



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 23.3.2012 г.
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно рециклирането на кораби

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Общ контекст и основания за предложението

Неекологосъобразните и рискови практики за разглобяване на кораби за скрап продължават да предизвикват сериозно безпокойство. В края на техния експлоатационен срок по-голямата част от големите търговски плавателни съдове се разглобяват за скрап в съоръжения с използване на методи със значително въздействие върху околната среда и здравето. Тези отрицателни аспекти не позволяват рециклирането на кораби да се превърне в законосъобразна устойчива стопанска дейност.

Очаква се влошаване на положението, тъй като се предвижда голям брой кораби да бъдат изпратени за разглобяване за скрап през следващите години в резултат на настоящия свръхкапацитет на световния флот, за който се прогнозира, че ще се задържи за период не по-кратък от 5 до 10 години. Освен това, приближаващите върхови стойности при рециклирането на кораби около срока за постепенно извеждане от експлоатация на еднокорпусни танкери (2015 г.) се очаква да бъдат от полза преди всичко за онези съоръжения, които не отговарят на стандартите в най-значителна степен.

С Регламента за превози на отпадъци¹ в ЕС се прилагат изискванията по Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане. С него също така се прилагат и разпоредбите на изменението на Конвенцията (т. нар. „Изменение за забрана“), с което се забранява износът на опасни отпадъци извън ОИСР. Това изменение все още не е влязло в сила на международно равнище, поради недостатъчен брой ратификации.

Съгласно Регламента за превози на отпадъци корабите, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, предназначени за разглобяване за скрап, са класифицирани като опасни отпадъци, тъй като те съдържат опасни вещества. Като такива, те могат да бъдат разглобявани за скрап само в страни от ОИСР. Това законодателство обаче почти систематично се заобикаля от плаващи под знамето на държава-членка на ЕС кораби², което прави неефективни както международните разпоредби, така и тези на законодателството на Съюза.

Това широко разпространено неспазване на първо място е свързано с липсата на разполагаем капацитет за извършване на рециклиране в рамките на ОИСР, по-специално по отношение на най-големите кораби. Съществуващият капацитет на европейско равнище се използва за разглобяване за скрап на малки кораби и правителствени кораби, но не на големи търговски плавателни съдове. Подобно на корабостроенето, разглобяването на кораби за скрап през последните няколко десетилетия се прехвърли от европейски страни към страни, които не са членки на

¹ Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци.

² През 2009 г. над 90 % от корабите под знамето на държава-членка на ЕС са разглобени за скрап извън ОИСР, предимно в Южна Азия.

ОИСР по икономически причини (търсене на стомана, ниски разходи за труд, липса на включване на разходите за опазване на околната среда в цената на продукта). Като резултат, вариантът за разработване на допълнителен капацитет за разглобяване за скрап в Европа не е икономически осъществим.

Извън ОИСР значителен капацитет за рециклиране е наличен в Китай, Индия, Пакистан и Бангладеш. Очаква се, че съоръжения, разположени на територията на ОИСР, в Китай, както и някои в Индия, ще бъдат в състояние да се съобразят с изискванията на Конвенцията от Хонконг не по-късно от 2015 г.

Настоящият наличен капацитет в Китай (2,83 милиона тона водоизместимост при празен кораб³ през 2009 г.) всъщност е вече до голяма степен достатъчен за третиране на всички кораби под знамето на държава-членка на ЕС до 2030 г. (максималният годишен обем през периода 2012—2030 г. ще бъде 1,88 милиона тона водоизместимост при празен кораб), като в близко време ще бъде пуснато в експлоатация ново съоръжение с капацитет от 1 милион тона водоизместимост при празен кораб. Това е в резултат от действия, предприети от публичните власти за насърчаване по-специално на екологосъобразен пазар на дейностите по рециклиране на кораби и по закриване на неотговарящи на стандартите съоръжения, както и от инвестиции, направени от отговорни европейски корабособственици в безопасни и надеждни съоръжения за рециклиране.

