



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el reciclado de buques

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Contexto general y fundamento de la propuesta

El recurso a prácticas peligrosas y perjudiciales para el medio ambiente en materia de desguace de buques sigue siendo motivo de gran preocupación. Al término de su vida operativa, la mayor parte de los grandes buques mercantes de navegación marítima se desguazan en instalaciones utilizando métodos que tienen importantes repercusiones para el medio ambiente y la salud. Esos aspectos negativos impiden que el reciclado de buques se convierta en una industria debidamente sostenible.

La situación podría deteriorarse, ya que en los próximos años está previsto el desguace de un buen número de buques, que se espera se mantenga por lo menos cinco o diez años, debido al actual exceso de capacidad de la flota mundial. Además, se prevé que el pico del reciclado de buques en torno a la fecha de retirada de los petroleros de casco único (2015) beneficie sobre todo a las instalaciones menos rigurosas en el cumplimiento de las normas.

El Reglamento sobre los traslados de residuos¹ incorpora a la Unión Europea los requisitos del Convenio de Basilea sobre el control del transporte transfronterizo de residuos peligrosos y su eliminación, así como una enmienda al Convenio (denominada «Enmienda de Prohibición») que prohíbe la exportación de residuos peligrosos fuera de la OCDE. Esa modificación aún no ha entrado en vigor en el ámbito internacional debido al número insuficiente de ratificaciones.

De acuerdo con el Reglamento sobre los traslados de residuos, los buques con pabellón de Estados miembros de la Unión Europea, al ser desguazados, quedan clasificados como residuos peligrosos, ya que contienen sustancias peligrosas. Como tales, solo pueden desguazarse en países de la OCDE. No obstante, los buques con pabellón de Estados miembros de la UE eluden casi sistemáticamente esta legislación², sustrayendo toda eficacia tanto a las normas internacionales como a la legislación de la Unión.

Este extendido incumplimiento está ligado, en primer lugar, a la falta de disponibilidad de capacidad de reciclado en la OCDE, en particular para los buques de mayor tamaño. La capacidad existente en Europa se utiliza para el desguace de buques pequeños y de buques de propiedad pública, pero no para el de grandes buques mercantes de navegación marítima. A semejanza de la construcción naval, el desguace de buques se ha desplazado en las últimas décadas de los países europeos a países de fuera de la OCDE debido a razones económicas (demanda de acero, costes laborales reducidos, ausencia de internalización de los costes medioambientales). Como resultado de ello, la opción de desarrollar capacidad de desguace adicional en Europa no ha sido viable económicamente.

Fuera de la OCDE —en China, la India, Pakistán y Bangladesh— existe una considerable capacidad de reciclado. Se espera que las instalaciones de la OCDE y China, así como algunas

¹ Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.

² En 2009, más del 90 % de los buques de pabellón de los Estados miembros de la UE fueron desguazados fuera de la OCDE, en su mayoría en el Sudeste Asiático.

de la India, estén en condiciones de cumplir los requisitos del Convenio de Hong Kong de aquí a 2015.

De hecho, la capacidad disponible actualmente en China (2,83 millones de TDR³ en 2009) es ya ampliamente suficiente para tratar todos los buques con pabellón de Estados miembros de la UE hasta 2030 (el volumen máximo anual en el periodo 2012-2030 será de 1,88 millones de TDR), y próximamente iniciará sus actividades una nueva instalación de un millón de TDR. Esta evolución es el fruto de las iniciativas desarrolladas por las autoridades públicas para promover de manera específica el mercado del reciclado ecológico de buques y cerrar las instalaciones que no respondan a las normas, así como de las inversiones en instalaciones de reciclado seguras y racionales efectuadas por propietarios de buques europeos responsables.

En segundo lugar, la situación actual del mercado del reciclado de buques beneficia a las instalaciones de Bangladesh, la India y (en menor medida) Pakistán, mientras que los competidores de la UE, Turquía y China, sujetos a normas técnicas más rigurosas, solo consiguen ocupar determinados nichos del mercado, tales como el de los buques pequeños, los buques de propiedad pública, incluidos los de guerra, o las flotas de propietarios de buques comprometidos.

Por último, la legislación actual no está adaptada a las características específicas de los buques. Resulta difícil determinar cuándo un buque se convierte en residuo. Para decidir si envían o no un buque al reciclado, los propietarios de buques comparan los costes y beneficios de mantener en funcionamiento un buque y de enviarlo al desguace.

Si se toma esta decisión cuando el buque se encuentra en aguas internacionales o en aguas bajo jurisdicción del Estado de reciclado, es muy difícil, si no imposible, aplicar los procedimientos del Reglamento sobre los traslados de residuos. Además, los buques mercantes que zarpan de puertos y aguas europeos suelen optimizar su última travesía entregando mercancías en Asia antes de ser enviados al desguace. Si el propietario del buque no declara la intención de desguazarlo cuando zarpa de un puerto de la UE, por lo general las autoridades pertinentes no pueden intervenir. El Reglamento sobre los traslados de residuos establece derechos y obligaciones para el Estado exportador, el Estado importador y, cuando procede, los Estados de tránsito. No obstante, los Estados rectores de los puertos no están necesariamente informados de la intención del propietario del buque de reciclar un buque. Por último, tampoco es infrecuente que un buque sea vendido a otro operador con la pretensión de que el buque solo continuará operando para ser transferido a una instalación de desguace de buques.

A fin de aplicar la legislación actual y, en particular, la prohibición de exportar buques al término de su vida útil fuera de la OCDE, los Estados miembros se verían obligados a hacer un esfuerzo desproporcionado para su cumplimiento, debido a la falta de capacidad de reciclado en la OCDE y a la posibilidad legal de que cualquier buque cambie su Estado de matriculación («Estado de pabellón»).

A fin de mejorar la situación, en 2004 las Partes en el Convenio de Basilea instaron a la Organización Marítima Internacional (OMI) a que desarrollara requisitos obligatorios para el

³ El peso de un buque desguazado suele expresarse en toneladas de desplazamiento en rosca (TDR), que se calculan descontando la carga, el combustible, el agua de lastre, etc., y equivale aproximadamente al peso del acero del buque.

reciclado de buques⁴. En 2006, acogieron con satisfacción las medidas adoptadas por la OMI en relación con el desarrollo del proyecto de convenio sobre reciclado de buques y reconocieron que debía evitarse la duplicación de instrumentos que tuvieran un objetivo idéntico. Se invitó a las partes a llevar a cabo una evaluación del nivel de control y ejecución establecido por el Convenio de Basilea en su conjunto y una evaluación del nivel previsto de control y ejecución que aportaría el proyecto de convenio sobre reciclado de buques en su conjunto, y a comparar los dos convenios⁵.

En mayo de 2009, la Organización Marítima Internacional adoptó el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (en lo sucesivo denominado «Convenio de Hong Kong»). Cuando entre en vigor, ese Convenio exigirá a las Partes (entre las que figuran los Estados miembros de la UE) que desguacen sus grandes buques mercantes únicamente en los países Parte en el Convenio. Entre ellos podrían estar incluidos los países asiáticos, cuyas instalaciones de desguace de buques deberán cumplir las normas internacionalmente aceptadas (más rigurosas que las normas actuales). En esas instalaciones el tratamiento de los buques procedentes de países que no sean Partes en el Convenio deberá ser el mismo que el de aquellos que enarboleden pabellón de las Partes en el Convenio (cláusula de «tratamiento no más favorable»).

El Convenio de Hong Kong fue adoptado en 2009, pero debe ser ratificado por un número suficiente de grandes Estados de pabellón y de reciclado para que entre en vigor y empiece a surtir efectos. No está previsto que esto se produzca antes de 2020, como mínimo. El Convenio entrará en vigor veinticuatro meses después de la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- que no menos de quince Estados lo hayan firmado sin reservas en cuanto a su ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el preceptivo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión;
- que sus flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 40 % del arqueo bruto de la marina mercante mundial; y
- que el volumen máximo anual combinado de reciclado de buques durante los diez años precedentes represente como mínimo el 3 % del arqueo bruto de la marina mercante combinada de los mismos Estados.

Las Partes en el Convenio de Basilea celebraron la adopción del Convenio de Hong Kong en 2010⁶ y emprendieron una evaluación preliminar de la equivalencia del nivel de control de dicho Convenio con el establecido en el Convenio de Basilea⁷.

En abril de 2010, la Unión Europea y sus Estados miembros finalizaron su evaluación, que concluyó que el Convenio de Hong Kong parece proporcionar un nivel de control y aplicación

⁴ Decisión VII/26 sobre el manejo ambientalmente racional del desguace de embarcaciones, adoptada en la séptima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea.

⁵ Véase la Decisión VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

⁶ Decisión VII/12 del Grupo de Trabajo de Composición Abierta (OEWG) sobre el manejo ambientalmente racional del desguace de embarcaciones.

⁷ Véase la Decisión del OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

por lo menos equivalente al que proporciona el Convenio de Basilea respecto a los buques clasificados como residuos con arreglo al Convenio de Basilea⁸.

En octubre de 2011, las Partes en el Convenio de Basilea fomentaron la ratificación del Convenio de Hong Kong para propiciar su entrada en vigor⁹.

