

Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

► **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 1257/2013**
af 20. november 2013
om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF
(EØS-relevant tekst)
(EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2018/853 af 30. maj 2018	L 150	155	14.6.2018

Berigtiget ved:

► **C1** Berigtigelse, EUT L 212 af 5.8.2016, s. 118 (1257/2013)



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU)
Nr. 1257/2013**

af 20. november 2013

**om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF)
nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF**

(EØS-relevant tekst)

AFSNIT I

GENSTAND, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Genstand og formål

Formålet med denne forordning er at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt undgå ulykker, skader og andre negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, der forårsages af skibsophugning. Formålet med denne forordning er at øge sikkerheden, beskyttelsen af menneskers sundhed og Unionens havmiljø i hele et skibs livscyklus, navnlig for at sikre, at farligt affald fra en sådan skibsophugning underkastes miljømæssigt forsvarlig håndtering.

Denne forordning fastlægger også regler for at sikre korrekt håndtering af farlige materialer på skibe.

Denne forordning har ligeledes til formål at lette ratificeringen af Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009 (»Hongkongkonventionen«).

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder med undtagelse af artikel 12 anvendelse på skibe, der sejler under en medlemsstats flag.

Artikel 12 finder anvendelse på skibe, der sejler under et tredjeland's flag, og som anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:

a) krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, der ejes eller drives af et land, og som på det pågældende tidspunkt kun anvendes i statens tjeneste til ikke-kommercielle formål

b) skibe med en tonnage på under 500 bruttotonnage (GT)

c) skibe, der i hele deres driftstid kun sejler i farvande, der hører under højhedsområdet eller jurisdiktionen for den medlemsstat, hvis flag skibet sejler under.

▼B*Artikel 3***Definitioner**

1. I denne forordning forstås ved:
 - 1) »skib«: et søgående fartøj uanset type, der opererer eller har opereret i havmiljøet, herunder undervandsfartøjer, flydende materiel, flydende platforme, selvløftende platforme, flydende anlæg med lagringsfaciliteter (FSU'er) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfaciliteter (FPSO'er), samt fartøjer, hvis udstyr er afmonteret, eller som slæbes
 - 2) »nyt skib«: et skib for hvilket enten
 - a) byggekontrakten er indgået på datoen for denne forordnings anvendelse
 - b) såfremt en byggekontrakt ikke er indgået, kølen er lagt, eller bygningen af skibet er på et lignende stadium seks måneder efter datoen for denne forordnings anvendelse eller derefter, eller
 - c) leveringen finder sted tredive måneder efter datoen for denne forordnings anvendelse eller derefter
 - 3) »tankskib«: et olietankskib som defineret i bilag I til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (»Marpolkonventionen«) eller et tankskib til transport af giftige flydende stoffer som defineret i bilag II til nævnte konvention
 - 4) »farligt materiale«: ethvert materiale eller stof, der kan medføre farer for menneskers sundhed og/eller miljøet
 - 5) »driftsaffald«: spildevand og reststoffer, der frembringes ved den normale drift af skibe, der er omfattet af kravene i Marpolkonventionen
 - 6) »skibsophugning«: den form for virksomhed, der består i hel eller delvis ophugning af et skib på et skibsophugningsanlæg med henblik på at nyttiggøre dele og materialer til oparbejdning, forbedelse med henblik på genanvendelse eller genanvendelse, samtidig med at behandling af farlige materialer og andre materialer sikres, og dette omfatter tilhørende aktiviteter som f.eks. lagring og behandling af dele og materialer på pladsen, men ikke deres videre oparbejdning eller bortskaffelse på separate anlæg
 - 7) »skibsophugningsanlæg«: et defineret område, dvs. et værft eller et anlæg, som er beliggende i en medlemsstat eller et tredjeland, og som anvendes til ophugning af skibe
 - 8) »skibsophugningsvirksomhed«: ejeren af skibsophugningsanlægget eller en anden organisation eller person, der har overtaget ansvaret for driften af skibsophugningsaktiviteten fra ejeren af skibsophugningsanlægget

▼B

- 9) »administration«: offentlig myndighed, som en medlemsstat har udpeget som værende ansvarlig for opgaver vedrørende skibe, der sejler under dens flag, eller som opererer under dens myndighed
- 10) »anerkendt organisation«: en organisations som anerkendt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 ⁽¹⁾
- 11) »kompetent myndighed«: offentlig myndighed eller offentlige myndigheder, som en medlemsstat eller et tredjeland har udpeget som ansvarlig for skibsophugningsanlæg inden for et angivet geografisk område/angivne geografiske områder eller ekspertiseområde/ekspertiseområder med hensyn til alle operationer inden for den pågældende stats jurisdiktion
- 12) »bruttotonnage«: bruttotonnage beregnet i henhold til reglerne for måling af tonnage i bilag I til den internationale konvention fra 1969 om tonnagemåling af skibe eller eventuelle efterfølgende konventioner
- 13) »kompetent person«: en person med passende kvalifikationer, uddannelse og tilstrækkelig viden, erfaring og kompetence til at varetage den specifikke opgave
- 14) »skibsreder«: en fysisk eller juridisk person, der er registreret som ejer af skibet, herunder den fysiske eller juridiske person, der ejer skibet i en begrænset periode, inden det sælges eller overdrages til et skibsophugningsanlæg, eller hvis vedkommende ikke er registreret, den fysiske eller juridiske person, der ejer skibet, eller en anden organisation eller person som f.eks. lederen eller bareboat-befragteren, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, samt den juridiske person, der driver et statsejet skib
- 15) »ny montering«: montering af systemer, udstyr, isolering eller andre materialer på et skib efter datoen for denne forordnings anvendelse
- 16) »skibsophugningsplan«: en plan, som operatøren af skibsophugningsanlægget har udformet for hvert bestemt skib, som skal ophuges under operatørens ansvar under hensyntagen til de relevante retningslinjer og resolutioner fra IMO
- 17) »skibsophugningsplan for anlægget«: en plan, der er udarbejdet af operatøren af skibsophugningsanlægget og vedtaget af bestyrelsen eller det relevante styrelsesråd i skibsophugningsvirksomheden, som indeholder en beskrivelse af driftsprocesserne og -procedurerne i forbindelse med skibsophugning på skibsophugningsanlægget, og som navnlig dækker arbejdernes sikkerhed og uddannelse, beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, medarbejdernes roller og ansvar, beredskabs- og indsatsplaner og systemer til overvågning, rapportering og registerføring under hensyntagen til de relevante retningslinjer og resolutioner fra IMO

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).

▼B

- 18) »sikkert til adgang« (safe-for-entry): et område, der opfylder alle følgende kriterier:
- a) iltindholdet i atmosfæren og koncentrationen af brandfarlige dampe er inden for sikre grænser
 - b) alle giftige materialer i atmosfæren er inden for de tilladte koncentrationer
 - c) reststoffer eller materialer, der er forbundet med det arbejde, der er godkendt af den kompetente person, frembringer ikke ukontrollerede udslip af giftige materialer eller en usikker koncentration af brandfarlige dampe under de eksisterende atmosfæriske forhold, under overholdelse af anvisningerne
- 19) »sikkert til svejsning mv.« (safe-for-hot work): et område, hvor alle følgende kriterier er opfyldt:
- a) der forefindes sikre, ikke-eksplosive forhold, herunder uden gas, til brug af udstyr til elektrisk lysbuesvejsning eller gassvejsning, skære- eller brænderudstyr eller andre former for åben ild samt opvarmning, slibning eller gnistdannende aktiviteter
 - b) kriterierne for sikkert til adgang i nr. 18) er opfyldt
 - c) de eksisterende atmosfæriske forhold ændres ikke som følge af svejsningen mv.
 - d) alle tilknyttede områder er ryddet, stillet i bero eller behandlet tilstrækkeligt til at forhindre, at brand opstår eller spredes
- 20) »erklæring om færdiggørelse«: en erklæring udstedt af operatøren af skibsophugningsanlægget, som bekræfter, at skibsophugningen er afsluttet i overensstemmelse med denne forordning
- 21) »fortegnelsecertifikat«: et skibsspecifikt certifikat, som udstedes til skibe, der sejler under en medlemsstats flag, i overensstemmelse med artikel 9, og som suppleres med en fortegnelse over farlige materialer i overensstemmelse med artikel 5
- 22) »ophugningscertifikat«: et skibsspecifikt certifikat, som udstedes til skibe, der sejler under en medlemsstats flag, i overensstemmelse med artikel 9, stk. 9, og som suppleres med en fortegnelse over farlige materialer i overensstemmelse med artikel 5, stk. 7, og den godkendte skibsophugningsplan, jf. artikel 7
- 23) »overensstemmelseserklæring«: et skibsspecifikt certifikat, som udstedes til skibe, der sejler under et tredjeland's flag, og som suppleres med en fortegnelse over farlige materialer, jf. artikel 12