На второ място, текущото състояние на пазара за рециклиране на кораби облагодетелства съоръжения в Бангладеш, Индия и (в по-малка степен) Пакистан, докато конкурентите с по-високи технически стандарти в ЕС, Турция и Китай са в състояние да заемат единствено пазарни ниши, като тези за малки кораби, правителствени плавателни съдове, включително бойни кораби или кораби на особено мотивирани корабособственици.

И накрая, настоящото законодателство не е адаптирано към специфичните особености на корабите. Да се определи кога даден кораб се превръща в отпадъци е трудно. Решенията на корабособствениците да изпратят своите кораби за рециклиране са въз основа на икономическа съпоставка между разходите и ползите при поддържането на кораба в експлоатация и при изпращането му за разглобяване за скрап.

Ако това решение бъде взето докато корабът е в международни води или във води под юрисдикцията на държава, в която се извършва рециклиране, е много трудно или дори е невъзможно да се прилагат процедурите по Регламента за превози на отпадъци. Освен това при търговските кораби, които напускат европейски пристанища и води, обикновено тяхното последно пътуване се оптимизира с оглед доставка на стоки в Азия преди насочването им за разглобяване за скрап. Ако корабособственикът не декларира намерението за разглобяване на кораб за скрап при напускане на пристанище на ЕС, в общия случай съответните власти не могат да се намесят. С Регламента за превози на отпадъци се определят правата и задълженията на държавата износител, на държавата вносител и, ако е уместно, на транзитни държави. Не е задължително обаче държавата на пристанището да бъде информирана за намерението на корабособственика да

³ Теглото на разглобен за скрап кораб най-често е изразено в тонове водоизместимост при празен кораб(LDT)), което се изчислява без товар, гориво, баластна вода и др., и е приблизително равно на теглото на стоманата на кораба.

предаде определен кораб за рециклиране. В крайна сметка, не е необичайно също така един кораб да бъде продаден на друг оператор под предлог, че корабът ще продължи да извършва търговска дейност, просто за да бъде предаден в съоръжение за разглобяване на кораби за скрап.

С цел да се приложи настоящото законодателство, и по-специално забраната за износ извън ОИСР на кораби, които са в края на жизнения си цикъл, държавите-членки би трябвало да положат несъразмерни усилия за правоприлагане, като се има предвид липсата на капацитет за рециклиране в рамките на ОИСР, както и правната възможност на всеки кораб да сменя своята държава на регистрация („държава на знамето“).

С цел подобряване на положението страните по Базелската конвенция поканиха през 2004 г. Международната морска организация (ММО) да изработи задължителни изисквания за рециклиране на кораби⁴. През 2006 г. страните по Базелската конвенция приветстваха стъпките, предприети от ММО за изработването на проекта на Конвенция за рециклиране на кораби и признаха, че дублирането на инструменти с една и съща цел следва да се избягва. Страните бяха приканени да извършат оценка на степента на контрол и правоприлагане, установена чрез Базелската конвенция в нейната цялост, както и оценка на очакваната степен на контрол и правоприлагане по проекта на конвенция за рециклиране на кораби в нейната цялост, и да сравнят двете конвенции⁵.

Международната Конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби (по-нататък „Конвенцията от Хонконг“) бе приета през май 2009 г. от Международната морска организация. Когато влезе в сила, посочената Конвенция ще изисква от страните (включително държави-членки на ЕС) разглобяването за скрап на техните големи търговски кораби да се извършва единствено в държави, които са страни по Конвенцията. Това може да включва азиатски държави, чиито съоръжения за разглобяване на кораби за скрап трябва да отговарят на международно приетите стандарти (по-високи от настоящите стандарти). Тези съоръжения ще трябва да третират корабите, които пристигат от държави, които не са страни по Конвенцията, по начин, който е подобен на този, по който третират кораби, плаващи под знаме на страна по Конвенцията (клаузата „не по-благоприятно третиране“).

