν την ανακύκλωση πλοίων σε μονάδες που βρίσκονται εκτός της Ένωσης με την προϋπόθεση της επαλήθευσης της συμμόρφωσης της εκάστοτε μονάδας ανακύκλωσης με τις απαιτήσεις που προβλέπει το άρθρο 12 βάσει στοιχείων που παρέχει ο πλοιοκτήτης, οι μονάδες ανακύκλωσης πλοίων ή που συγκεντρώνονται με άλλους τρόπους.

Άρθρο 29

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006

Στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 προστίθεται το εξής σημείο:

'(i) Πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XX [να συμπληρωθεί ο πλήρης τίτλος του κανονισμού](*)).

ΕΕ L [...] της [...], σ. [...]

Άρθρο 30

Επανεξέταση

Η Επιτροπή θα επανεξετάσει τον παρόντα κανονισμό το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ. Η επανεξέταση θα περιλαμβάνει τη συμπερίληψη μονάδων που έχουν λάβει άδεια από τα μέρη της σύμβασης του Χονγκ Κονγκ στον ευρωπαϊκό κατάλογο μονάδων ανακύκλωσης πλοίων, ώστε να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλύψεις των εργασιών και η διοικητική επιβάρυνση.

Άρθρο 31

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 365η ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ

1. Υλικά που περιέχουν αμιάντο
2. Ουσίες που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος: ελεγχόμενες ουσίες που καθορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ για τις ουσίες που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος και παρατίθενται στα παραρτήματα Α, Β, Γ ή Ε του εν λόγω πρωτοκόλλου που ισχύουν κατά την εφαρμογή ή ερμηνεία του παρόντος παραρτήματος. Στις ουσίες που καταστρέφουν τη στοιβάδα του όζοντος που μπορούν να βρεθούν σε ένα πλοίο περιλαμβάνονται ενδεικτικά οι εξής:
 - Halon 1211 Βρωμοχλωροδιφθορομεθάνιο
 - Halon 1301 Βρωμοτριφθορομεθάνιο Halon 2402 1,2-διβρωμο-1,1,2,2-τετραφθοροαιθάνιο (γνωστό και ως Halon 114B2)
 - CFC-11 Τριχλωροφθορομεθάνιο CFC-12 Διχλωροδιφθορομεθάνιο CFC-113 1,1,2-τριχλωρο-1,2,2-τριφθοροαιθάνιο
 - CFC-114 1,2-διχλωρο-1,1,2,2-τετραφθοροαιθάνιο CFC-115 χλωροπενταφθοροαιθάνιο
3. Υλικά που περιέχουν πολυχλωριωμένα διφαινύλια (PCB)
4. Ενώσεις και συστήματα υφαλοχρωματισμού που αποτελούν αντικείμενο ρύθμισης βάσει του παραρτήματος Ι της Διεθνούς Σύμβασης για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων (Σύμβαση AFS)
5. Υλικά που περιέχουν υπερφθοροκτανοσουλφονικό οξύ και τα παράγωγά του (PFOS)
6. Κάδμιο και ενώσεις του
7. Εξασθενές χρώμιο και ενώσεις του
8. Μόλυβδος και ενώσεις του
9. Υδράργυρος και ενώσεις του
10. Πολυβρωμιωμένο διφαινύλιο (PBBs)
11. Πολυβρωμιούχοι διφαινυλαιθέρες (PBDEs)
12. Πολυχλωριωμένα ναφθαλίνα (πάνω από 3 άτομα χλωρίου)
13. Ραδιενεργές ουσίες
14. Ορισμένες χλωριωμένες παραφίνες μικρής αλυσίδας (αλκάνια, C10-C13, χλωρο)
15. Βρωμιωμένο επιβραδυντικό φλόγας (HBCDD)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Π
ΕΝΤΥΠΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΗΣ ΕΝΑΡΞΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ
ΠΛΟΙΟΥ

Η μονάδα (Ονομασία μονάδας ανακύκλωσης πλοίων)που βρίσκεται στ
....., (Πλήρης διεύθυνση μονάδας ανακύκλωσης πλοίων)

η οποία περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων και διαθέτει άδεια ανακύκλωσης πλοίων υπό την αρμοδιότητα της κυβέρνησης της/του:

..... (Τόπος εξουσιοδότησης)

από τον/την..... (Πλήρης ονομασία της αρμόδιας αρχής)

την (ηη/μμ/εεεε)..... (Ημερομηνία έκδοσης)

γνωστοποιεί δια του παρόντος ότι η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων είναι έτοιμη από κάθε άποψη να ξεκινήσει την ανακύκλωση του σκάφους

:..... (Αριθμός IMO)

Εσωκλείεται το πιστοποιητικό καταλληλότητας για ανακύκλωση εκδοθέν με βάση τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων υπό την αρμοδιότητα της κυβέρνησης της(του):

..... (Πλήρης ονομασία του κράτους)