▼B

24) »light displacement tonnage (LDT)«: vægten af et skib i tons uden last, brændstof, smøreolie, ballastvand, ferskvand og fødevand i tanke, skibsproviant samt passagerer og besætning og disses effekter og er summen af vægten af skibets skrog, konstruktion, maskineri, udstyr og anordninger.

2. I artikel 7, stk. 2, litra d), og artikel 13, 15 og 16 forstås ved:

a) »affald«, »farligt affald«, »behandling«, og »affaldshåndtering« det samme som i artikel 3, i direktiv 2008/98/EF

b) »inspektion af anlæg«: en inspektion af skibsophugningsanlægget, som vurderer om forholdene på anlægget er i overensstemmelse med de forhold, der er beskrevet i relevant dokumentation, som er fremlagt

c) »arbejder«: en person, der udfører arbejde, enten fast eller midlertidigt, inden for rammerne af et ansættelsesforhold, herunder personale, der arbejder for leverandører og underleverandører

d) »miljømæssigt forsvarlig håndtering«: alle praktisk mulige foranstaltninger, der træffes for at sikre, at affald og farlige materialer håndteres på en måde, hvor menneskers sundhed og miljøet beskyttes mod de negative virkninger, der kan opstå i forbindelse med sådanne former for materiale og affald.

3. For så vidt angår stk. 1, nr. 13), kan en kompetent person være en uddannet arbejder eller en ledende medarbejder, som kan konstatere og evaluere farer og risici på arbejdspladsen samt de ansattes eksponering for potentielt farlige materialer eller usikre forhold i et skibsophugningsanlæg, og som kan angive de nødvendige beskyttelses- og sikkerhedsforanstaltninger, der skal iværksættes for at fjerne eller reducere disse farer, risici eller denne eksponering.

Uden at det berører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF ⁽¹⁾, kan den kompetente myndighed fastlægge hensigtsmæssige kriterier for udpegningen af sådanne personer og kan fastlægge deres opgaver.

AFSNIT II

SKIBE*Artikel 4***Kontrol med farlige materialer**

Montering eller brug af farlige materialer, der er nævnt i bilag I, på skibe forbydes eller begrænses som angivet i bilag I, uden at dette tilsidesætter andre krav i relevant EU-ret, hvor der kan kræves yderligere foranstaltninger.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/36/EF af 7. september 2005 om anerkendelse af erhvervsmæssige kvalifikationer (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 22).

▼B*Artikel 5***Fortegnelse over farlige materialer**

1. Hvert nyt skib har en fortegnelse over farlige materialer om bord, der som minimum identificerer de farlige materialer, der er anført i bilag II, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, samt deres placering og omtrentlige mængder.

2. I det omfang det er praktisk muligt, bringes eksisterende skibe i overensstemmelse med stk. 1, jf. dog artikel 32, stk. 2, litra b).

Skibe, der skal ophugges, bringes så vidt praktisk muligt i overensstemmelse med stk. 1 i nærværende artikel fra datoen for offentliggørelsen af den europæiske liste over skibsophugningsanlæg («den europæiske liste») som fastsat i artikel 16, stk. 2.

Ved udformningen af fortegnelsen over farlige materialer identificeres som et minimum de farlige materialer, der er anført i bilag I, jf. dog artikel 32, stk. 2, litra b).

3. Fortegnelsen over farlige materialer:

- a) er specifik for hvert skib
- b) dokumenterer, at skibet overholder forbuddet mod eller begrænsningerne for montering eller brug af farlige materialer i overensstemmelse med artikel 4
- c) udarbejdes under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO
- d) kontrolleres af administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt.

4. Foruden stk. 3 udarbejdes der for eksisterende skibe en plan, som beskriver den visuelle eller stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO.

5. Fortegnelsen over farlige materialer består af tre dele:

- a) en liste over farlige materialer, der er anført i bilag I og II, jf. bestemmelserne i stk. 1 og 2, i nærværende artikel, og som findes i skibets konstruktion eller udstyr, med en angivelse af deres placering og omtrentlige mængder (del I)
- b) en liste over driftsaffald, der findes om bord på skibet (del II)
- c) en liste over last om bord på skibet (del III).

6. Del I i fortegnelsen over farlige materialer vedligeholdes og ajourføres korrekt i hele skibets driftstid, så ny montering, der indeholder farlige materialer, som er anført i bilag II, og relevante ændringer i skibets konstruktion og udstyr afspejles.

▼B

7. Foruden den korrekt vedligeholdte og ajourførte del I suppleres fortegnelsen over farlige materialer inden ophugning af skibet og under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO med del II for driftsaffald og del III for last, og den kontrolleres af administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt.

8. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 24 vedrørende ajourføring af listen over punkter til fortegnelsen over farlige materialer i bilag I og II for at sikre, at listerne som et minimum indeholder de stoffer, der er angivet i bilag I og II til Hongkongkonventionen.

Kommissionen vedtager en særskilt delegeret retsakt for hvert enkelt stof, der tilføjes eller udgår i bilag I eller II.

*Artikel 6***Generelle krav til skibsredere**

1. I forbindelse med klargøringen af et skib til ophugning skal skibsredere:

a) give operatøren af skibsophugningsanlægget alle skibsrelevante oplysninger, der er nødvendige for udformningen af den i artikel 7 omhandlede skibsophugningsplan

b) skriftligt underrette den relevante administration om hensigten om at ophugge et skib på et specifikt eller specifikke skibsophugningsanlæg inden for en tidsfrist, der fastlægges af denne administration. Underretningen skal som et minimum indeholde:

i) fortegnelsen over farlige materialer og

ii) alle skibsrelevante oplysninger, jf. litra a).

2. Skibsredere sikrer, at skibe, der er bestemt til ophugning:

a) kun ophugges på skibsophugningsanlæg, der er optaget på den europæiske liste

b) gennemfører operationer i perioden, inden skibet afleveres til skibsophugningsanlægget, på en sådan måde, at mængden af lastrester, resterende brændstof og skibsassald om bord minimeres

c) er i besiddelse af et ophugningscertifikat udstedt af administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, forud for ophugning af skibet og efter modtagelsen af skibsophugningsplanen, der er godkendt i henhold til artikel 7, stk. 3.

3. Skibsredere sikrer, at tankskibe ankommer til skibsophugningsanlæg med lasttanke og pumperum, der er parate til certificering som sikkert til svejsning mv.

▼B

4. Skibsredere giver skibsophugningsanlægget en kopi af ophugningscertifikatet udstedt i overensstemmelse med artikel 9.

5. Skibsredere er ansvarlige for skibet og træffer forholdsregler, der sikrer, at skibet konstant opfylder kravene i administrationen i den medlemsstat, under hvis flag skibet sejler, indtil det tidspunkt, hvor operatøren af skibsophugningsanlægget påtager sig ansvaret for det pågældende skib. Operatøren af skibsophugningsanlægget kan afvise at acceptere skibet til ophugning, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i fortegnescertifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er korrekt vedligeholdt og ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr. Under sådanne omstændigheder har skibsrederen fortsat ansvaret for det pågældende skib og underretter straks administrationen herom.