Конвенцията от Хонконг беше приета през 2009 г., но трябва да бъде ратифицирана от достатъчен брой държави — както такива с удобен флаг, така и държави, в които се извършва рециклиране — за да влезе в сила и да започне да произвежда действие. Не се очаква това да стане факт преди 2020 г. най-рано. Посочената конвенция ще влезе в сила двадесет и четири месеца след датата, на която бъдат изпълнени следните условия:

- не по-малко от 15 държави или са я подписали без резерви по отношение на ратификация, приемане или одобрение, или са депозирали необходимия инструмент за ратификация, приемане, утвърждаване или присъединяване;
- техният комбиниран търговски флот съставлява не по-малко от 40 % от brutния тонаж на корабите от световния търговски флот; както и

⁴ Решение VII/26 за екологосъобразно управление на разглобяването на кораби за скрап, прието в рамките на Седмата Конференция на страните по Базелската конвенция.

⁵ Вж. решение VIII/11 <http://www.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16e.pdf#viii11>

- общият максимален годишен обем на рециклиране на кораби през предходните 10 години представлява не по-малко от 3 процента от брутния тонаж на корабите от комбинирания търговски флот на същите държави.

Страните по Базелската конвенция приветстваха през 2010 г.⁶ приемането на Конвенцията от Хонконг и започнаха работа по предварителна оценка дали Конвенцията от Хонконг установява равнище на контрол и правоприлагане, равностойно на установеното с Базелската конвенция⁷.

Европейският съюз и неговите държави-членки завършиха своята оценка през април 2010 г., като в нея се изразява заключение, че Конвенцията от Хонконг изглежда осигурява равнище на контрол и правоприлагане, което е най-малко равностойно на предлаганото по Базелската конвенция за кораби, които са класифицирани като отпадъци по Базелската конвенция⁸.

През октомври 2011 г. страните по Базелската конвенция насърчиха ратификацията на Конвенцията от Хонконг с оглед нейното влизане в сила⁹.

Комисията прие Зелена книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап през 2007 г., а през 2008 г. — съобщение, в което се предлага стратегия на ЕС за разглобяването на кораби за скрап¹⁰. Тази стратегия беше съсредоточена върху мерки за подобряване на условията за разглобяване на кораби за скрап във възможно най-кратък срок, включително през преходния период до влизане в сила на Конвенцията от Хонконг: т.е. дейности във връзка с ключови елементи на Конвенцията, насърчаване на доброволни действия от страна на бранша, предоставяне на техническа помощ и подпомагане на развиващите се страни и по-добро прилагане на действащото законодателство. Като резултат от прилагането на Стратегията бе постигнато следното:

- Приемане на Конвенция, която ще подобри рециклирането на кораби, с процедури, адаптирани към специфичните особености на корабите и с подробни изисквания, които следва да бъдат спазвани от подобрените съоръжения за рециклиране;
- Подкрепа за доброволни действия от страна на бранша преди влизането в сила на Конвенцията:
 - доброволно прилагане на изискванията на Конвенцията и указанията по нея (например, изработване на инвентарни описи на опасните материали),
 - сключване на екологосъобразни договори за продажба,

⁶ Решение OEWG-VII/12 относно екологосъобразното управление на разглобяването на кораби за скрап.

⁷ Вж. решение OEWG VII/12 <http://www.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Представяне от Европейския съюз и неговите държави-членки, на разположение на адрес: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Решение X/ AA за екологосъобразно разглобяване на кораби за скрап, прието в рамките на Десетата Конференция на страните по Базелската конвенция.

¹⁰ Съобщение COM(2008) 767 окончателен от 19 ноември 2008 г., в което се представя „Стратегия на Европейския съюз за подобряване на разглобяването на кораби за скрап“ и оценка на въздействието към него в работен документ на службите на Комисията SEC (2008) 2846.