La Comisión adoptó un Libro Verde denominado «Mejorar el desmantelamiento de los buques» en 2007 y una Comunicación en la que proponía una estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques¹⁰ en 2008. Esta estrategia se centraba en la adopción de medidas para mejorar lo más rápidamente posible las condiciones del desguace de buques, incluso durante el periodo transitorio antes de la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong: a saber, abordar los elementos clave del Convenio, fomentar una acción voluntaria por parte de la industria, ofrecer asistencia técnica y apoyo a los países en desarrollo y mejorar la aplicación de la legislación actual. Los logros de la Estrategia pueden resumirse así:

- Adopción de un Convenio que reforzará el reciclado de buques con sus procedimientos adaptados a las características específicas de los buques y con la fijación de requisitos detallados aplicables a instalaciones de reciclado mejoradas.
- Apoyo a las iniciativas voluntarias de la industria antes de la entrada en vigor del Convenio:
 - aplicación voluntaria de los requisitos y directrices del Convenio (por ejemplo, desarrollo de inventarios de materiales peligrosos);
 - adopción de contratos de venta ecológicos;
 - inversiones en instalaciones de reciclado seguras y racionales.
- Realización de estudios, proyectos de investigación y proyectos piloto para evaluar la evolución de la situación y promover la mejora de las tecnologías de reciclado de los buques comprendidos en el ámbito del Convenio de Hong Kong y de otros buques.
- Adopción de iniciativas por la Comisión para mejorar la aplicación del Reglamento sobre los traslados de residuos siempre que se le ha alertado de que buques concretos se destinaban al desguace.
- Apoyo a los países de reciclado de buques mediante la concesión de una subvención, en el marco del Programa Temático de la UE para el Medio Ambiente y la Gestión Sostenible de los Recursos Naturales, incluida la Energía (ENRTP), al «Programa Mundial para el reciclado sostenible de buques», gestionado de forma conjunta por las secretarías del Convenio de Basilea, de la Organización Marítima Internacional y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

⁸ Observaciones de la Unión Europea y sus Estados miembros, disponibles en <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Decisión X/AA sobre el manejo ambientalmente racional del desguace de embarcaciones, adoptada en la décima reunión de la Conferencia de las Partes en el Convenio de Basilea.

¹⁰ Comunicación COM(2008) 767 final, de 19 de noviembre de 2008: Estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques, y su evaluación de impacto en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, SEC(2008) 2846.

1.2. Objetivos de la propuesta

El objetivo del Reglamento sobre el reciclado de buques es reducir en una medida significativa las repercusiones negativas del reciclado, especialmente en el Sudeste Asiático, de los buques con pabellón de Estados miembros de la UE sin crear cargas económicas innecesarias. El Reglamento propuesto pone en vigor la aplicación anticipada de los requisitos del Convenio de Hong Kong, acelerando de este modo su entrada en vigor a escala mundial.

1.3. Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

La propuesta se refiere a la adopción de un reglamento sobre el reciclado de buques. Está previsto que el nuevo reglamento sustituya al Reglamento (CE) nº 1013/2006¹¹ en lo que respecta a los buques que entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Hong Kong.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

2.1. Consulta de las partes interesadas

En el transcurso de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta legislativa, la Comisión consultó a las partes interesadas y recurrió a expertos externos en el marco de un proceso de consulta pública desarrollado entre abril y junio de 2009 y de cuatro seminarios de expertos.

En su mayoría, las partes interesadas apoyaron sin ambages la rápida ratificación del Convenio de Hong Kong por parte de los Estados miembros de la UE a fin de acelerar su entrada en vigor fomentando la ratificación por parte de otros Estados. Muchas partes interesadas abogan por la aplicación anticipada del Convenio en la Unión, ya que consideran que no resulta aceptable esperar a su entrada en vigor cuando hay personas que siguen muriendo o sufriendo daños mientras trabajan desguazando buques y cuando se producen daños medioambientales importantes. Algunas consideran que la UE no debe imponer requisitos adicionales más allá del Convenio. Las contribuciones, el resumen de las respuestas a la consulta pública y los informes sobre el seminario en el que participaron las partes interesadas están disponibles en Internet¹².

El Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social Europeo y el Consejo debatieron la Comunicación y adoptaron, respectivamente, una Resolución el 26 de marzo de 2009¹³, un dictamen el 13 de mayo de 2009¹⁴ y unas conclusiones el 21 de octubre de 2010¹⁵ respecto a una estrategia de la UE para mejorar el desguace de buques.

¹¹ Reglamento (CE) nº 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.

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

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

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

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

2.2. Evaluación de impacto

La Comisión llevó a cabo una evaluación de impacto con objeto de analizar las distintas opciones para establecer un régimen de reciclado que pueda ser aplicado de manera efectiva. El análisis consideró el impacto económico, social y ambiental de cada opción.

Se tuvieron en cuenta las recomendaciones del Comité de Evaluación de Impacto, cuyas principales modificaciones aluden a la necesidad de definir con más precisión los problemas, presentar con más claridad en la hipótesis de base las iniciativas adoptadas ya en países de reciclado de buques, reforzar la lógica de intervención y mejorar el vínculo entre los objetivos específicos y operativos y los problemas y las necesidades, así como reforzar la evaluación de las opciones de actuación respecto, concretamente, a las posibles dificultades futuras en materia de aplicación y cumplimiento.

El paquete de medidas D es el único que satisface plenamente los objetivos perseguidos, tal como se muestra en la evaluación de impacto.

Esta opción consiste en introducir un reglamento *ad hoc* que se aplique a los buques sujetos al Convenio de Hong Kong (grandes buques mercantes de navegación marítima). Ese Reglamento abarca todo el ciclo de vida de los buques de pabellón de Estados miembros de la UE, aplica anticipadamente los requisitos del Convenio de Hong Kong y, tal como permite este Convenio, incluye requisitos ambientales más estrictos para las instalaciones de reciclado de buques. Los buques de pabellón de Estados miembros de la UE solo podrán ser reciclados en instalaciones que cumplan tales requisitos.

Los Estados miembros de la UE serán informados por escrito, con la debida antelación, de la intención de los propietarios de los buques de reciclar sus buques. Este requisito, así como la introducción de sanciones, por lo menos equivalentes a las aplicables con arreglo a la legislación actual, garantizará el cumplimiento de la normativa. Si bien es difícil esperar que las instalaciones actuales de «varada voluntaria» puedan cumplir esos requisitos, posiblemente unas instalaciones mejoradas estén en condiciones de cumplir esos criterios en el futuro. A fin de evitar confusiones, solapamientos y cargas administrativas, los buques sujetos a la nueva legislación dejarán de entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre los traslados de residuos.

Este paquete de medidas ha servido de base para elaborar la presente propuesta.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Resumen de la propuesta

La presente propuesta legislativa, que se presenta como un Reglamento *ad hoc* nuevo, se refiere a los buques que entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Hong Kong (grandes buques mercantes de navegación marítima). Cubre todo el ciclo de vida de los buques de pabellón de Estados miembros de la UE, aplica algunos de los requisitos del Convenio de Hong Kong (establecimiento de un inventario de materiales peligrosos, obligación de reciclar los buques en instalaciones seguras y racionales, fijación de requisitos generales aplicables a los buques antes de su reciclado) y, tal como permite el Convenio, introduce disposiciones medioambientales más rigurosas necesarias antes de la entrada en vigor del Convenio (requisitos mínimos comunes para las instalaciones de reciclado de

buques, establecimiento de una lista europea de instalaciones de reciclado de buques y formalización de un contrato entre el propietario del buque y la instalación de reciclado).

Obligación de establecer y mantener un inventario de los materiales peligrosos presentes a bordo de los buques

Los buques de pabellón de Estados miembros de la UE deberán establecer y mantener durante toda su vida útil un inventario de los materiales peligrosos presentes a bordo. Mientras a los buques nuevos de pabellón de un Estado miembro se les exigirá establecer un inventario con carácter inmediato, los buques existentes tendrán cinco años para hacerlo, excepto si se envían al desguace antes de cumplirse ese plazo.

El inventario debe actualizarse y completarse antes del envío del buque al reciclado, a fin de garantizar que la instalación de reciclado seleccionada esté en condiciones de gestionar todos los materiales y residuos peligrosos presentes a bordo y cuente con la correspondiente autorización.

Los buques de pabellón de Estados miembros de la UE deberán ser desguazados en instalaciones de reciclado seguras y respetuosas con el medio ambiente

Se ha desarrollado una lista de los requisitos que deberán cumplir las instalaciones de reciclado de buques sobre la base de los requisitos técnicos del Convenio de Hong Kong. Se han añadido algunas exigencias adicionales a fin de proteger mejor la salud humana y el medio ambiente y, en particular, para garantizar que todos los residuos peligrosos sean tratados de forma respetuosa con el medio ambiente tanto en las instalaciones de reciclado de buques como cuando los buques se transfieren a instalaciones de gestión de residuos.

Las instalaciones de reciclado que reúnan esos requisitos solicitarán a título individual su inclusión en una lista europea de instalaciones de reciclado de buques. A los buques de pabellón de Estados miembros de la UE solo se les permitirá ser reciclados en instalaciones que figuren en la lista europea.

Cuando entre en vigor el Convenio de Hong Kong, las Partes deberán establecer y transmitir una lista de las instalaciones de reciclado de buques a las que hayan concedido una autorización con arreglo al Convenio. Esas listas serán transmitidas a la Organización Marítima Internacional para su correcta difusión. Será necesario revisar el Reglamento sobre el reciclado de buques cuando las listas de las instalaciones estén disponibles a escala internacional, a fin de evitar cargas administrativas y solapamientos con la lista europea de instalaciones de reciclado. Por ejemplo, podría introducirse un mecanismo de reconocimiento recíproco.

Requisitos específicos previos al reciclado

Los buques de pabellón de los Estados miembros tendrán que reducir al mínimo el volumen de materiales peligrosos presentes a bordo (que también pueden estar presentes en residuos de carga, fuelóleo, etc.) antes de entregar el buque a una instalación de reciclado de buques.

En el caso específico de los buques tanque, los propietarios de los buques tendrán que garantizar que los buques lleguen a la instalación de reciclado en un estado que les permita obtener la certificación de espacio seguro para la entrada y para trabajos en caliente, de modo que se eviten las explosiones y los accidentes (mortales) de los trabajadores de tales instalaciones.