*Artikel 7***Skibsophugningsplan**

1. Der udformes en skibsspecifik skibsophugningsplan forud for ophugning af et skib. Skibsophugningsplanen skal omfatte alle skibsspecifikke betragtninger, der ikke er omfattet af skibsophugningsplanen for anlægget, eller som kræver særlige procedurer.

2. Skibsophugningsplanen:

a) udformes af operatøren af skibsophugningsanlægget i henhold til Hongkongkonventionens relevante bestemmelser og under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO samt de skibsrelevante oplysninger, skibsrederen har afgivet i henhold til artikel 6, stk. 1, litra a), således at dens indhold stemmer overens med de oplysninger, der findes i fortegnelsen over farlige materialer

b) præciserer, hvorvidt og i hvilket omfang det forberedende arbejde — såsom forbehandling, identificering af potentielle farer og fjernelse af last — skal finde sted på en anden beliggenhed end det skibsophugningsanlæg, der er angivet i skibsophugningsplanen. Skibsophugningsplanen bør angive den beliggenhed, hvor skibet placeres under ophugningsaktiviteterne, og indeholde en kortfattet plan for sikker placering af det specifikke skib, der skal ophugges, og for dets ankomst

c) indeholder oplysninger om tilvejebringelse, vedligeholdelse og overvågning af betingelser for »sikkert til adgang« og »sikkert til svejsning mv.« for det specifikke skib under hensyntagen til kendetegn, f.eks. dets konstruktion, konfiguration og tidligere last, og andre nødvendige oplysninger om, hvordan skibsophugningsplanen skal gennemføres

d) indeholder oplysninger om typen og mængden af farlige materialer og af affald, der frembringes ved ophugningen af det specifikke skib, herunder de materialer og det affald, der er angivet i fortegnelsen over farlige materialer, og oplysninger om, hvordan disse behandles og opbevares på skibsophugningsanlægget og på efterfølgende anlæg

▼B

e) udarbejdes særskilt, i princippet for hvert involveret skibsophugningsanlæg, hvis der skal anvendes mere end ét skibsophugningsanlæg, og angiver anvendelsesrækkefølgen og de godkendte aktiviteter, der vil finde sted på disse anlæg.

3. Skibsophugningsplanen skal godkendes ved stiltiende eller udtrykkeligt samtykke af den kompetente myndighed i overensstemmelse med kravene i den stat, hvor skibsophugningsanlægget er beliggende, hvor det er relevant.

Der foreligger udtrykkeligt samtykke, når den kompetente myndighed sender en skriftlig underretning om sin afgørelse om skibsophugningsplanen til operatøren af skibsophugningsanlægget, skibsrederen og administrationen.

Der anses at foreligge stiltiende samtykke, når den kompetente myndighed ikke har gjort skriftlig indsigelse mod skibsophugningsplanen over for operatøren af skibsophugningsanlægget, skibsrederen og administrationen inden for en undersøgelsesperiode, der er fastsat i overensstemmelse med kravene i den stat, hvor skibsophugningsanlægget er beliggende, hvor det er relevant, og meddelt i henhold til artikel 15, stk. 2, litra b).

4. Medlemsstaterne kan kræve, at deres administration sender de oplysninger, som skibsrederen har afgivet i henhold til artikel 6, stk. 1, litra b), og følgende detaljer til den kompetente myndighed i den stat, hvor skibsophugningsanlægget er beliggende:

- i) datoen for skibets registrering i stat, hvis flag det sejler under
- ii) skibets identifikationsnummer (IMO-nummer)
- iii) skrognummer
- iv) skibets navn og type
- v) skibets hjemstedshavn
- vi) navn og adresse på skibsrederen og den registrerede ejer i henhold til IMO-identifikationsnummer
- vii) navn og adresse på virksomheden
- viii) navn på alle klassifikationsselskaber, skibet er klassificeret efter
- ix) skibets hoveddata (længde overalt, bredde på spant, dybde på spant, LDT, bruttotonnage og nettotonnage samt motortype og maskinkraft).

*Artikel 8***Syn**

1. Syn af skibe gennemføres af inspektører tilknyttet administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO.

▼B

2. Anvender administrationen anerkendte organisationer til at gennemføre syn som beskrevet i stk. 1, giver den som et minimum de pågældende anerkendte organisationer beføjelse til:

— at kræve, at et skib, som de syner, er i overensstemmelse med denne forordning, og

— at gennemføre syn, hvis en medlemsstats kompetente myndigheder anmoder herom.

3. Skibe underkastes følgende syn:

a) førstegangssyn

b) periodisk syn

c) yderligere syn

d) endeligt syn.

4. Førstegangssynet af et nyt skib gennemføres, inden skibet sættes i drift, eller inden fortegnescertifikatet udstedes. For eksisterende skibe gennemføres førstegangssynet senest den 31. december 2020. Ved synet kontrolleres det, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

5. Det periodiske syn gennemføres med mellemrum, der fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år. Ved synet kontrolleres det, at del I i fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

6. Det yderligere syn, enten generelt eller delvist, gennemføres alt efter omstændighederne, hvis skibsrederen anmoder herom, efter en ændring, udskiftning eller væsentlig reparation af skibets konstruktion, udstyr, systemer, anordninger, arrangementer og materialer, der har indvirkning på fortegnelsen over farlige materialer. Synet er af en sådan beskaffenhed, at det sikrer, at enhver ændring, udskiftning eller væsentlig reparation er gennemført på en måde, som sikrer, at skibet konstant overholder kravene i denne forordning, og at del I i fortegnelsen over farlige materialer er ændret i nødvendigt omfang.

7. Det endelige syn gennemføres, inden skibet tages ud af drift, og inden ophugningen af skibet er påbegyndt.

Ved dette syn kontrolleres det, at:

a) fortegnelsen over farlige materialer er i overensstemmelse med kravene i artikel 5

b) skibsophugningsplanen korrekt afspejler de oplysninger, der findes i fortegnelsen over farlige materialer, og at den opfylder kravene i artikel 7

c) det skibsophugningsanlæg, hvor skibet ophugges, er optaget på den europæiske liste.

▼B

8. For eksisterende skibe, der er bestemt til skibsophugning, kan førstegangssynet og det endelige syn gennemføres samtidig.

*Artikel 9***Udstedelse og påtegning af certifikater**

1. Når et førstegangssyn eller et periodisk syn er gennemført korrekt, udsteder administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, et fortegnelsescertifikat. Dette certifikat suppleres med del I i fortegnelsen over farlige materialer som omhandlet i artikel 5, stk. 5, litra a).

Hvis førstegangssynet og det endelige syn gennemføres samtidig som fastsat i artikel 8, stk. 8, udstedes der kun et ophugningscertifikat som omhandlet i stk. 9 i nærværende artikel.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter vedrørende udformningen af fortegnelsescertifikatet for at sikre, at det er i overensstemmelse med appendiks 3 til Hongkongkonventionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25 i denne forordning.

2. Et fortegnelsescertifikat påtegnes, hvis skibsrederen anmoder herom, enten af administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, efter korrekt gennemførelse af et yderligere syn, der er gennemført i henhold til artikel 8, stk. 6.