από τον/την..... (Ονοματεπώνυμο του εξουσιοδοτημένου προσώπου ή πλήρης ονομασία του εξουσιοδοτημένου οργανισμού βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX)

την (ηη/μμ/εεεε)..... (Ημερομηνία έκδοσης)

Υπογραφή.....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΝΤΥΠΟ ΔΗΛΩΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Με το παρόν δηλώνεται ότι ολοκληρώθηκε η ανακύκλωση του πλοίου (Όνομα του πλοίου κατά την παραλαβή του για ανακύκλωση/κατά τη διαγραφή του από το νηολόγιο)

Χαρακτηριστικά του πλοίου κατά την παραλαβή του για ανακύκλωση

Διακριτικός αριθμός ή χαρακτήρες	
Λιμένας νηολόγησης	
Ολική χωρητικότητα	
Αριθμός IMO	
Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη	
αριθμός αναγνώρισης καταχωρημένου ιδιοκτήτη στον ΔΝΟ	
αριθμός ταυτοποίησης της εταιρείας στον ΔΝΟ	
Ημερομηνία κατασκευής	

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΒΕΒΑΙΩΝΕΤΑΙ ΟΤΙ:

Το πλοίο ανακυκλώθηκε σύμφωνα με το σχέδιο ανακύκλωσης και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων στον/στην:

..... (Όνομασία και τόπος εγκατάστασης της εξουσιοδοτημένης μονάδας ανακύκλωσης πλοίων)

και η ανακύκλωση του πλοίου ολοκληρώθηκε την: (ηη/μμ/εεεε)(Ημερομηνία ολοκλήρωσης)

που βρίσκεται στ, (Τόπος έκδοσης της δήλωσης ολοκλήρωσης)

την (ηη/μμ/εεεε).....(Ημερομηνία έκδοσης)

(Υπογραφή του ιδιοκτήτη της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων ή αντιπροσώπου που ενεργεί εξ ονόματος του ιδιοκτήτη)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΤΑΛΟΓΟ

(Επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Εκδίδεται με βάση τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων (εφεξής «κανονισμός»):

υπό την αρμοδιότητα της κυβέρνησης τ...

.....(Πλήρης ονομασία του κράτους)

από τον/την

.....(εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμός βάσει του κανονισμού)

Χαρακτηριστικά του πλοίου

Όνομα του πλοίου	
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα του αλφαβήτου	
Λιμένας νηολόγησης	
Ολική χωρητικότητα	
Αριθμός IMO	
Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη	
Αριθμός αναγνώρισης καταχωρημένου στον ΔΝΟ ιδιοκτήτη	
αριθμός ταυτοποίησης της εταιρείας στον ΔΝΟ	
Ημερομηνία κατασκευής	

Χαρακτηριστικά του Τμήματος I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών

Αριθμός αναγνώρισης/επαλήθευσης Τμήματος I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών:

.....

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού·
2. από την επιθεώρηση προκύπτει ότι το τμήμα I του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών συμμορφώνεται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις του κανονισμού.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το πιστοποιητικό:.....(ηη/μμ/εεε)

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι την (ηη/μμ/εεεε).....

Το πιστοποιητικό εκδόθηκε στ...:

(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

(ηη/μμ/εεεε).....

(Ημερομηνία έκδοσης) (Υπογραφή του δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ, ΤΟ ΟΠΟΙΟ ΙΣΧΥΕΙ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΕΤΩΝ²⁷

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού και, δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού, το παρόν πιστοποιητικό γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως (ηη/μμ/εεε):

Υπογραφή:.....(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημ/ νία: (ηη/μμ/εεεε)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ²⁸

Το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού και, δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού, το παρόν πιστοποιητικό γίνεται δεκτό ως έγκυρο έως (ηη/μμ/εεε):

Υπογραφή:.....(Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημ/ νία: (ηη/μμ/εεεε)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ Η' ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ²⁹

²⁷ Η παρούσα σελίδα της θεώρησης κατά την επιθεώρηση θα αναπαραχθεί και θα προστεθεί στο πιστοποιητικό εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο από την αρμόδια διοικητική αρχή.

²⁸ Η παρούσα σελίδα της θεώρησης κατά την επιθεώρηση θα αναπαραχθεί και θα προστεθεί στο πιστοποιητικό εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο από την αρμόδια διοικητική αρχή.

²⁹ Η παρούσα σελίδα της θεώρησης κατά την επιθεώρηση θα αναπαραχθεί και θα προστεθεί στο πιστοποιητικό εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο από την αρμόδια διοικητική αρχή.

Δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού, το παρόν πιστοποιητικό γίνεται αποδεκτό ως έγκυρο μέχρι την (ηη/μμ/εεε):.....

Υπογραφή: (Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημ/ νία: (ηη/μμ/εεε).....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ³⁰

Κατά τη διάρκεια συμπληρωματικής επιθεώρησης δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού, διαπιστώθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού.