Mejora del cumplimiento de la legislación de la Unión

Al contrario de la legislación actual, el Reglamento propuesto se basa en el sistema de control y ejecución del Convenio de Hong Kong, diseñado de forma específica para los buques y el transporte marítimo internacional (certificados, reconocimientos, obligaciones específicas del Estado de pabellón, etc.).

Al permitir que los buques sean reciclados en instalaciones situadas fuera del grupo de países de la OCDE que cumplan los requisitos y figuren en la lista europea, el Reglamento también aborda el problema actual de la falta de capacidad de reciclado accesible legalmente para los propietarios de buques.

Además, los Estados miembros de la UE serán informados por escrito con la debida antelación de la intención del propietario del buque de enviarlo al reciclado, lo que elimina la dificultad de determinar en qué momento un buque se convierte en residuo. Los Estados miembros recibirán información sobre el comienzo previsto y sobre la conclusión del reciclado. Al comparar la lista de los buques respecto a los cuales hayan expedido un certificado de inventario con la lista de los buques que hayan sido reciclados en instalaciones autorizadas, podrán detectar más fácilmente los casos de reciclado ilegal. Además, se introducen sanciones más específicas y precisas que las previstas con arreglo a la legislación actual. Estos requisitos, junto con la disponibilidad de un reciclado seguro y racional lo suficientemente accesible desde el punto de vista legal y de un sistema de control bien adaptado a las características específicas de los buques, garantizarán un mejor cumplimiento de la legislación.

Por último, a fin de evitar confusiones, solapamientos y cargas administrativas, los buques sujetos a la nueva legislación dejarán de entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre los traslados de residuos.

3.2. Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.3. Principio de subsidiariedad

El principio de subsidiariedad es de aplicación en la medida en que la propuesta no es competencia exclusiva de la UE.

El reciclado de buques ya está regulado por la legislación europea, concretamente por el Reglamento sobre los traslados de residuos.

La Unión Europea no puede ser Parte en el Convenio de Hong Kong, ya que esta posibilidad está reservada a los Estados que son miembros de la Organización Marítima Internacional. Así pues, los Estados miembros de la UE desempeñarán un papel esencial, sobre todo como Estados de pabellón, en la ratificación y en la entrada en vigor de las disposiciones de este Convenio.

La acción individual de los Estados miembros no será suficiente, dado que no todos ellos consideran prioritaria la ratificación del Convenio de Hong Kong. Hay un riesgo evidente de

que se apliquen requisitos legales distintos a los grandes buques mercantes que enarbolan pabellón de un Estado miembro de la UE, dependiendo del Estado miembro afectado. Esta situación podría producir cambios de pabellón y generar una competencia desleal entre los Estados miembros en su calidad de Estados de pabellón.

El establecimiento de una lista europea de instalaciones de reciclado de buques que cumplan los requisitos establecidos evitará solapamientos entre los Estados miembros de la UE y facilitará sus procedimientos de control como Estados de pabellón.

La incorporación del Convenio de Hong Kong a la legislación europea promoverá la toma de decisiones armonizada y acelerará el proceso de ratificación entre los Estados miembros. Además, la acción anticipada de la UE influirá en terceros países mucho más que la acción individual de los Estados miembros, por lo que brindará más posibilidades de que el Convenio de Hong Kong entre rápidamente en vigor. Por tanto, junto con esta propuesta de Reglamento se presenta una propuesta de decisión del Consejo por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009 o a adherirse al mismo.

3.4. Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La carga adicional que representa para los operadores económicos y las autoridades nacionales se limita a la necesaria para garantizar que el reciclado de buques se lleve a cabo de manera segura y respetuosa con el medio ambiente. Si bien la propuesta entraña costes para los propietarios de buques (elaboración de los inventarios de materiales peligrosos y reconocimientos), se espera que esos costes sean compensados por los importantes beneficios sociales y ambientales que se obtendrán.

3.5. Instrumento elegido

El instrumento propuesto es un reglamento.

El reglamento es el instrumento jurídico más adecuado, ya que impone de forma directa y en un plazo breve de tiempo tanto a los propietarios de buques como a los Estados miembros una serie de requisitos precisos que deben aplicarse al mismo tiempo y de forma homogénea en toda la Unión. En particular, la fijación de requisitos para el reciclado en instalaciones de reciclado seguras y respetuosas con el medio ambiente y la elaboración de una lista europea de instalaciones de reciclado de buques garantizará la aplicación armonizada del Convenio de Hong Kong.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto de la UE.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el reciclado de buques

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los buques que constituyen residuos y que son objeto de movimientos transfronterizos para su reciclado están regulados por el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación («Convenio de Basilea») y por el Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos¹⁶. El Reglamento (CE) n° 1013/2006 incorpora el Convenio de Basilea y una enmienda al Convenio¹⁷ adoptada en 1995, que aún no ha entrado en vigor en el ámbito internacional y que prohíbe las exportaciones de residuos peligrosos a los países que no son miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Los buques contienen materiales peligrosos, de modo que, por lo general, están clasificados como residuos peligrosos y, por tanto, está prohibida su exportación para su reciclado en instalaciones situadas en países que no son miembros de la OCDE.
- (2) Los mecanismos de control y aplicación de la legislación actual en el ámbito internacional y europeo no están adaptados a las características específicas de los buques y del transporte marítimo internacional, y han resultado ineficaces a la hora de prevenir las prácticas de reciclado inadecuadas e inseguras.
- (3) La capacidad actual de reciclado de buques en los países de la OCDE a disposición legal de los buques de pabellón de Estados miembros de la UE es insuficiente. La capacidad de reciclado seguro y racional que ya existe en países que no son miembros

¹⁶ DO L 190 de 12.7.2006, p. 1.

¹⁷ Enmienda al Convenio de Basilea («Enmienda de Prohibición») adoptada mediante la Decisión III/1 de las Partes en el Convenio de Basilea.

de la OCDE es suficiente para tratar todos los buques de pabellón de Estados miembros, y está previsto que se amplíe de aquí a 2015 como resultado de las medidas adoptadas por los países de reciclado para satisfacer los requisitos del Convenio de Hong Kong.

- (4) El Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (en lo sucesivo denominado «Convenio de Hong Kong») se adoptó el 15 de mayo de 2009 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional a petición de las Partes en el Convenio de Basilea. El Convenio de Hong Kong no entrará en vigor hasta veinticuatro meses después de la fecha de su ratificación por un mínimo de quince Estados que representen una flota mercante combinada de por lo menos el 40 % del arqueo bruto de la marina mercante mundial y cuyo volumen máximo anual combinado de reciclado de buques durante los diez años precedentes represente como mínimo el 3 % del arqueo bruto de la marina mercante combinada de los mismos Estados. Los Estados miembros deben ratificar el Convenio lo antes posible a fin de acelerar su entrada en vigor. El Convenio regula el diseño, la construcción, el funcionamiento y la preparación de los buques para facilitar un reciclado seguro y respetuoso con el medio ambiente que no ponga en peligro la seguridad de los buques y su eficiencia operativa; asimismo, regula el funcionamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de las instalaciones de reciclado de buques, así como el establecimiento de un mecanismo de ejecución adecuado para el reciclado de buques.
- (5) El Convenio de Hong Kong establece de forma explícita que las Partes deben adoptar medidas más rigurosas, coherentes con la legislación internacional, respecto al reciclado seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques, a fin de prevenir, reducir o disminuir al mínimo todo efecto adverso sobre la salud humana y el medio ambiente. El establecimiento de una lista europea de instalaciones de reciclado de buques que reúnan los requisitos establecidos en el presente Reglamento contribuiría a la consecución de ese objetivo, así como a una mejor ejecución, facilitando el control de los buques destinados al reciclado por parte de los Estados de pabellón. Los requisitos de las instalaciones de reciclado de buques deben basarse en los requisitos del Convenio de Hong Kong.
- (6) A los Estados de pabellón que envían sus buques a instalaciones de reciclado mejoradas que reúnen los requisitos del Convenio de Hong Kong les interesa económicamente garantizar que el Convenio de Hong Kong entre en vigor lo antes posible, a fin de garantizar unas condiciones de igualdad a escala mundial.
- (7) El reciclado de los buques que no entran en el ámbito de aplicación del Convenio de Hong Kong y del presente Reglamento debe seguir cumpliendo plenamente los requisitos del Reglamento (CE) nº 1013/2006 y de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas¹⁸, respectivamente.
- (8) Resulta necesario delimitar con claridad los respectivos ámbitos de aplicación del presente Reglamento, del Reglamento (CE) nº 1013/2006 y de la Directiva

¹⁸ DO L 312 de 22.11.2008, p. 3.

2008/98/CE, a fin de evitar la duplicación de instrumentos reguladores de objetivo idéntico.