- инвестиции в безопасни и надеждни съоръжения за рециклиране;
- Били са проведени изследвания, проучвания и пилотни проекти, за да се направи оценка на новите достижения и да се насърчат по-добрите технологии за рециклиране, отнасящи се за корабите в обхвата на Конвенцията от Хонконг и за други кораби,
- От страна на Комисията са предприети действия за по-доброто прилагане на Регламента за превози на отпадъци, когато е било сигнализирано, че за скрап ще бъдат разглобявани специални кораби,
- Предоставена е подкрепа за държави, в които се извършва рециклиране на кораби, чрез предоставяне на безвъзмездни средства в рамките на Тематичната програма за околната среда и устойчивото управление на природните, включително енергийните ресурси (ENRTP) на „Световна програма за устойчиво рециклиране на кораби“ управлявана съвместно от секретариатите на Базелската конвенция, на Международната морска организация и на Международната организация по труда.

1.2. Цел на предложението

Целта на Регламента относно рециклирането на кораби е да се намалят значително отрицателните въздействия, свързани с рециклирането на плаващи под знамето на държава-членка на ЕС кораби, особено в Южна Азия, без да се създават ненужни икономически тежести. Предлаганият регламент въвежда в сила ранно прилагане на изискванията на Конвенцията от Хонконг, като с това допринася за ускоряване на влизането ѝ в сила в световен мащаб.

1.3. Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Предложението се отнася за приемане на регламент относно рециклирането на кораби. Новият регламент има за цел да замени съществуващия Регламент (ЕО) № 1013/2006¹¹ по отношение на корабите, които попадат в обхвата на Конвенцията от Хонконг.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни

При изготвянето на оценката на въздействието, подкрепяща това законодателно предложение, Комисията проведе консултации със заинтересовани страни и ползва външен експертен опит чрез публична консултация от април до юни 2009 г. и четири работни семинара с експерти.

Повечето заинтересовани страни явно подкрепиха бързо ратификация на Конвенцията от Хонконг от държавите-членки на ЕС, за да се ускори влизането ѝ в сила, като се

¹¹ Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци.

насърчи ратификацията ѝ от други държави. Много от заинтересованите страни подкрепят ранно прилагане на Конвенцията от страна на ЕС, тъй като считат, че изчакване на влизането ѝ в сила е неприемливо, когато занимаващи се с корабно разрушаване работници продължават да загиват или да бъдат наранявани при работа и се нанасят значителни поражения на околната среда. Някои считат, че ЕС не трябва да налага допълнителни изисквания, които надхвърлят изискванията по Конвенцията. Приносите, обобщението на отговорите на публичната консултация и докладите за работния семинар на заинтересованите страни са на разположение в интернет¹².

Европейският парламент, Европейският икономически и социален комитет и Съветът обсъдиха съобщението и приеха съответно резолюция от 26 март 2009 г.¹³, становище от 13 май 2009 г.¹⁴ и заключения от 21 октомври 2010 г.¹⁵ относно Стратегия на ЕС за подобряване на разглобяването на кораби за скрап.

2.2. Оценка на въздействието

Комисията проведе оценка на въздействието с цел разглеждане на вариантите за режим на рециклиране на кораби, който може да бъде приложен ефективно. За анализа бяха разгледани икономическите, социалните и екологичните въздействия при различните варианти.

Препоръките на Комитета по оценка на въздействието (КОВ) бяха взети предвид, като основните изменения се отнасяха до необходимостта от по-ясно определяне на проблема, по-ясното представяне в базовия сценарий на вече предприетите действия от страна на държавите, в които се извършва рециклиране на кораби, подобряването на логиката на намеса и по-добрата връзка между специфичните и оперативните цели и проблемите и движещите сили, както и до подобряване на оценката на вариантите на политика, по-специално по отношение на евентуалните бъдещи трудности по прилагането и спазването.

Набелязаните цели, както е показано в оценката на въздействието, са изпълнени изцяло само при вариант за политика Г.

Този вариант представлява въвеждане в сила на *ad hoc* регламент, обхващащ корабите по Конвенцията от Хонконг (големи търговски плавателни съдове). Настоящият регламент трябва да обхваща целия жизнен цикъл на кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, да осигурява ранно прилагане на изискванията на Конвенцията от Хонконг и, съгласно Конвенцията, да включва по-строги критерии за екологосъобразност по отношение на съоръженията за рециклиране на кораби. Корабите, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, ще могат да бъдат рециклирани само в съоръжения за рециклиране, отговарящи на изискванията.