Υπογραφή: (Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημ/ νία: (ηη/μμ/εεε).....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

³⁰ Η παρούσα σελίδα της θεώρησης κατά την επιθεώρηση θα αναπαραχθεί και θα προστεθεί στο πιστοποιητικό εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο από την αρμόδια διοικητική αρχή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΕΝΤΥΠΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ

(Επίσημη σφραγίδα) (Κράτος)

Εκδίδεται με βάση τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXXX του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την ανακύκλωση πλοίων (εφεξής «ο κανονισμός») με εξουσιοδότηση της κυβέρνησης της(του):

.....(Πλήρης ονομασία του κράτους)

από τον/την

..... (εξουσιοδοτημένο
πρόσωπο ή οργανισμός βάσει του κανονισμού)

Χαρακτηριστικά του πλοίου

Όνομα του πλοίου	
Διακριτικός αριθμός ή γράμματα του αλφαβήτου	
Λιμένας νηολόγησης	
Ολική χωρητικότητα	
Αριθμός IMO	
Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη	
αριθμός αναγνώρισης καταχωρημένου ιδιοκτήτη στον ΔΝΟ	
αριθμός ταυτοποίησης της εταιρείας στον ΔΝΟ	
Ημερομηνία κατασκευής	

Χαρακτηριστικά της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων

Όνομασία μονάδας ανακύκλωσης πλοίων	
Διακριτή ταυτότητα εταιρείας ανακύκλωσης: αριθ. ³¹	
Πλήρης διεύθυνση.	
Ημερομηνία λήξης ισχύος του εγγράφου συμμόρφωσης με τον κανονισμό	

³¹ Αριθμός ταυτοποίησης, όπως αναφέρεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο.

Χαρακτηριστικά του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών

Αριθμός αναγνώρισης/επαλήθευσης του καταλόγου επικίνδυνων ουσιών:...

Χαρακτηριστικά του σχεδίου ανακύκλωσης πλοίων

Αριθμός αναγνώρισης/επαλήθευσης σχεδίου ανακύκλωσης πλοίου:....

Σημείωση: Το σχέδιο ανακύκλωσης του πλοίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του κανονισμού αποτελεί ουσιαστικό τμήμα του πιστοποιητικού καταλληλότητας για ανακύκλωση και πρέπει πάντα να το συνοδεύει.

ΜΕ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΟΤΙ:

1. το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού·
1. διαθέτει έγκυρο κατάλογο επικίνδυνων ουσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού·
2. το σχέδιο ανακύκλωσης πλοίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του κανονισμού αντικατοπτρίζει σωστά τα στοιχεία που περιλαμβάνει ο κατάλογος επικίνδυνων ουσιών κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 5 του κανονισμού και περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη θέσπιση, την τήρηση και την παρακολούθηση των κριτηρίων για τους ασφαλείς προς είσοδο και ασφαλείς για εργασία σε υψηλές θερμοκρασίες χώρους·
3. η μονάδα ανακύκλωσης πλοίων όπου πρόκειται να ανακυκλωθεί το πλοίο περιλαμβάνεται στον ευρωπαϊκό κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει μέχρι την (ηη/μμ/εεεε)..... (ημερομηνία)

Τόπος έκδοσης:

(Τόπος έκδοσης του πιστοποιητικού)

(ηη/μμ/εεεε).....

(Ημερομηνία έκδοσης)

(Υπογραφή του δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου που εκδίδει το πιστοποιητικό)

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΩΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ ΧΑΡΙΤΟΣ³²

³² Η παρούσα σελίδα της θεώρησης θα αναπαραχθεί και θα προστεθεί στο πιστοποιητικό εφόσον θεωρηθεί αναγκαίο από την αρμόδια διοικητική αρχή.

Δυνάμει του άρθρου 8 του κανονισμού, το παρόν πιστοποιητικό γίνεται αποδεκτό ως έγκυρο για για μια μόνο απευθείας διαδρομή.

από τον λιμένα:

στον λιμένα:

Υπογραφή: (Υπογραφή δεόντως εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου)

Τόπος:

Ημ/ νία: (ηη/μμ/εεεε).....

(Σφραγίδα της αρχής, κατά περίπτωση)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΕΝΤΥΠΟ ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ταυτοποίηση της μονάδας ανακύκλωσης πλοίων

Όνομασία μονάδας ανακύκλωσης πλοίων	
Διακριτή ταυτότητα εταιρείας ανακύκλωσης: αριθ.	
Πλήρης διεύθυνση μονάδας ανακύκλωσης πλοίων	
Κύριος υπεύθυνος πληροφόρησης	
Τηλέφωνο	
Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου	
Επωνυμία, διεύθυνση και στοιχεία επικοινωνίας της εταιρείας ανακύκλωσης	
Γλώσσα(ες) εργασίας	