- (9) Al interpretar los requisitos del presente Reglamento, deben tomarse en consideración las directrices adoptadas por la Organización Marítima Internacional en apoyo del Convenio de Hong Kong.
- (10) Los Estados miembros deben adoptar medidas para prevenir la elusión de las normas sobre reciclado de buques e impulsar la transparencia del reciclado de buques. Tal como establece el Convenio de Hong Kong, los Estados miembros deben comunicar información sobre los buques respecto a los cuales se ha expedido un certificado de inventario y sobre aquellos respecto a los cuales se ha recibido una declaración de conclusión, así como información sobre el reciclado ilegal y las acciones de seguimiento que hayan llevado a cabo.
- (11) Los Estados miembros deben establecer normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y garantizar que con su aplicación se previene la elusión de las normas sobre reciclado de buques. Las sanciones, que pueden ser de naturaleza civil o administrativa, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (12) A fin de tener en cuenta los progresos en el marco de los convenios internacionales pertinentes, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la actualización de los anexos del presente Reglamento. Es muy importante que la Comisión lleve a cabo las consultas pertinentes durante sus trabajos preparatorios, en particular con especialistas. Al preparar y redactar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (13) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹⁹.
- (14) Dado que el objetivo de prevenir, reducir o eliminar los efectos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente provocados por el reciclado, el funcionamiento y el mantenimiento de los buques de pabellón de Estados miembros no puede ser alcanzado en una medida suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte marítimo y del reciclado de buques y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

¹⁹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

TÍTULO I: ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es prevenir, reducir o eliminar los efectos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente provocados por el reciclado, el funcionamiento y el mantenimiento de los buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro de la UE.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - (1) «Buque»: toda nave, del tipo que sea, que opere o haya operado en el medio marino, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las plataformas autoelevables, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD), así como todo buque despojado de su equipo o remolcado.
 - (2) «Buque nuevo»:
 - (a) buque cuyo contrato de construcción se formalice en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o con posterioridad a esa fecha;
 - (b) de no haberse formalizado un contrato de construcción, buque cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o seis meses después de esa fecha;
 - (c) buque cuya entrega tenga lugar en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento o treinta meses después de esa fecha.
 - (3) «Buque tanque»: petrolero, tal como se define en el anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), o buque tanque para el transporte de sustancias nocivas líquidas, tal como se define en el anexo II de dicho Convenio.
 - (4) «Material peligroso»: todo material o sustancia que pueda ocasionar riesgos para la salud humana o el medio ambiente, incluida toda sustancia considerada peligrosa con

arreglo a la Directiva 67/548/CEE del Consejo²⁰ y al Reglamento (CE) n° 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

- (5) «Reciclado de buques»: actividad relativa al desguace completo o parcial de un buque en una instalación de reciclado de buques con vistas a la recuperación de materiales y componentes para volver a procesarlos y a utilizarlos, haciéndose cargo al mismo tiempo de los materiales peligrosos y otros materiales, incluidas operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, pero no su ulterior procesamiento o eliminación en otras instalaciones.
- (6) «Instalación de reciclado de buques»: zona definida que constituye un lugar, un astillero o una instalación situada en un Estado miembro o en un tercer país y utilizada para el reciclado de buques.
- (7) «Compañía de reciclado»: propietario de una instalación de reciclado de buques o cualquier otra organización o persona a la que el propietario de la instalación de reciclado de buques haya confiado la responsabilidad de la explotación de la actividad de reciclado de buques.
- (8) «Administración»: autoridad gubernamental designada por un Estado para que se encargue, dentro de una determinada zona geográfica o área específica de competencia, de las funciones relacionadas con los buques con derecho a enarbolar su pabellón o con los buques que operen bajo su autoridad.
- (9) «Autoridad competente»: autoridad gubernamental designada por un Estado para que se encargue, dentro de una determinada zona geográfica o área de competencia específica, de las funciones relacionadas con las instalaciones de reciclado de buques que operen dentro de la jurisdicción de ese Estado.
- (10) «Arqueo bruto»: el arqueo bruto (en GT) calculado de conformidad con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques o en otro convenio que lo sustituya.
- (11) «Persona competente»: persona con cualificaciones y formación adecuadas y con los suficientes conocimientos, experiencia y aptitudes para desarrollar un trabajo específico.
- (12) «Empleador»: persona física o jurídica que emplea a uno o más trabajadores dedicados al reciclado de buques.
- (13) «Propietario del buque»: persona física o jurídica registrada como propietario del buque, incluida la persona física o jurídica que tenga la propiedad del buque durante un periodo limitado, a la espera de la venta o el traspaso del buque a una instalación de reciclado de buques, o, en ausencia de matriculación, persona física o jurídica que tenga la propiedad del buque, o cualquier otra organización o persona a la que el propietario del buque haya confiado la responsabilidad de la explotación del buque, así como toda persona jurídica que explote un buque propiedad de un Estado.

²⁰ DO 196 de 16.8.1967, p. 1.

²¹ DO L 353 de 31.12.2008, p. 1.

- (14) «Instalación nueva»: instalación de sistemas, equipo, aislamiento u otro material en un buque con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
- (15) «Seguro para la entrada»: espacio de un buque que cumple los criterios siguientes:
- (a) el contenido en oxígeno de la atmósfera y la concentración de vapores inflamables se encuentran dentro de límites seguros;
 - (b) las concentraciones de todos los materiales tóxicos presentes en la atmósfera se encuentran dentro de límites admisibles;
 - (c) todos los residuos o materiales relacionados con el trabajo autorizado por la persona competente no producirán una descarga incontrolada de materiales tóxicos o una concentración peligrosa de vapores inflamables en las condiciones atmosféricas existentes mientras se mantengan según lo indicado.
- (16) «Seguro para trabajos en caliente»: espacio de un buque que cumple los criterios siguientes:
- (a) existen condiciones seguras, sin riesgo de explosión —incluidas las de desgasificación—, para la utilización de equipo de soldadura por arco eléctrico o por gas, equipo de corte o de oxicorte u otros dispositivos de llama desnuda, así como operaciones de calentamiento, amolado o que generen chispas;
 - (b) se cumplen los criterios de espacio seguro para la entrada establecidos en el punto 15;
 - (c) las condiciones atmosféricas existentes no variarán como resultado de los trabajos en caliente;
 - (d) todos los espacios adyacentes se han limpiado o tratado de manera suficiente para prevenir el inicio o la propagación de un incendio.
- (17) «Inspección del lugar»: inspección de la instalación de reciclado de buques para confirmar las condiciones descritas en la documentación verificada.
- (18) «Declaración de conclusión»: declaración de confirmación expedida por la instalación de reciclado de buques en el sentido de que el reciclado de buques se ha completado de conformidad con el presente Reglamento.
- (19) «Trabajador»: toda persona que trabaja, de forma regular o temporal, en el marco de una relación laboral, incluido el personal de los subcontratistas.
- (20) «Organización reconocida»: organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n° 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo²².
2. A los efectos del punto 11 del apartado 1, una persona competente podrá ser un trabajador formado o un ejecutivo capaz de reconocer y evaluar los peligros y riesgos laborales y la exposición de los empleados a materiales potencialmente peligrosos o

²² DO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

a condiciones inseguras en una instalación de reciclado de buques, así como de determinar específicamente la protección y las precauciones necesarias para eliminar o reducir esos peligros, riesgos o exposiciones.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, la autoridad competente podrá determinar los criterios adecuados para designar a tales personas y las funciones que se les asignarán.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los buques que tengan derecho a enarbolar pabellón de un Estado miembro o que operen bajo su autoridad.
2. El presente Reglamento no se aplicará:
 - (a) a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado miembro o estando explotados por este, estén dedicados exclusivamente en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial;
 - (b) a los buques de arqueo inferior a 500 GT;
 - (c) a los buques que durante toda su vida útil operen solo en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

TÍTULO II: BUQUES

Artículo 4

Control de materiales peligrosos

1. En todos los buques se prohibirá la nueva instalación de materiales que contengan amianto o policlorobifenilos, de conformidad con la Directiva 96/59/CE del Consejo²⁴.
2. En todos los buques se prohibirán las nuevas instalaciones de materiales que contengan sustancias controladas, tal como se definen en el Reglamento (CE) n° 1005/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵.

²³ DO L 255 de 30.9.2005, p. 22.

²⁴ DO L 243 de 24.9.1996, p. 31.

²⁵ DO L 286 de 31.10.2009, p. 1.

3. Se prohibirá, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 757/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, la nueva instalación de materiales que contengan ácido perfluorooctano-sulfónico y sus derivados (PFOS).
4. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas siguientes:
 - (a) prohibirán o restringirán la instalación o el uso de los materiales peligrosos contemplados en los apartados 1 a 3 a bordo de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón u operen bajo su autoridad;
 - (b) prohibirán o restringirán la instalación o el uso de tales materiales a bordo de los buques mientras se encuentren en sus puertos, astilleros de construcción o de reparaciones o terminales mar adentro;
 - (c) garantizarán de manera efectiva que los buques cumplan los requisitos establecidos en las letras a) y b).

Artículo 5

Inventario de materiales peligrosos

1. En cada buque nuevo se mantendrá a bordo un inventario de materiales peligrosos.
2. Antes de destinar el buque al reciclado, se establecerá un inventario de materiales peligrosos que se mantendrá a bordo.
3. Los buques existentes matriculados bajo pabellón de un tercer país y que soliciten la matriculación bajo pabellón de un Estado miembro deberán garantizar el mantenimiento a bordo de un inventario de materiales peligrosos.
4. El inventario de materiales peligrosos deberá:
 - (a) ser específico de cada buque;
 - (b) acreditar que el buque cumple la prohibición o las restricciones referentes a la instalación o el uso de materiales peligrosos de conformidad con el artículo 4;
 - (c) identificar, como mínimo, los materiales peligrosos enumerados en el anexo I y que estén presentes en la estructura o el equipo del buque, así como su ubicación y cantidades aproximadas.
5. Además de lo dispuesto en el apartado 4, respecto a los buques existentes se preparará un plan que describirá la comprobación visual/por muestreo mediante la cual se elaborará el inventario de materiales peligrosos.
6. El inventario de materiales peligrosos constará de tres partes:

²⁶ DO L 223 de 25.8.2010, p. 29.

- (a) una lista de los materiales peligrosos contemplados en el anexo I y presentes en la estructura o el equipo del buque, así como su ubicación y cantidades aproximadas (parte I);
 - (b) una lista de los residuos presentes a bordo del buque, incluidos los generados por las operaciones del buque (parte II);
 - (c) una lista de las provisiones que se encuentren a bordo del buque una vez adoptada la decisión de reciclarlo (parte III).
7. La parte I del inventario de materiales peligrosos se mantendrá y actualizará adecuadamente durante toda la vida útil del buque, y en ella quedarán reflejadas las nuevas instalaciones que contengan los materiales peligrosos contemplados en el anexo I, así como los cambios pertinentes en la estructura y el equipo del buque.
8. Antes del reciclado, el inventario incorporará, además de la parte I debidamente mantenida y actualizada, la parte II sobre los residuos generados por las operaciones y la parte III sobre provisiones, y será verificado por el Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque.
9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización de la lista de elementos que deben consignarse en el inventario de materiales peligrosos del anexo I.