3. Administrationen eller den anerkendte organisation, som denne har godkendt, udsteder eller påtegner efter omstændighederne og med forbehold af stk. 4 et fortegnelsescertifikat, hvis det periodiske syn er korrekt gennemført:

- a) i perioden på tre måneder inden det eksisterende fortegnelsescertifikats udløbsdato og det nye certifikat er gyldigt fra datoen for afslutningen af det periodiske syn ind til en dato, der ikke overstiger fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato
- b) efter det eksisterende fortegnelsescertifikats udløbsdato, og det nye certifikat er gyldigt fra datoen for afslutningen af det periodiske syn ind til en dato, der ikke overstiger fem år fra det eksisterende certifikats udløbsdato
- c) mere end tre måneder inden det eksisterende fortegnelsescertifikats udløbsdato og det nye certifikat er gyldigt fra datoen for afslutningen af det periodiske syn ind til en dato, der ikke overstiger fem år fra datoen for gennemførelsen af det periodiske syn.

4. Er et nyt periodisk syn vellykket overstået, og kan et nyt fortegnelsescertifikat ikke udstedes eller anbringes om bord inden det eksisterende certifikats udløbsdato, påtegner administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, det eksisterende certifikats gyldighed og et sådant certifikat accepteres som gyldigt for en yderligere periode, der ikke overstiger fem måneder fra udløbsdatoen.

▼B

5. Er et fortegnelsescertifikat udstedt for en periode på mindre end fem år, kan administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, forlænge det eksisterende certifikats gyldighed for en yderligere periode, der ikke overstiger fem år.

6. Under særlige omstændigheder, der fastlægges af administrationen, behøver et nyt fortegnelsescertifikat ikke at være dateret fra det eksisterende certifikats udløbsdato som fastsat i stk. 3, litra a) og b), og stk. 7 og 8. Under disse særlige omstændigheder er det nye certifikat gyldigt for en periode, der ikke overstiger fem år fra datoen for gennemførelsen af det periodiske syn.

7. Hvis et skib ikke ligger i den havn eller ved den ankerplads, hvor det skal synes, når fortegnelsescertifikatet udløber, kan administrationen om nødvendigt forlænge fortegnelsescertifikatets gyldighed med højst tre måneder, for at skibet kan færdiggøre sin rejse til den havn, hvor det skal synes. Enhver forlængelse er betinget af, at synet gennemføres i den pågældende havn inden afsejling. Et skib, der opnår en forlængelse, har ikke, når det anløber den havn, hvor det skal synes, ret til i kraft af en sådan forlængelse at forlade den pågældende havn uden at være i besiddelse af et nyt certifikat. Når det periodiske syn er gennemført, er det nye fortegnelsescertifikat gyldigt for en periode der ikke overstiger fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

8. Et fortegnelsescertifikat for et skib, der foretager korte rejser, og som ikke er blevet forlænget under de i stk. 7 omhandlede betingelser, kan forlænges af administrationen med en periode på op til en måned fra udløbsdatoen. Når det periodiske syn er gennemført, er det nye fortegnelsescertifikat gyldigt for en periode, der ikke overstiger fem år fra den udløbsdato, som det eksisterende certifikat havde, før forlængelsen blev givet.

9. Efter gennemførelsen af det endelige syn i overensstemmelse med artikel 8, stk. 7, udsteder administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, et ophugningscertifikat. Dette certifikat suppleres med fortegnelsen over farlige materialer og skibsophugningsplanen.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter vedrørende udformningen af ophugningscertifikatet for at sikre, at det er i overensstemmelse med appendiks 4 til Hongkongkonventionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25 i denne forordning. Et ophugningscertifikat, der er udstedt efter et endeligt syn i overensstemmelse med første afsnit i dette stykke, accepteres af de andre medlemsstater og anses for at have samme gyldighed som et ophugningscertifikat, de selv har udstedt, for så vidt angår denne forordning.

▼B*Artikel 10***Certifikaters gyldighed**

1. Med forbehold af artikel 9 udstedes et fortegnescertifikat for en periode, som fastsættes af administrationen, og som ikke må overstige fem år.
2. Gyldigheden af et fortegnescertifikat, der er udstedt eller påtegnet i henhold til artikel 9, ophører i følgende tilfælde:
 - a) hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i fortegnescertifikatet, herunder hvis del I i fortegnelsen over farlige materialer ikke er blevet korrekt vedligeholdt eller ajourført og ikke afspejler ændringer i skibets konstruktion og udstyr, under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO
 - b) hvis det periodiske syn ikke gennemføres inden for de intervaller, der er præciseret i artikel 8, stk. 5.
3. Et ophugningscertifikat udstedes af administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt, for en periode på højst tre måneder.
4. Gyldigheden af et ophugningscertifikat udstedt i henhold til artikel 9, stk. 9, ophører, hvis skibets tilstand ikke væsentligt svarer til oplysningerne i fortegnescertifikatet.
5. Uanset stk. 3 kan ophugningscertifikatet forlænges af administrationen eller af en anerkendt organisation, som denne har godkendt, for én direkte sejlads til skibsophugningsanlægget.

*Artikel 11***Havnestatskontrol**

1. Medlemsstaterne anvender kontrolbestemmelser for skibe i overensstemmelse med deres nationale lovgivning under henvisning til direktiv 2009/16/EF. Med forbehold af stk. 2 er enhver sådan inspektion begrænset til en kontrol af, at der om bord enten findes et fortegnescertifikat eller et ophugningscertifikat, som, såfremt det er gyldigt, betragtes som tilstrækkeligt for inspektionen til at kunne godkendes.
2. Den relevante myndighed, der er involveret i havnestatskontrolaktiviteter, kan udføre en detaljeret inspektion under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO, hvis et skib ikke råder over et gyldigt certifikat, eller der er god grund til at tro:
 - a) at skibets tilstand eller tilstanden af dets udstyr ikke væsentligt svarer til oplysningerne i certifikatet, del I i fortegnelsen over farlige materialer eller i begge
 - b) at der ikke er gennemført en procedure om bord på skibet til vedligeholdelse af del I i fortegnelsen over farlige materialer.

▼B

3. Et skib kan advares, tilbageholdes, afvises eller udelukkes fra havne eller offshoreterminaler under en medlemsstats jurisdiktion, hvis det ikke efter omstændighederne på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af fortegnelse-certifikatet eller ophugningscertifikatet til de nævnte myndigheder, uden at dette tilsidesætter artikel 9. En medlemsstat, der træffer en sådan foranstaltning, underretter straks den pågældende administration. Manglende ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer udgør ikke en fejl, som kan medføre tilbageholdelse, men enhver uoverensstemmelse i fortegnelsen over farlige materialer indberettes til den pågældende administration og afhjælpes inden det næste syn.

4. En medlemsstats relevante myndighed kan i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at skibsrederen eller skibsføreren har truffet passende foranstaltninger, som opfylder de krav, som den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

*Artikel 12***Krav til skibe, der sejler under et tredjelandts flag**

1. Et skib, der sejler under et tredjelandts flag, skal, når det anløber en havn eller en ankerplads i en medlemsstat, have en fortegnelse over farlige materialer om bord, der er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 5, stk. 2, jf. dog artikel 32, stk. 2, litra b).

Uanset første afsnit kan en medlemsstats relevante myndighed i tilfælde af force majeure eller bydende nødvendige sikkerhedshensyn eller for at reducere forureningsfaren eller gøre den så lille som muligt, eller for at fejl og mangler kan afhjælpes, give anløbstilladelse til en bestemt havn eller ankerplads, forudsat at skibsrederen eller skibsføreren har truffet passende foranstaltninger, som opfylder de krav, den relevante myndighed i den pågældende medlemsstat har stillet, således at skibet kan anløbe havnen sikkert.

2. Montering af farlige materialer, der er nævnt i bilag I, på skibe, der sejler under et tredjelandts flag, når de ligger i en havn eller ved en ankerplads i en medlemsstat, forbydes eller begrænses som præciseret i bilag I.