Artículo 6

Preparación para el reciclado: requisitos generales

1. Los propietarios de los buques garantizarán que los buques:
- (a) antes de la publicación de la lista europea, solo se reciclen en instalaciones de reciclado de buques situadas en la Unión o en un país miembro de la OCDE;
 - (b) tras la publicación de la lista europea, solo se reciclen en instalaciones de reciclado de buques que figuren en la lista europea;
 - (c) lleven a cabo operaciones, en el periodo previo a la entrada del buque en la instalación de reciclado de buques, para reducir al mínimo la cantidad de residuos de la carga, el fuelóleo remanente y los residuos que permanezcan a bordo;
 - (d) actualicen y completen el inventario de materiales peligrosos de conformidad con el artículo 5;
 - (e) cuenten con un certificado de buque listo para el reciclado, expedido por el Estado miembro cuyo pabellón enarboles, antes de que se lleve a cabo cualquier actividad de reciclado.

2. Además, los propietarios de los buques garantizarán que los buques tanque lleguen a la instalación de reciclado de buques con los tanques de carga y las cámaras de bombas en un estado que les permita obtener la certificación de espacio seguro para la entrada y de espacio seguro para trabajos en caliente.

Artículo 7

Plan de reciclado del buque

1. Antes del reciclado de un buque, se elaborará un plan de reciclado específico para dicho buque.
2. El plan de reciclado del buque deberá:
 - (a) ser elaborado por la instalación de reciclado de buques teniendo en cuenta la información proporcionada por el propietario del buque de conformidad con el artículo 9, apartado 3, letra b);
 - (b) redactarse en una de las lenguas oficiales del país que conceda la autorización a la instalación de reciclado de buques y, cuando la lengua utilizada no sea el inglés, el francés o el español, traducirse a una de dichas lenguas;
 - (c) incluir información relativa al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de los criterios de espacio seguro para la entrada y de espacio seguro para trabajos en caliente, así como otra información necesaria;
 - (d) incluir información sobre el tipo y cantidad de materiales y residuos peligrosos generados por el reciclado del buque específico, incluidos los materiales identificados en el inventario de materiales peligrosos, y sobre el modo en que se gestionarán esos materiales y residuos peligrosos en la instalación y en ulteriores instalaciones de gestión de residuos;
 - (e) cuando se recurra a más de una instalación de reciclado de buques, identificar las instalaciones de reciclado de buques que van a utilizarse y especificar las actividades de reciclado y el orden en que se llevarán a cabo en cada una de las instalaciones de reciclado de buques autorizadas.

Artículo 8

Reconocimientos

1. Los reconocimientos serán realizados por funcionarios de la Administración o de una organización reconocida que actúe en su nombre.
2. Los buques serán objeto de los siguientes reconocimientos:
 - (a) un reconocimiento inicial;
 - (b) un reconocimiento de renovación;

- (c) un reconocimiento adicional;
 - (d) un reconocimiento final.
3. El reconocimiento inicial se llevará a cabo antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida el certificado de inventario. Los funcionarios que lleven a cabo ese reconocimiento verificarán si la parte I del inventario de materiales peligrosos cumple los requisitos del presente Reglamento.
 4. El reconocimiento de renovación se llevará a cabo a intervalos especificados por la Administración, que no excederán de cinco años. Los funcionarios que lleven a cabo ese reconocimiento verificarán si la parte I del inventario de materiales peligrosos cumple los requisitos del presente Reglamento.
 5. El reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, podrá llevarse a cabo a solicitud del propietario del buque después de una modificación, una sustitución o una reparación importante de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales. Los funcionarios que lleven a cabo ese reconocimiento garantizarán que tal modificación, sustitución o reparación importante se haya realizado de forma tal que el buque cumpla los requisitos del presente Reglamento, y verificarán si la parte I del inventario de materiales peligrosos se ha enmendado en consecuencia.
 6. El reconocimiento final se llevará a cabo antes de que el buque sea retirado del servicio y de que haya comenzado su reciclado.

Los funcionarios que lleven a cabo ese reconocimiento verificarán:

- (a) si el inventario de materiales peligrosos cumple los requisitos del presente Reglamento;
 - (b) si el plan de reciclado del buque recoge adecuadamente la información contenida en el inventario de materiales peligrosos;
 - (c) si el plan de reciclado del buque contiene la siguiente información:
 - (1) establecimiento, mantenimiento y vigilancia de los criterios de espacio seguro para la entrada y de espacio seguro para trabajos en caliente;
 - (2) tratamiento de los materiales y residuos peligrosos generados por el reciclado del buque específico en la instalación de reciclado de buques y en toda instalación de tratamiento de residuos autorizada;
 - (d) si se ha formalizado un contrato entre el propietario del buque y la instalación de reciclado de buques conforme a lo dispuesto en el artículo 9;
 - (e) si la instalación de reciclado de buques en la que vaya a reciclarse el buque figura en la lista europea.
7. En el caso de los buques existentes destinados al desguace, el reconocimiento inicial y el reconocimiento final se llevarán a cabo al mismo tiempo.

Artículo 9

Contrato entre el propietario del buque y la instalación de reciclado de buques

1. El propietario del buque y una instalación de reciclado de buques que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 12 formalizarán un contrato respecto a cada buque que deba ser reciclado.
2. El contrato surtirá efectos, a más tardar, a partir de la fecha de la solicitud del reconocimiento final contemplado en el artículo 8, apartado 1, letra d), y hasta que se complete el reciclado.
3. El contrato incluirá las siguientes obligaciones del propietario del buque:
 - (a) obligación de aplicar los requisitos generales para la preparación del reciclado contemplados en el artículo 6;
 - (b) obligación de proporcionar a la instalación de reciclado de buques toda la información pertinente sobre el buque necesaria para el desarrollo del plan de reciclado del buque requerido por el artículo 7;
 - (c) obligación de devolver el buque antes o después del inicio del reciclado, cuando sea posible desde el punto de vista técnico, en caso de que el contenido de materiales peligrosos a bordo no se corresponda en lo esencial con el inventario de materiales peligrosos y no permita el reciclado adecuado del buque.
4. El contrato impondrá a la instalación de reciclado de buques las siguientes obligaciones:
 - (a) desarrollar, en colaboración con el propietario del buque, un plan de reciclado específico para el buque de conformidad con el artículo 7;
 - (b) comunicar al propietario del buque el inicio previsto del reciclado del buque de conformidad con el modelo que figura en el anexo II;
 - (c) prohibir el inicio de cualquier reciclado del buque antes de la comunicación contemplada en la letra b);
 - (d) al preparar la recepción de un buque para su reciclado, notificar por escrito a las autoridades competentes pertinentes, como mínimo catorce días antes del comienzo previsto del reciclado, la intención de reciclar el buque en cuestión:
 - i) el nombre del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque,
 - ii) la fecha de matriculación del buque en dicho Estado,
 - iii) el número de identificación del buque (número OMI),
 - iv) el número del casco en caso de entrega de un buque de nueva construcción,
 - v) el nombre y el tipo del buque,

- vi) el puerto en el que está matriculado el buque,
 - vii) el nombre y la dirección del propietario del buque, así como el número OMI de identificación del propietario inscrito,
 - viii) el nombre y la dirección de la compañía, así como el número OMI de identificación de la compañía,
 - ix) el nombre de todas las sociedades de clasificación en las que esté clasificado el buque,
 - x) los pormenores principales del buque [eslora total, manga (de trazado), puntal (de trazado), desplazamiento en rosca, arqueo bruto y neto y tipo y potencia del motor],
 - xi) el inventario de materiales peligrosos, y
 - xii) el proyecto de plan de reciclado del buque;
- (e) transferir todos los residuos generados en la instalación de reciclado de buques solamente a instalaciones de tratamiento de residuos autorizadas por las autoridades competentes para abordar su tratamiento y eliminación de manera segura y respetuosa con el medio ambiente;
 - (f) cuando se complete el reciclado parcial o total de un buque de conformidad con el presente Reglamento, notificar al propietario del buque la conclusión del reciclado del buque de conformidad con el modelo establecido en el anexo III.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización del modelo de notificación del comienzo previsto del reciclado del buque establecido en el anexo II.
 6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización del modelo de declaración de conclusión del reciclado del buque establecido en el anexo III.

Artículo 10

Expedición y refrendo de certificados

1. Tras la conclusión de un reconocimiento inicial o de renovación, o de un reconocimiento adicional realizado a solicitud del propietario del buque, el Estado miembro expedirá un certificado de inventario de conformidad con el modelo establecido en el anexo IV. Ese certificado se completará con la parte I del inventario de materiales peligrosos.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización del modelo de certificado de inventario establecido en el anexo IV.

2. Una vez que se complete con éxito un reconocimiento final de conformidad con el artículo 8, apartado 6, la Administración expedirá un certificado de buque listo para el reciclado de conformidad con el modelo establecido en el anexo V. Ese certificado se completará con el inventario de materiales peligrosos y el plan de reciclado del buque.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización del modelo del certificado de buque listo para el reciclado establecido en el anexo V. Todo certificado de buque listo para el reciclado expedido tras la realización de un reconocimiento de conformidad con el apartado 2 será aceptado por todos los demás Estados miembros y se considerará, a los efectos del presente Reglamento, que tiene la misma validez que un certificado expedido por ellos.
4. Los certificados de buque listo para el reciclado serán expedidos o refrendados, bien por la Administración, bien por una organización reconocida que actúe en su nombre.

Artículo 11

Duración y validez de los certificados

1. Los certificados de inventario se expedirán para el periodo que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.
2. Los certificados de inventario expedidos con arreglo al artículo 10 del presente Reglamento dejarán de ser válidos cuando se dé una de las siguientes situaciones:
 - (a) si el estado del buque no se corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado, incluida la circunstancia de que la parte I del inventario de materiales peligrosos no se mantenga ni actualice adecuadamente, reflejando los cambios en la estructura y el equipo del buque;
 - (b) si el reconocimiento de renovación no se ha completado a los intervalos especificados por la Administración, pero que no excederán de cinco años;
 - (c) si el certificado no se ha expedido ni refrendado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del presente Reglamento.
3. El certificado de buque listo para el reciclado expedido con arreglo al artículo 10 del presente Reglamento dejará de ser válido si el estado del buque no se corresponde en lo esencial con los pormenores del certificado.
4. La Administración expedirá un certificado de buque listo para el reciclado con un plazo de validez que no excederá de tres meses. La Administración, o una organización reconocida que actúe en su nombre, podrá prorrogar el plazo de validez del certificado de buque listo para el reciclado para un solo viaje directo a la instalación de reciclado de buques.

TÍTULO III: INSTALACIONES DE RECICLADO DE BUQUES

Artículo 12

Requisitos aplicables a las instalaciones de reciclado de buques

Los buques solo serán reciclados en instalaciones de reciclado de buques que hayan sido incluidas en la lista europea.

A fin de ser incluidas en la lista europea, las instalaciones de reciclado de buques cumplirán los siguientes requisitos:

- (a) ser diseñadas, construidas y explotadas de manera segura y respetuosa con el medio ambiente;
- (b) adoptar sistemas, procedimientos y técnicas de gestión y vigilancia que no supongan riesgos para la salud de los trabajadores afectados ni para los residentes en las inmediaciones de la instalación de reciclado de buques y que permitan prevenir, reducir, disminuir al mínimo y, en la medida de lo posible, eliminar los efectos adversos sobre el medio ambiente causados por el reciclado de buques;
- (c) prevenir los efectos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente;
- (d) desarrollar y aprobar un plan de la instalación de reciclado de buques;
- (e) elaborar y mantener un plan de preparación y respuesta para casos de emergencia;
- (f) prever la seguridad y formación de los trabajadores, garantizando el uso de equipos de protección personal para las operaciones que lo requieran;
- (g) elaborar registros de sucesos, accidentes, enfermedades profesionales y efectos crónicos y, cuando lo soliciten las autoridades competentes, informar de los sucesos, accidentes, enfermedades profesionales o efectos crónicos que supongan o puedan suponer riesgos para la seguridad de los trabajadores, la salud humana y el medio ambiente;
- (h) garantizar la gestión segura y ambientalmente racional de los materiales peligrosos;
- (i) contar con la debida autorización de sus autoridades competentes para llevar a cabo sus operaciones;
- (j) garantizar el acceso de los equipos de respuesta ante casos de emergencia, tales como equipos de lucha contra incendios, ambulancias y grúas, a todas las áreas de la instalación de reciclado de buques;
- (k) garantizar el confinamiento de todos los materiales peligrosos presentes a bordo del buque durante el proceso de reciclado, a fin de prevenir descargas de tales materiales al medio ambiente y, en particular, en zonas intermareales;
- (l) demostrar que se controlan las fugas, en particular en zonas intermareales;

- (m) manipular los materiales y residuos peligrosos únicamente en suelos impermeables con sistemas de drenaje efectivos;
- (n) garantizar que todos los residuos generados con la actividad de reciclado se transfieran únicamente a instalaciones de gestión de residuos autorizadas para su tratamiento y eliminación sin poner en peligro la salud humana y de manera respetuosa con el medio ambiente.

A los efectos de la letra n), el requisito de una gestión ambientalmente correcta se presumirá cumplido, en lo que respecta a la operación de valorización o eliminación de residuos correspondiente, si la instalación de reciclado de buques puede demostrar que la instalación de gestión de residuos receptora de los residuos funcionará con arreglo a normas de protección de la salud humana y de protección medioambiental equivalentes a las normas establecidas en la legislación de la Unión.

Artículo 13

Pruebas que deberán facilitar las instalaciones de reciclado de buques

Las instalaciones de reciclado de buques facilitarán pruebas de que cumplen los requisitos establecidos en el artículo 12 para llevar a cabo operaciones de reciclado de buques y ser incluidas en la lista europea.

En particular, las instalaciones de reciclado de buques deberán:

- (1) indicar el permiso, licencia o autorización concedidos por sus autoridades competentes para llevar a cabo operaciones de reciclado de buques y especificar las limitaciones de tamaño (eslora, manga y desplazamiento en rosca máximos) de los buques que la instalación esté autorizada a reciclar, así como todas las limitaciones aplicables;
- (2) certificar que solo aceptará a efectos de reciclado aquellos buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro, de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento;
- (3) proporcionar pruebas de que la instalación de reciclado de buques está en condiciones de establecer, mantener y vigilar los criterios de espacio seguro para la entrada y de espacio seguro para trabajos en caliente en todo el proceso de reciclado de buques;
- (4) adjuntar un plano de los límites de la instalación de reciclado de buques y la ubicación de las operaciones de reciclado de buques en dicha instalación;
- (5) respecto a cada material contemplado en el anexo I y otros materiales peligrosos que puedan formar parte de la estructura del buque, especificar:
 - (a) si la instalación está autorizada a retirar el material peligroso, en cuyo caso se indicará el personal responsable autorizado para llevar a cabo la extracción y se facilitarán pruebas de su competencia;

- (b) qué proceso de gestión de residuos se aplicará en la instalación: incineración, depósito en vertederos u otro método de tratamiento de residuos, y proporcionar pruebas de que el proceso se llevará a cabo sin poner en peligro la salud humana ni el medio ambiente, en particular:
 - i) sin crear riesgos para el agua, el aire o el suelo, ni para la fauna o la flora,
 - ii) sin provocar incomodidades por el ruido o los olores,
 - iii) sin afectar negativamente a los paisajes y lugares de especial interés;
- (c) qué proceso de gestión de residuos se aplicará si los materiales peligrosos se destinan a una instalación de tratamiento de residuos ulterior fuera de la instalación de reciclado de buques; se facilitará la siguiente información respecto a cada instalación de tratamiento de residuos ulterior:
 - i) nombre y dirección de la instalación de tratamiento de residuos,
 - ii) pruebas de que la instalación de tratamiento de residuos está autorizada a tratar el material peligroso,
 - iii) descripción del proceso de tratamiento de residuos,
 - iv) pruebas de que el proceso de tratamiento de residuos garantizará que este se lleve a cabo sin poner en peligro la salud humana ni el medio ambiente y, en particular:
 - sin crear riesgos para el agua, el aire o el suelo, ni para la fauna o la flora,
 - sin provocar incomodidades por el ruido o los olores,
 - sin afectar negativamente a los paisajes y los lugares de especial interés.

Artículo 14

Autorización de las instalaciones de reciclado de buques situadas en los Estados miembros

1. Las autoridades competentes autorizarán las instalaciones de reciclado de buques situadas en su territorio que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 12 para llevar a cabo operaciones de reciclado de buques. Dicha autorización podrá otorgarse a las respectivas instalaciones de reciclado de buques por un periodo máximo de cinco años.
2. Los Estados miembros elaborarán y actualizarán una lista de las instalaciones de reciclado de buques que hayan autorizado de conformidad con el apartado 1.
3. La lista contemplada en el apartado 2 será notificada a la Comisión sin dilación y, a más tardar, un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

4. Cuando una instalación de reciclado de buques deje de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12, el Estado miembro retirará la autorización otorgada a la instalación e informará a la Comisión sin dilación al respecto.
5. Cuando una nueva instalación de reciclado de buques haya sido autorizada de conformidad con el apartado 1, el Estado miembro informará a la Comisión sin dilación al respecto.

Artículo 15

Instalaciones de reciclado de buques situadas fuera de la Unión

1. Las compañías de reciclado situadas fuera de la Unión que deseen reciclar buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro presentarán una solicitud a la Comisión para la inclusión de su instalación de reciclado de buques en la lista europea.
2. La solicitud irá acompañada de la información y las pruebas justificativas requeridas por el artículo 13 y el anexo VI que acrediten que la instalación de reciclado de buques reúne los requisitos establecidos en el artículo 12.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 26 en relación con la actualización del modelo de identificación de la instalación de reciclado de buques que figura en el anexo VI.

3. Al solicitar la inclusión en la lista europea, las instalaciones de reciclado de buques aceptarán la posibilidad de ser objeto de una inspección del lugar por parte de la Comisión o de agentes que actúen en su nombre antes o después de su inclusión en la lista europea, a fin de verificar si cumplen los requisitos establecidos en el artículo 12.
4. Sobre la base de una evaluación de la información y de las pruebas justificativas facilitadas de conformidad con el apartado 2, la Comisión decidirá, mediante un acto de ejecución, acerca de la inclusión de la instalación de reciclado de buques situada fuera de la Unión en la lista europea. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27.