Brug af farlige materialer, der er nævnt i bilag I, på skibe, der sejler under et tredjelandts flag, når de ligger i en havn eller ved en ankerplads i en medlemsstat, forbydes eller begrænses som præciseret i bilag I, uden at dette tilsidesætter de undtagelser og overgangsordninger, der gælder for disse materialer i henhold til international ret.

3. Fortegnelsen over farlige materialer er specifik for hvert skib, udarbejdes under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO og tjener til at præcisere, at skibet er i overensstemmelse med stk. 2 i nærværende artikel. Ved udformningen af fortegnelsen over farlige materialer angives som et minimum de farlige materialer, der er anført i bilag I. Det skib, der sejler under et tredjelandts flag, udformer en plan, som beskriver den visuelle/stikprøvebaserede inspektion, som udformningen af fortegnelsen over farlige materialer er baseret på, under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO.

▼B

4. Fortegnelsen over farlige materialer vedligeholdes og ajourføres korrekt i hele skibets driftstid, så nye monteringer, der indeholder farlige materialer, som er anført i bilag II, og relevante ændringer i skibets konstruktion og udstyr afspejles under hensyntagen til de undtagelser og overgangsordninger, der gælder for disse materialer i henhold til international ret.

5. Et skib, der sejler under et tredjeland's flag, kan advares, tilbageholdes, afvises eller udelukkes fra havne eller offshoreterminaler under en medlemsstats jurisdiktion, hvis det ikke efter omstændighederne på anmodning fra de relevante myndigheder i den pågældende medlemsstat indsender en kopi af overensstemmelseserklæringen i overensstemmelse med stk. 6 og 7, til de nævnte myndigheder sammen med fortegnelsen over farlige materialer. En medlemsstat, der træffer en sådan foranstaltning, underretter straks de relevante myndigheder i det tredjeland, under hvis flag det pågældende skib sejler. Manglende ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer udgør ikke en mangel, som kan medføre tilbageholdelse, men enhver uoverensstemmelse i fortegnelsen over farlige materialer indberettes til de relevante myndigheder i det tredjeland, under hvis flag det pågældende skib sejler.

6. Overensstemmelseserklæringen udstedes efter kontrol af fortegnelsen over farlige materialer, der er foretaget af de relevante myndigheder i det tredjeland, hvis flag skibet sejler under, eller en organisation, som disse har godkendt, i henhold til nationale krav. Overensstemmelseserklæringen kan udformes på grundlag af appendiks 3 til Hongkongkonventionen.

7. Overensstemmelseserklæringen og fortegnelsen over farlige materialer udfærdiges på det sprog, der er det officielle sprog i den udstedende relevante myndighed i det tredjeland, under hvis flag skibet sejler, og hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, vedlægges der en oversættelse til et af disse sprog.

8. Skibe, der sejler under et tredjeland's flag, og som ansøger om registrering under en medlemsstats flag, sikrer, at en fortegnelse over farlige materialer som fastsat i artikel 5, stk. 2, opbevares om bord eller udarbejdes inden for seks måneder fra registreringen under den pågældende medlemsstats flag eller i løbet af det næste periodiske syn i henhold til artikel 8, stk. 3, alt efter hvilken dato der kommer først, jf. dog artikel 32, stk. 2, litra b).

AFSNIT III

SKIBSOPHUGNINGSANLÆG

*Artikel 13***Krav til skibsophugningsanlæg, som er nødvendige for at blive optaget på den europæiske liste**

1. For at blive optaget på den europæiske liste skal et skibsophugningsanlæg overholde følgende krav i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i Hongkongkonventionen og under hensyn til de relevante retningslinjer fra IMO, ILO, Baselkonventionen og Stockholmkonventionen om persistente organiske miljøgifte samt andre internationale retningslinjer:

▼B

- a) det er godkendt af de kompetente myndigheder til at varetage skibsophugningsaktiviteter
- b) det er udformet, bygget og drevet på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde
- c) det drives fra bygningsstrukturer
- d) det fastlægger håndterings- og overvågningssystemer, -procedurer og -teknikker, som har til formål at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt fjerne:
 - i) sundhedsrisici for de berørte arbejdere og befolkningen i nærheden af skibsofugningsanlægget, og
 - ii) negative virkninger på miljøet forårsaget af skibsofugning
- e) det udarbejder en skibsofugningsplan for anlægget
- f) det forebygger negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, herunder påvisning af kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder
- g) det sørger for sikker og miljømæssigt forsvarlig håndtering og lagring af farlige materialer og affald, herunder:
 - i) inddæmning af alle farlige materialer, der findes om bord, under hele skibsofugningsprocessen med henblik på at forhindre udslip af disse materialer til miljøet og tillige håndtering af farlige materialer samt farligt affald, der frembringes under skibsofugningsprocessen udelukkende på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem
 - ii) at alt affald, der frembringes under skibsofugningen, og mængden heraf dokumenteres og udelukkende overføres til affaldsbehandlingsanlæg, herunder affaldsbehandlingsanlæg, der er godkendt til at håndtere sådant affald uden risiko for menneskers sundhed og på en miljømæssigt forsvarlig måde.
- h) det fastlægger og vedligeholder en beredskabs- og indsatsplan, sikrer, at nødhjælpsudstyr, f.eks. brandslukningsudstyr og køretøjer, ambulancer og kraner, hurtigt kan få adgang til skibet og til alle områder af skibsofugningsanlægget
- i) sørger for arbejdernes sikkerhed og uddannelse, herunder sikrer, at der anvendes personlige værnemidler under arbejde, hvor sådant udstyr er påkrævet
- j) registrerer hændelser, ulykker, erhvervssygdomme og kroniske virkninger og, hvis de kompetente myndigheder anmoder herom, indberetter eventuelle hændelser, ulykker, erhvervssygdomme eller kroniske virkninger, som udgør eller kan udgøre en risiko for arbejdernes sikkerhed, menneskers sundhed og miljøet
- k) det accepterer at opfylde kravene i stk. 2.

▼B

2. Operatøren af et skibsophugningsanlæg skal:
- a) sende skibsophugningsplanen, når den er godkendt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, til skibsrederen og administrationen eller en anerkendt organisation, som denne har godkendt
 - b) meddele administrationen, at skibsophugningsanlægget i enhver henseende er parat til at påbegynde ophugningen af skibet
 - c) når den fuldstændige eller delvise ophugning af et skib er gennemført i overensstemmelse med denne forordning, senest 14 dage efter den fuldstændige eller delvise ophugning i overensstemmelse med skibsophugningsplanen sende en erklæring om færdiggørelse til den administration, der udstedte ophugningscertifikatet for skibet. Erklæringen om færdiggørelse skal omfatte en rapport om eventuelle hændelser og ulykker, der kan være til fare for menneskers sundhed og/eller miljøet.
3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter vedrørende udformningen af:
- a) den rapport, der kræves i stk. 2, litra b), i denne artikel for at sikre, at denne er i overensstemmelse med appendiks 6 til Hongkongkonventionen, og
 - b) den erklæring, der kræves i stk. 2, litra c), i denne artikel, for at sikre, at denne er i overensstemmelse med appendiks 7 til Hongkongkonventionen.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25 i nærværende forordning.

*Artikel 14***Godkendelse af skibsophugningsanlæg beliggende i en medlemsstat**

1. Uden at dette berører andre relevant bestemmelser i EU-retten, godkender de kompetente myndigheder skibsophugningsanlæg, der er beliggende på deres territorium, som overholder kravene i artikel 13, til at foretage skibsophugning. Godkendelsen kan gives til det pågældende skibsophugningsanlæg for en periode på højst fem år og forlænges tilsvarende.

Forudsat at kravene i denne forordning er opfyldt, kan tilladelser, der er udstedt i henhold til andre bestemmelser i relevant national ret eller EU-ret, kombineres med godkendelsen i henhold til denne artikel i én enkelt tilladelse, hvis unødvendig gentagelse af oplysninger derved undgås, og operatøren af skibsophugningsanlægget eller skibsophugningsvirksomheden eller den kompetente myndighed spares for dobbeltarbejde. I så fald kan godkendelsen forlænges i overensstemmelse med den i første afsnit omhandlede tilladelsesordning, men ikke overstige en periode på højst fem år.

2. Medlemsstaterne opretter og ajourfører en liste over skibsophugningsanlæg, de har godkendt i overensstemmelse med stk. 1.

▼B

3. Den liste, der er nævnt i stk. 2, meddeles Kommissionen omgående og senest den 31. marts 2015.
4. Hvis et skibsophugningsanlæg ikke længere overholder kravene i artikel 13, suspenderer eller trækker medlemsstaten, hvor det pågældende skibsophugningsanlæg er beliggende, godkendelsen af det tilbage eller kræver, at det berørte skibsophugningsanlæg afhjælper fejl eller mangler, og meddeler straks Kommissionen dette.
5. Hvis et skibsophugningsanlæg er godkendt i overensstemmelse med stk. 1, meddeler den pågældende medlemsstat straks Kommissionen dette.

*Artikel 15***Godkendelse af skibsophugningsanlæg beliggende i et tredjeland**

1. En skibsophugningsvirksomhed, der ejer et skibsophugningsanlæg, som er beliggende i et tredjeland, og som har til hensigt at ophugge skibe, der sejler under en medlemsstats flag, indgiver en ansøgning om optagelse af det pågældende skibsophugningsanlæg på den europæiske liste til Kommissionen.
2. Den i stk. 1 omhandlede ansøgning ledsages af dokumentation for, at det pågældende skibsophugningsanlæg overholder kravene i artikel 13, for at foretage skibsophugning og blive optaget på den europæiske liste i overensstemmelse med artikel 16.

Skibsophugningsvirksomheden skal navnlig:

- a) angive den tilladelse, licens eller godkendelse til at ophugge skibe, som dens kompetente myndigheder har udstedt, og, hvor det relevant, den tilladelse, licens eller godkendelse, som de kompetente myndigheder har udstedt til alle deres entreprenører og underentreprenører, der er direkte involveret i skibsophugningsprocessen og afgive alle de oplysninger, der er omhandlet i artikel 16, stk. 2
- b) oplyse, om skibsophugningsplanen vil blive godkendt af den kompetente myndighed efter en stiltiende samtykkeprocedure eller en eksplicit procedure med angivelse af den periode, der er fastsat for det stiltiende samtykke, i påkommende tilfælde i overensstemmelse med de nationale krav
- c) bekræfte, at den kun vil acceptere ophugning af et skib, der sejler under en medlemsstats flag, i overensstemmelse med denne forordning
- d) dokumentere, at skibsophugningsanlægget kan tilvejebringe, vedligeholde og overvåge kriterierne for »sikkert til adgang« og »sikkert til svejsning mv.« under hele skibsophugningsprocessen
- e) vedhæfte et kort over skibsophugningsanlæggets grænser og placering af skibsophugningsaktiviteterne inden for anlægget

▼B

- f) for hvert farligt materiale i bilag I og yderligere farlige materialer, der kan være en del af et skibs konstruktion, angive:
- i) om skibsophugningsanlægget er godkendt til at fjerne det farlige materiale. Såfremt det er godkendt hertil, identificeres de relevante medarbejdere, der er godkendt til at foretage fjernelsen, og der forelægges dokumentation for deres kompetencer
 - ii) hvilken affaldshåndteringsproces der anvendes på eller uden for skibsophugningsanlægget, f.eks. forbrænding, deponering eller anden affaldshåndteringsmetode, navn og adresse på affaldshåndteringsanlægget, hvis dette er et andet end skibsophugningsanlægget, og dokumentere, at den anvendte proces gennemføres, uden at menneskers sundhed bringes i fare og på en miljømæssigt forsvarlig måde
- g) bekræfte, at virksomheden har vedtaget en skibsophugningsplan for anlægget under hensyntagen til de relevante retningslinjer fra IMO
- h) afgive de oplysninger, der er nødvendige for at identificere skibsophugningsanlægget.

3. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter for at specificere formatet for de oplysninger, der kræves for at identificere skibsophugningsfaciliteten. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25.

4. For at blive optaget på den europæiske liste skal skibsophugningsanlæg beliggende i tredjelande attestere, at kravene i artikel 13 er opfyldt, efter at en uafhængig inspektør med de fornødne kvalifikationer har udført en inspektion af anlægget. Skibsophugningsvirksomheden forelægger Kommissionen attesten, når den ansøger om optagelse på den europæiske liste og hvert femte år derefter i forbindelse med forlængelsen af optagelsen på den europæiske liste. Den første optagelse på listen og forlængelse heraf suppleres med en midtvejsevaluering for at bekræfte, at kravene i artikel 13 er opfyldt.

Ved at ansøge om optagelse på den europæiske liste accepterer skibsophugningsvirksomhederne muligheden for, at det pågældende skibsophugningsanlæg kan blive genstand for inspektioner af anlægget udført af Kommissionen eller agenter, der handler på dennes vegne, før eller efter optagelse på den europæiske liste med henblik på at kontrollere overholdelse af kravene i artikel 13. Den uafhængige inspektør, Kommissionen eller agenter, der handler på dennes vegne, samarbejder med de kompetente myndigheder i det tredjeland, hvor skibsophugningsanlægget er beliggende, med henblik på at udføre sådanne inspektioner på stedet.

Kommissionen kan udarbejde tekniske vejledninger for at lette denne attestering.

5. Med henblik på artikel 13, hvad angår den pågældende nyttiggørelse eller bortskaffelse, kan miljømæssigt forsvarlig håndtering kun formodes at være til stede, hvis skibsophugningsvirksomheden kan godtgøre, at det affaldshåndteringsanlæg, der modtager affaldet, drives i overensstemmelse med standarder for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, som i vid udstrækning svarer til de relevante internationale standarder og EU-standarder.

▼B

6. Skibsophugningsvirksomheden forelægger snarest muligt ajourført dokumentation i tilfælde af eventuelle ændringer i de oplysninger, der er afgivet til Kommissionen, og skal under alle omstændigheder tre måneder inden udløbet af hver femårsperiode for optagelsen på den europæiske liste erklære, at:

- a) den fremsendte dokumentation er fuldstændig og ajourført, og at
- b) skibsophugningsanlægget opfylder og fortsat vil opfylde kravene i artikel 13.

*Artikel 16***Oprettelse og ajourføring af den europæiske liste**

1. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at oprette en europæisk liste over skibsophugningsanlæg, der:

- a) er beliggende i Unionen og er anmeldt af medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3
- b) er beliggende i et tredjeland, og hvis optagelse er baseret på en vurdering af de oplysninger og den dokumentation, der er indgivet eller indhentet i overensstemmelse med artikel 15.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25.

2. Den europæiske liste offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og på Kommissionens websted senest den 31. december 2016. Den opdeles i to underlister, over henholdsvis skibsophugningsanlæg, der er beliggende i Unionen og skibsophugningsanlæg, der er beliggende i et tredjeland.

Den europæiske liste skal indeholde alle følgende oplysninger om skibsophugningsanlægget:

- a) ophugningsmetoden
- b) arten og størrelsen af de skibe, der kan ophugges
- c) eventuelle begrænsninger og betingelser for skibsophugningsanlæggets drift, herunder med hensyn til håndtering af farligt affald
- d) nærmere oplysninger om proceduren for udtrykkeligt eller stiltiende samtykke, jf. artikel 7, stk. 3, for de kompetente myndigheders godkendelse af skibsophugningsplanen
- e) den maksimale årlige skibsophugningsmængde.

3. Den europæiske liste skal angive udløbsdatoen for skibsophugningsanlæggets optagelse på listen. En optagelse gælder i højst fem år og kan fornyes.