Artículo 16

Elaboración y actualización de la lista europea

1. La Comisión elaborará, mediante un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, una lista europea de las instalaciones de reciclado de buques que:
 - (a) estén situadas en la Unión y hayan sido notificadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 14, apartado 3;

- (b) que estén situadas fuera de la Unión y cuya inclusión haya sido decidida de conformidad con el artículo 15, apartado 4.
2. La lista europea se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el sitio web de la Comisión, a más tardar treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
 3. Una vez adoptada, la Comisión actualizará la lista europea periódicamente mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27:
 - (c) para incluir una instalación de reciclado de buques en la lista europea en uno de los siguientes casos:
 - i) cuando haya sido autorizada de conformidad con el artículo 13,
 - ii) cuando su inclusión en la lista europea haya sido decidida de conformidad con el artículo 15, apartado 4;
 - (d) para retirar una instalación de reciclado de buques de la lista europea en uno de los siguientes casos:
 - (1) si la instalación de reciclado de buques deja de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12,
 - (2) si la instalación de reciclado de buques ha estado incluida en la lista durante más de cinco años y no ha facilitado pruebas de que sigue cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 12.
 4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión toda la información que pueda resultar pertinente en el contexto de la actualización de la lista europea. La Comisión remitirá toda la información pertinente a los demás Estados miembros.

TÍTULO IV: DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS GENERALES

Artículo 17

Lengua

El certificado de inventario y el certificado de buque listo para el reciclado se redactarán en una de las lenguas oficiales del Estado miembro que los expida y, cuando la lengua utilizada no sea el inglés, el francés o el español, se traducirá a una de dichas lenguas.

Artículo 18

Designación de las autoridades competentes

Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes responsables de la aplicación del presente Reglamento y notificarán tales designaciones a la Comisión.

Artículo 19

Designación de las personas de contacto

1. Cada uno de los Estados miembros, así como la Comisión, designarán a una o más personas de contacto encargadas de informar u orientar a las personas físicas o jurídicas que soliciten información. La persona de contacto de la Comisión remitirá a las personas de contacto de los Estados miembros todas las preguntas recibidas que correspondan al ámbito de competencia de estos últimos, y viceversa.
2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión las designaciones de las personas de contacto.

Artículo 20

Reuniones de las personas de contacto

La Comisión, a instancias de los Estados miembros o cuando lo considere conveniente, celebrará reuniones periódicas con las personas de contacto para analizar las cuestiones que plantea la aplicación del presente Reglamento. Cuando todos los Estados miembros y la Comisión estén de acuerdo sobre su conveniencia, se invitará a las partes interesadas a participar en estas reuniones o en partes de las mismas.

TÍTULO V: INFORMACIÓN Y MEDIDAS EJECUTIVAS

Artículo 21

Requisitos aplicables a los propietarios de buques en materia de notificación e información

Los propietarios de buques deberán:

- (a) notificar por escrito a la Administración su intención de reciclar un buque como mínimo catorce días antes del comienzo previsto del reciclado, a fin de que la Administración pueda preparar el reconocimiento y la certificación requeridos por el presente Reglamento;
- (b) transmitir a la Administración la notificación del comienzo previsto del reciclado del buque elaborada por la instalación de reciclado de buques, tal como requiere el artículo 9, apartado 4, letra b);
- (c) transmitir a la Administración la notificación de la conclusión del reciclado del buque elaborada por la instalación de reciclado de buques, tal como requiere el artículo 9, apartado 4, letra f).

Artículo 22

Informes de los Estados miembros

1. Cada Estado miembro presentará a la Comisión un informe que contendrá la siguiente información:
 - (a) una lista de los buques que enarboles su pabellón a los que se haya expedido un certificado de inventario, así como el nombre de la compañía de reciclado y la ubicación de la instalación de reciclado de buques, según lo indicado en el certificado de buque listo para el reciclado;
 - (b) una lista de los buques que enarboles su pabellón respecto a los cuales se haya recibido una declaración de conclusión;
 - (c) información sobre el reciclado ilegal y sobre las acciones de seguimiento que haya llevado a cabo el Estado miembro.
2. Cada Estado miembro transmitirá el informe para el 31 de diciembre de 2015 y, a partir de entonces, cada dos años.
3. Los informes se remitirán a la Comisión por medios electrónicos.

Artículo 23

Medidas ejecutivas en los Estados miembros

1. Los Estados miembros garantizarán la aplicabilidad de sanciones eficaces, proporcionadas y disuasorias a los buques que:
 - (a) no mantengan a bordo el inventario de materiales peligrosos requerido por los artículos 5 y 28;
 - (b) hayan sido enviados al reciclado sin cumplir los requisitos generales relativos a la preparación establecidos en el artículo 6;
 - (c) hayan sido enviados al reciclado sin el certificado de inventario requerido por el artículo 6;
 - (d) hayan sido enviados al reciclado sin el certificado de buque listo para el reciclado requerido por el artículo 6;
 - (e) hayan sido enviados al reciclado sin remitir a la Administración la notificación por escrito requerida por el artículo 21;
 - (f) hayan sido reciclados de una manera no conforme con el plan de reciclado del buque requerido por el artículo 7.
2. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. En concreto, cuando un buque se envíe para su reciclado en una instalación de reciclado de buques

no incluida en la lista europea, las sanciones aplicables se corresponderán, como mínimo, con el precio abonado por el buque a su propietario.

3. Los Estados miembros cooperarán entre sí, en el ámbito bilateral o multilateral, a fin de facilitar la prevención y detección de posibles casos de elusión e infracción del presente Reglamento.
4. Los Estados miembros designarán a los miembros de su personal permanente encargados de la cooperación contemplada en el apartado 3. Dicha información se enviará a la Comisión, que distribuirá a dichos miembros una lista con la información recabada.
5. Cuando un buque sea vendido y, en un plazo inferior a seis meses tras su venta, se envíe para su reciclado en una instalación no incluida en la lista europea, se aplicarán las siguientes sanciones:
 - (a) sanción solidaria al último y al penúltimo propietario del buque si este sigue enarbolando pabellón de un Estado miembro;
 - (b) sanción individual al penúltimo propietario del buque si este ya no enarbola pabellón de un Estado miembro.
6. Los Estados miembros podrán establecer excepciones a las sanciones contempladas en el apartado 5 en caso de que el propietario del buque no haya vendido su buque con la intención de reciclarlo. En tal caso, los Estados miembros solicitarán documentos justificativos que acrediten la pretensión del propietario del buque, incluida una copia del contrato de venta.
7. Los Estados miembros notificarán periódicamente a la Comisión su legislación nacional sobre la ejecución del presente Reglamento y las sanciones aplicables.

Artículo 24

Solicitud de acción

1. Toda persona física o jurídica que se vea o pueda verse afectada por una infracción del presente Reglamento o tenga un interés suficiente en la toma de decisiones de carácter medioambiental relativas a la infracción del presente Reglamento, o que alegue la vulneración de un derecho si así lo impone como requisito previo la legislación de procedimiento administrativo de un Estado miembro, tendrá derecho a presentar a la persona de contacto de un Estado miembro las observaciones que juzgue oportunas en relación con casos de infracciones del presente Reglamento o amenaza inminente de tales infracciones de las que tenga conocimiento, y tendrá derecho a pedir a la autoridad competente que actúe conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Se considerará que el interés de toda organización no gubernamental que trabaje en favor de la protección del medio ambiente y cumpla los requisitos pertinentes previstos por la legislación nacional es suficiente a efectos de tener un interés suficiente en la toma de decisiones de carácter medioambiental relativas a la

infracción del presente Reglamento. Asimismo, se considerará que tales organizaciones tienen derechos que pueden ser vulnerados a los efectos de alegar la vulneración de un derecho, si así lo impone como requisito previo la legislación de procedimiento administrativo de un Estado miembro.

2. Se adjuntarán a la solicitud de acción todos los datos e información pertinentes que respalden las observaciones presentadas en relación con la infracción del Reglamento en cuestión.
3. Cuando la solicitud de acción y las observaciones adjuntas demuestren de manera convincente que existe una infracción del Reglamento, la autoridad competente deberá estudiar tales observaciones y solicitudes de acción. En tales casos, la autoridad competente concederá a la compañía de reciclado de que se trate la posibilidad de dar a conocer su opinión respecto de la solicitud de acción y de las observaciones adjuntas.
4. Lo antes posible, y en todo caso de conformidad con las disposiciones pertinentes de la legislación nacional, la autoridad competente informará a las personas a que se refiere el apartado 1 que hayan presentado observaciones a la autoridad de su decisión de acceder a la solicitud o denegarla y de los motivos correspondientes.
5. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar los apartados 1 y 4 a los casos de amenaza inminente de infracción del presente Reglamento.

Artículo 25

Acceso a la justicia

1. Los Estados miembros garantizarán que las personas a que se refiere el artículo 24, apartado 1, puedan presentar recurso ante un tribunal o cualquier otro órgano público independiente e imparcial, competente para controlar la legalidad procedimental y material de las decisiones, actos u omisiones de la autoridad competente en virtud del presente Reglamento.
2. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de las disposiciones de Derecho interno que regulen el acceso a la justicia y de las que exijan que se agote la vía administrativa antes de recurrir a la vía judicial.

TÍTULO V: DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren los artículos 5, 9, 10 y 15 se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el apartado 2 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del apartado 2 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 27

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité se entenderá en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 28

Disposición transitoria

1. Se elaborará un inventario de materiales peligrosos respecto a todos los buques a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento.
2. Antes de la publicación de la lista europea, los Estados miembros podrán autorizar el reciclado de buques en instalaciones situadas fuera de la Unión siempre y cuando se haya verificado si la instalación de reciclado de buques cumple los requisitos establecidos en el artículo 12 sobre la base de la información facilitada por el propietario del buque o por las instalaciones de reciclado de buques u obtenida por otros medios.

Artículo 29

Modificación del Reglamento (CE) nº 1013/2006

En el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1013/2006, se añade la letra siguiente:

«i) Los buques que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº XX [insertar título completo del presente Reglamento](*)».

(*) DO L [...] de [...], p. [..]»

Artículo 30

Revisión

La Comisión revisará el presente Reglamento a más tardar dos años después de la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong. La revisión tomará en consideración la inclusión de las instalaciones autorizadas por las Partes en el Convenio de Hong Kong en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques, a fin de evitar solapamientos y cargas administrativas.

Artículo 31

El presente Reglamento entrará en vigor el 365º día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

LISTA DE ELEMENTOS QUE DEBEN CONSIGNARSE EN EL INVENTARIO DE MATERIALES PELIGROSOS

1. Materiales que contienen amianto
2. Sustancias que agotan la capa de ozono: sustancias controladas definidas en el artículo 1, apartado 4, del Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono, que figuren en los anexos A, B, C o E de dicho Protocolo que estén en vigor en el momento de aplicar o interpretar el presente anexo. A bordo de los buques pueden encontrarse, sin que esta lista sea exhaustiva, las siguientes sustancias que agotan la capa de ozono:
 - Halón 1211 Bromoclorodifluorometano
 - Halón 1301 Bromotrifluorometano Halón 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (también denominado Halón 114B2)
 - CFC-11 Triclorofluorometano CFC-12 Diclorodifluorometano CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2-trifluoroetano
 - CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 Cloropentafluoroetano
3. Materiales que contienen policlorobifenilos (PCB)
4. Compuestos y sistemas antiincrustantes reglamentados en el anexo 1 del Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (Convenio AFS)
5. Materiales que contienen ácido perfluorooctano-sulfónico y sus derivados (PFOS)
6. Cadmio y compuestos de cadmio
7. Cromo hexavalente y compuestos de cromo hexavalente
8. Plomo y compuestos de plomo
9. Mercurio y compuestos de mercurio
10. Polibromobifenilos (PBB)
11. Polibromodifeniléteres (PBDE)
12. Naftalenos policlorados (más de tres átomos de cloro)
13. Sustancias radiactivas
14. Determinadas parafinas cloradas de cadena corta (alcanos, C10-C13, cloro)
15. Materiales ignífugos bromados (HBCDD)

ANEXO II

MODELO DE NOTIFICACIÓN DE COMIENZO PREVISTO DEL RECICLADO DE UN BUQUE

..... (*Nombre de la instalación de reciclado de buques*)

situada en (*Dirección completa de la instalación de reciclado de buques*)

Inscrita en la lista europea establecida por el Reglamento (UE) n° XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre el reciclado de buques, y autorizada para llevar a cabo operaciones de reciclado de buques bajo la autoridad del Gobierno de

..... (*Lugar de expedición de la autorización*)

por (*Nombre completo de la autoridad competente*)

el (dd/mm/aaaa)..... (*Fecha de expedición*)

Por la presente, notifica que la instalación de reciclado de buques está lista a todos los efectos para comenzar el reciclado

del buque (*Número OMI*)

Se adjunta el certificado de buque listo para el reciclado expedido con arreglo a las disposiciones del Reglamento (UE) n° XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre el reciclado de buques, bajo la autoridad del Gobierno de

..... (*Nombre completo del Estado*)

por (*Nombre completo de la persona u organización autorizada con arreglo al Reglamento (UE) n° XXXX*)

el (dd/mm/aaaa)..... (*Fecha de expedición*).

Firmado.....

ANEXO III

MODELO DE DECLARACIÓN DE CONCLUSIÓN DEL RECICLADO DEL BUQUE

El presente documento es una declaración de conclusión del reciclado del buque:
..... (Nombre del buque en la fecha de recepción para el reciclado/en la
fecha de la cancelación de la matrícula)

Datos del buque en el momento de su recepción para reciclado

Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número OMI	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número OMI de identificación del propietario inscrito	
Número OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

SE CONFIRMA QUE:

El buque ha sido reciclado de conformidad con el plan de reciclado del buque y con el Reglamento (UE) nº XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre el reciclado de buques, en:

..... (Nombre y ubicación de la instalación de reciclado de buques autorizada)

y el reciclado del buque concluyó el: (dd/mm/aaaa) (Fecha de conclusión)

Expedido en(Lugar de expedición de la declaración de conclusión)
el (dd/mm/aaaa)(Fecha de expedición)

(Firma del propietario de la instalación de reciclado de buques o del representante que actúa en su nombre)

ANEXO IV

MODELO DE CERTIFICADO DE INVENTARIO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido con arreglo a las disposiciones del Reglamento (UE) nº XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre el reciclado de buques (en lo sucesivo denominado «el Reglamento»)

bajo la autoridad del Gobierno de

.....(*Nombre completo del Estado*)

por

.....(*persona u organización autorizada con arreglo al Reglamento*)

Datos relativos al buque

Nombre del buque	
Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número OMI	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número OMI de identificación del propietario inscrito	
Número OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

Datos sobre la parte I del inventario de materiales peligrosos

Número de identificación/verificación de la parte I del inventario de materiales peligrosos
.....

SE CERTIFICA:

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con el artículo 8 del Reglamento;
2. que el reconocimiento demuestra que la parte I del inventario de materiales peligrosos cumple plenamente los requisitos aplicables del Reglamento.

Fecha de conclusión del reconocimiento en que se basa el presente certificado:.....(dd/mm/aaaa)

El presente certificado es válido hasta:.....(dd/mm/aaaa)

Expedido en:.....(*Lugar de expedición del certificado*)

(*dd/mm/aaaa*).....

(*Fecha de expedición*) (*Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado*)

(*Sello o estampilla de la autoridad, según proceda*)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO, SI ESTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS²⁷

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Reglamento, y el presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento, hasta el (dd/mm/aaaa):

Firmado:..... (*Firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar:

Fecha: (dd/mm/aaaa)

(*Sello o estampilla de la autoridad, según proceda*)

REFRENDO REQUERIDO CUANDO SE HAYA EFECTUADO EL RECONOCIMIENTO DE RENOVACIÓN²⁸

El buque cumple las disposiciones pertinentes del Reglamento, y el presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento, hasta el (dd/mm/aaaa):.....

Firmado:..... (*Firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar:

²⁷ Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

²⁸ Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

Fecha: (dd/mm/aaaa)

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE RECONOCIMIENTO O POR UN PERIODO DE GRACIA²⁹

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento, hasta el (dd/mm/aaaa):.....

Firmado: *(Firma del funcionario debidamente autorizado)*

Lugar:.....

Fecha: (dd/mm/aaaa).....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

REFRENDO PARA EL RECONOCIMIENTO ADICIONAL³⁰

En un reconocimiento adicional efectuado de conformidad con el artículo 8 del Reglamento, se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del mismo.

Firmado: *(Firma del funcionario debidamente autorizado)*

Lugar:.....

Fecha: (dd/mm/aaaa).....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

²⁹ Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

³⁰ Durante el reconocimiento se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

ANEXO V

MODELO DE CERTIFICADO DE BUQUE LISTO PARA EL RECICLADO

(Sello oficial) (Estado)

Expedido con arreglo a las disposiciones del Reglamento (UE) n° XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre el reciclado de buques (en lo sucesivo denominado «el Reglamento»), bajo la autoridad del Gobierno de:

.....(*Nombre completo del Estado*)

por

..... (*persona u organización autorizada con arreglo al Reglamento*)

Datos relativos al buque

Nombre del buque	
Número o letras distintivos	
Puerto de matrícula	
Arqueo bruto	
Número OMI	
Nombre y dirección del propietario del buque	
Número OMI de identificación del propietario inscrito	
Número OMI de identificación de la compañía	
Fecha de construcción	

Datos relativos a la instalación de reciclado de buques

Nombre de la instalación de reciclado de buques	
Número de identidad distintivo de la compañía de reciclado ³¹	
Dirección completa	

³¹ Número de identidad indicado en la lista europea.

Fecha de expiración del documento de conformidad con el Reglamento	
--	--

Datos relativos al inventario de materiales peligrosos

Número de identificación/verificación del inventario de materiales peligrosos:.....

Datos relativos al plan de reciclado del buque

Número de identificación/verificación del plan de reciclado del buque:.....

Nota: De conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Reglamento, el plan de reciclado del buque es una parte fundamental del certificado de buque listo para el reciclado y debe acompañar siempre a dicho certificado.

SE CERTIFICA:

1. que el buque ha sido objeto de reconocimiento de conformidad con el artículo 8 del Reglamento;
2. que el buque dispone de un inventario de materiales peligrosos válido, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento;
3. que, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento, el plan de reciclado del buque recoge adecuadamente la información contenida en el inventario de materiales peligrosos requerido por el artículo 5 del Reglamento y contiene información relativa al establecimiento, mantenimiento y vigilancia de los criterios de espacio seguro para la entrada y de espacio seguro para trabajos en caliente;
4. que la instalación de reciclado de buques en la que se va a reciclar este buque figura en la lista europea, de conformidad con el artículo 16 del Reglamento.

El presente certificado es válido hasta (dd/mm/aaaa)..... (*Fecha*)

Expedido en:.....(*Lugar de expedición del certificado*)

(dd/mm/aaaa)

(*Fecha de expedición*) (*Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado*)

(*Sello o estampilla de la autoridad, según proceda*)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO DE LA INSTALACIÓN DE RECICLADO DE BUQUES O POR UN PERIODO DE GRACIA³²

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con el artículo 8 del Reglamento, para un solo viaje directo

desde el puerto de:

hasta el puerto de:.....

Firmado: (*Firma del funcionario debidamente autorizado*)

Lugar:.....

Fecha: (dd/mm/aaaa).....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

³² Se hará una copia de esta página del refrendo, la cual se adjuntará al certificado según juzgue necesario la Administración.

ANEXO VI

MODELO DE IDENTIFICACIÓN DE LA INSTALACIÓN DE RECICLADO DE BUQUES

Identificación de la instalación de reciclado de buques

Nombre de la instalación de reciclado de buques	
Número de identidad distintivo de la compañía de reciclado	
Dirección completa de la instalación de reciclado de buques	
Persona de contacto principal	
Número de teléfono	
Dirección de correo electrónico	
Nombre, dirección y datos de contacto de la compañía de reciclado	
Lengua o lenguas de trabajo	