▼B

4. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for regelmæssigt at ajourføre den europæiske liste med henblik på at:

a) optage et skibsophugningsanlæg på den europæiske liste, når:

- i) det er blevet godkendt i henhold til artikel 14, eller
- ii) dets optagelse på den europæiske liste er vedtaget i henhold til stk. 1, litra b), i nærværende artikel

b) slette et skibsophugningsanlæg fra den europæiske liste hvis:

- i) anlægget ikke længere opfylder kravene i artikel 13, eller
- ii) den ajourførte dokumentation ikke er forelagt mindst tre måneder inden udløbet af den femårsperiode, der er fastsat i stk. 3 i nærværende artikel.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 25.

5. I forbindelse med oprettelsen og ajourføringen af den europæiske liste handler Kommissionen i overensstemmelse med principperne i traktaterne og med Unionens internationale forpligtelser.

6. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen alle oplysninger, der kan være relevante for ajourføringen af den europæiske liste. Kommissionen videresender alle relevante oplysninger til de øvrige medlemsstater.

AFSNIT IV

GENERELLE ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER*Artikel 17***Sprog**

1. Skibsophugningsplanen som omhandlet i artikel 7 udfærdiges på et sprog, der accepteres i den stat, der godkender skibsophugningsanlægget. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal skibsophugningsplanen oversættes til et af disse sprog, medmindre administrationen er indforstået med, at det er unødvendigt.

2. Det fortegnelsescertifikat og det ophugningscertifikat, der udstedes i henhold til artikel 9, udfærdiges på et af den udstedende administrations officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal der vedlægges en oversættelse til et af disse sprog.

*Artikel 18***Udpegning af kompetente myndigheder og administrationer**

1. Medlemsstaterne udpeger de kompetente myndigheder og administrationer, der er ansvarlige for anvendelsen af denne forordning, og underretter Kommissionen herom. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen i tilfælde af ændringer i sådanne oplysninger.

▼B

2. Kommissionen offentliggør på sit websted lister over de udpegede kompetente myndigheder og administrationer og ajourfører disse lister, når det er relevant.

*Artikel 19***Udpegning af kontaktpersoner**

1. Medlemsstaterne og Kommissionen udpeger hver én eller flere kontaktpersoner, som informerer og vejleder de fysiske eller juridiske personer, der henvender sig til dem. Kommissionens kontaktperson sender medlemsstaternes kontaktpersoner alle modtagne spørgsmål, som vedrører medlemsstaterne, og omvendt.

2. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om udpegning af kontaktpersoner. Medlemsstaterne underretter straks Kommissionen i tilfælde af ændringer i disse oplysninger.

3. Kommissionen offentliggør på sit websted lister over de udpegede kontaktpersoner og ajourfører disse lister, når det er relevant.

*Artikel 20***Møde mellem kontaktpersoner**

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

AFSNIT V

RAPPORTERING OG HÅNDHÆVELSE*Artikel 21***Medlemsstaternes rapporter**

1. Hver medlemsstat indgiver en rapport til Kommissionen med følgende oplysninger:

- a) en liste over skibe, der sejler under dens flag, for hvilke der udstedt et ophugningscertifikat, navnet på skibsophugningsvirksomheden og skibsophugningsanlæggets beliggenhed i henhold til ophugningscertifikatet
- b) en liste over skibe, der sejler under dens flag, og som der er modtaget en erklæring om færdiggørelse for
- c) oplysninger om ulovlig skibsophugning, sanktioner og opfølgende foranstaltninger, som medlemsstaten har iværksat.

▼ M1

2. Hver rapport dækker en periode på tre år og indgives elektronisk til Kommissionen senest ni måneder efter udløbet af den treårsperiode, den dækker.

Den første elektroniske rapport dækker treårsperioden fra datoen for anvendelsen af denne forordning, jf. artikel 32, stk. 1. Når en medlemsstat tillader ophugning af skibe på skibsophugningsanlæg, der er opført på den europæiske liste, før datoen for anvendelsen af denne forordning i overensstemmelse med artikel 26, dækker den pågældende medlemsstats første elektroniske rapport også perioden fra datoen for denne tilladelse til datoen for anvendelsen af denne forordning.

Kommissionen offentliggør senest ni måneder efter modtagelsen af medlemsstaternes rapporter en rapport om anvendelsen af denne forordning.

▼ B

3. Kommissionen samler disse oplysninger i en elektronisk database, som til stadighed er tilgængelig for offentligheden.

*Artikel 22***Håndhævelse i medlemsstaterne**

1. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser for sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de iværksættes. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

2. Medlemsstaterne samarbejder bilateralt eller multilateralt med hinanden for at fremme forebyggelse og afsløring af potentiel omgåelse og overtrædelse af denne forordning.

3. Medlemsstaterne udpeger de medlemmer af deres faste personale, der er ansvarlige for det samarbejde, der er omhandlet i stk. 2. Disse oplysninger sendes til Kommissionen, som udsender en samlet liste til disse medlemmer.

4. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de bestemmelser i deres nationale ret, der vedrører håndhævelsen af denne forordning og de gældende sanktioner.

*Artikel 23***Anmodning om foranstaltninger**

1. Fysiske eller juridiske personer, som er berørt af, kan blive berørt af eller har en tilstrækkelig interesse i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, der vedrører overtrædelse af artikel 13, sammenholdt med artikel 15 og artikel 16, stk. 1, litra b), i denne forordning, har adgang til at kræve, at Kommissionen træffer foranstaltninger efter denne forordning i tilfælde af overtrædelse af denne forordning eller overhængende fare herfor.

▼B

Den interesse, som en hvilken som helst ikke-statslig organisation, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som opfylder kravene i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 ⁽¹⁾, måtte have, anses for en tilstrækkelig interesse med henblik på første afsnit.

2. Anmodningen om foranstaltninger ledsages af relevante oplysninger og data til støtte for anmodningen.

3. Hvis anmodningen om foranstaltninger og de ledsagende oplysninger og data viser, at det er sandsynligt, at der foreligger en overtrædelse af artikel 13, sammenholdt med artikel 15 og artikel 16, stk. 1, litra b), eller at der er overhængende fare for en sådan overtrædelse, tager Kommissionen sådanne anmodninger om foranstaltninger og oplysninger og data i betragtning. Under disse omstændigheder giver Kommissionen den pågældende skibsophugningsvirksomhed lejlighed til at udtale sig om anmodningen om foranstaltninger og de ledsagende oplysninger og data.

4. Kommissionen underretter hurtigst muligt og i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i EU-retten de personer, der har indgivet en anmodning efter stk. 1, om sin afgørelse om at efterkomme eller afslå anmodningen om foranstaltninger og begrundet afgørelsen.

AFSNIT VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER*Artikel 24***Udøvelse af de delegerede beføjelser**

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage de delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 8, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 30. december 2013. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 5, stk. 8, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1367/2006 af 6. september 2006 om anvendelse af Århus-konventionens bestemmelser om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet på Fællesskabets institutioner og organer (EUT L 264 af 25.9.2006, s. 13).

▼B

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 8, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

*Artikel 25***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

*Artikel 26***Overgangsbestemmelse**

Fra tidspunktet for offentliggørelsen af den europæiske liste kan medlemsstaterne, inden denne forordnings anvendelsesdato, godkende ophugning af skibe på skibsofhugningsanlæg, der er opført på den europæiske liste. ►**C1** I så tilfælde finder forordning (EF) nr. 1013/2006 ikke anvendelse. ◀

*Artikel 27***Ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006**

I artikel 1, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1013/2006 tilføjes følgende punkt:

- »i) skibe, der sejler under en medlemsstats flag, og som falder under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).«

▼B*Artikel 28***Ændring af direktiv 2009/16/EF**

I bilag IV tilføjes følgende punkt:

- »49. Et certifikat for fortegnelsen over farlige materialer eller en overensstemmelseserklæring i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 (*).

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).«

*Artikel 29***Finansielt incitament**

Kommissionen forelægger senest den 31. december 2016 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om, hvorvidt det er muligt at skabe et finansielt instrument, der kan lette en sikker og forsvarlig skibsofhugning, og lader den, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsage af et lovgivningsmæssigt forslag.

*Artikel 30***Revision**

1. Kommissionen vurderer, hvilke overtrædelser af denne forordning der bør være omfattet af direktiv 2008/99/EF med henblik på at side-stille bestemmelserne vedrørende overtrædelser i henholdsvis denne forordning og forordning (EF) nr. 1013/2006. Kommissionen aflægger senest den 31. december 2014 rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet og lader den, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsage af et lovgivningsforslag.

2. Kommissionen tager denne forordning op til revision senest 18 måneder inden datoen for Hongkongkonventionens ikrafttræden og samtidig fremsætter den, hvis det er hensigtsmæssigt, eventuelle passende lovgivningsforslag med henblik herpå. Denne revision omfatter optagelse af skibsofhugningsanlæg, som er godkendt i henhold til Hongkongkonventionen, på den europæiske liste med henblik på at undgå dobbeltarbejde og administrative byrder.

3. Kommissionen overvåger denne forordning og fremsætter, hvis det er hensigtsmæssigt, i god tid forslag til at tackle udviklinger vedrørende internationale konventioner, herunder Baselkonventionen, hvis det viser sig at være nødvendigt.

4. Uanset stk. 2 forelægger Kommissionen senest fem år efter anvendelsesdatoen for denne forordning Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning, hvis det er hensigtsmæssigt ledsaget af lovgivningsmæssigt forslag for at sikre, at dens formål opfyldes, og at dens virkning sikres og er berettiget.



Artikel 31

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 32

Anvendelse

1. Denne forordning finder anvendelse fra den tidligste af følgende to datoer, men ikke før den 31. december 2015:

- a) 6 måneder efter den dato, hvor det samlede maksimale årlige skibsofhugningsoutput på de skibsofhugningsanlæg, der er opført på den europæiske liste, udgør mindst 2,5 mio. light displacement tonnage (LDT). Et skibsofhugningsanlægs årlige skibsofhugningsoutput beregnes som summen af vægten, udtrykt i LDT, af de skibe, der er ophugget i et givet år på det pågældende anlæg. Det maksimale årlige skibsofhugningsoutput fastsættes ved at vælge den højeste værdi, der er forekommet i den forløbne tiårsperiode for hvert skibsofhugningsanlæg, eller, i tilfælde af et nyligt godkendt skibsofhugningsanlæg, den højeste årlige værdi, som det pågældende anlæg har opnået, eller
- b) den 31. december 2018.

2. I forbindelse med følgende bestemmelser finder de følgende anvendelsesdatoer dog anvendelse:

- a) artikel 2, artikel 5, stk. 2, andet afsnit, artikel 13, 14, 15, 16, 25 og 26 fra den 31. december 2014, og
- b) artikel 5, stk. 2, første og tredje afsnit, og artikel 12, stk. 1 og 8, fra den 31. december 2020.

3. Kommissionen offentliggør i *Den Europæiske Unions Tidende* en meddelelse vedrørende anvendelsesdatoen for denne forordning, når de i stk. 1, litra a), omhandlede betingelser er blevet opfyldt.

4. Hvis en medlemsstat har lukket sit nationale skibsregister eller i en periode på tre år ikke har haft skibe registreret under sit flag, og så længe ingen skibe er registreret under dens flag, kan den pågældende medlemsstat fravige bestemmelserne i denne forordning, dog ikke artikel 4, 5, 11, 12, 13 og 14, artikel 16, stk. 6, og artikel 18, 19, 20, 21 og 22. Ønsker en medlemsstat at benytte sig af denne undtagelse, underretter den Kommissionen herom senest på anvendelsesdatoen for denne forordning. Enhver senere ændring meddeles ligeledes Kommissionen.

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



BILAG I

KONTROL MED FARLIGE MATERIALER

Farligt materiale	Definitioner	Kontrolforanstaltninger
Asbest	Asbestholdige materialer	Ny montering af asbestholdige materialer forbydes for alle skibe.
Ozonnedbrydende stoffer	<p>Kontrollerede stoffer som defineret i artikel 1, stk. 4, i Montrealprotokollen af 1987 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, anført i bilag A, B, C eller E til denne protokol, som er gældende på tidspunktet for anvendelsen eller fortolkningen af dette bilag.</p> <p>Ozonnedbrydende stoffer, der kan findes om bord på skibe, omfatter, men er ikke begrænset til:</p> <p>halon 1211, bromchlordifluormethan</p> <p>halon 1301, bromtrifluormethan</p> <p>halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (også kaldet halon 114B2)</p> <p>CFC-11 Trichlorfluormetan</p> <p>CFC-12 Dichlordifluormetan</p> <p>CFC-113 1,1,2-trichlor-1,2,2-trifluorethan</p> <p>CFC-114 1,2-dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan</p> <p>CFC-115 Chlorpentafluorethan</p> <p>HCFC-22</p> <p>Chlordifluormetan</p>	Ny montering af materialer, der indeholder ozonnedbrydende stoffer, forbydes på alle skibe.
Polychlorerede biphenyler (PCB)	Ved polychlorerede biphenyler forstås: aromatiske forbindelser, der er dannet på en sådan måde, at biphenylmolekylets brintatomer (to benzenringe forbundet med en enkelt kulstof-kulstof-binding) kan erstattes af op til ti chloratomer.	Ny montering af materialer, der indeholder polychlorerede biphenyler, forbydes for alle skibe.
Perfluorooxtansulfonat (PFOS) ⁽¹⁾	Ved perfluorooxtansulfonat (PFOS) forstås: perfluorooxtansulfonat og derivater heraf.	Ny montering af materialer, der indeholder perfluorooxtansulfonat (PFOS) og derivater heraf, forbydes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 850/2004 ⁽²⁾ .

▼B

Farligt materiale	Definitioner	Kontrolforanstaltninger
Antifoulingprodukter og -systemer	Antifoulingprodukter og -systemer, der er omhandlet i bilag I til den internationale konvention af 2001 om begrænsning af skadelige antifoulingssystemer på skibe (AFS-konventionen), som er gældende på tidspunktet for anvendelsen eller fortolkningen af dette bilag.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ingen skibe må anvende antifoulingssystemer, som indeholder organiske tinforbindelser som biocid, eller noget andet antifoulingssystem, hvis anvendelse er forbudt i henhold til AFS-konventionen. 2. Ingen nye skibe eller nye monteringer på skibe må anvende eller benytte antifoulingprodukter eller -systemer på en måde, der ikke er i overensstemmelse med AFS-konventionen.

(¹) Gælder ikke for skibe, der sejler under et tredjelands flag.

(²) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 850/2004 af 29. april 2004 om persistente organiske miljøgifte og om ændring af direktiv 79/117/EØF (EUT L 158 af 30.4.2004, s. 7).

▼B*BILAG II***LISTE OVER PUNKTER TIL FORTEGNElsen OVER FARLIGE MATERIALER**

1. Alle farlige materialer, der er omhandlet i bilag I
2. Cadmium og cadmiumforbindelser
3. Hexavalent chrom og hexavalente chromforbindelser
4. Bly og blyforbindelser
5. Kviksølv og kviksølvforbindelser
6. Polybromerede biphenyler (PBB)
7. Polybromerede diphenylethere (PBDE)
8. Polychlorerede naphthalener (over 3 chloratomer)
9. Radioaktive stoffer
10. Visse korte chlorparaffiner (alkaner, C10-C13, chlor)
11. Bromerede flammehæmmere (HBCDD)