Държавите-членки на ЕС ще бъдат своевременно уведомени в писмена форма за намерението на корабособственика да изпрати даден кораб за рециклиране. Това

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//BG>

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

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

изискване, както и въвеждането на санкции, които да бъдат най-малко равностойни на прилаганите по действащото законодателство, ще гарантират спазването на законодателството. Макар и да е трудно да се очаква настоящите съоръжения „на морския бряг“ да бъдат в състояние да постигнат съответствие с тези изисквания, възможно е подобрени съоръжения да са в състояние да изпълнят тези критерии в бъдеще. С цел да се избегне объркване, припокриване и административни тежести, корабите, обхванати от това ново законодателство, вече няма да попадат в обхвата на Регламента за превози на отпадъци.

Този вариант на политика представлява основата за настоящото предложение.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Обобщение на предложението

Настоящото законодателно предложение, включващо нов *ad hoc* регламент, се отнася за корабите, попадащи в обхвата на Конвенцията от Хонконг (големи търговски плавателни съдове). То обхваща целия жизнен цикъл на кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, чрез него се прилагат някои от изискванията на Конвенцията от Хонконг (създаване на инвентарен опис на опасните материали, задължение за рециклиране на кораби в безопасни и надеждни съоръжения, общи условия, приложими към корабите преди тяхното рециклиране) и, в съответствие с Конвенцията, включват по-строги разпоредби за екологосъобразност, които са необходими преди влизане в сила на конвенцията (изисквания към съоръженията за рециклиране на кораби, определяне на европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби, сключване на договор между корабособственика и съоръжението за рециклиране на кораби).

Задължение за създаване и поддържане на инвентарен опис на опасните материали, намиращи се на борда на корабите

Корабите, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, трябва да създадат и поддържат по време на целия им експлоатационен срок инвентарен опис на опасните материали, които се намират на борда. Докато от новите кораби, плаващи под знамето на държава-членка, се изисква да създадат инвентарен опис незабавно, на съществуващите кораби се предоставят пет години за същото, освен ако не се изпращат преди това за разглобяване за скрап.

Инвентарният опис трябва да бъде актуализиран и в завършен вид преди изпращането на кораба за рециклиране, за да се гарантира, че избраното съоръжение за рециклиране на кораба е в състояние и притежава разрешение да управлява всички опасни материали и отпадъци, които се намират на борда.

Корабите, плаващи под знамето на държава-членка, трябва да бъдат разглобявани за скрап в безопасни и екологосъобразни съоръжения за рециклиране на кораби

Списъкът, определящ изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от съоръженията за рециклиране на кораби, е разработен на базата на техническите изисквания на Конвенцията от Хонконг. Допълнителни изисквания са били добавени с цел да се защитят по-добре човешкото здраве и околната среда и, по-конкретно, да се гарантира, че всички опасни отпадъци ще бъдат третирани по екологосъобразен начин както в

съоръженията за рециклиране на кораби, така и ако отпадъците са прехвърлени в съоръжения за управление на отпадъци.

Отделните съоръжения за рециклиране, които отговарят на тези изисквания, кандидатстват за включване в европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби. Кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС, ще могат да бъдат рециклирани само в съоръжения за рециклиране, посочени в Европейския списък.

При влизането в сила на Конвенцията от Хонконг страните ще трябва да изготвят и предоставят списъци на съоръжения за рециклиране на кораби, оправомощени от тях в съответствие с Конвенцията. Тези списъци ще бъдат предоставени на Международната морска организация за разпространение според случая. Когато тези списъци на съоръжения бъдат на разположение на международно равнище, ще е необходимо да бъде преразгледан регламентът за рециклиране на кораби, за да се избегнат административни тежести и дублиране на работа с европейския списък на съоръжения за рециклиране на кораби. Например, възможно е въвеждане на механизъм за взаимно признаване.

Специфични изисквания преди рециклирането

Корабите, плаващи под знамето на държава-членка, трябва да минимизират количеството на опасните отпадъци на борда (които могат също така да се съдържат в остатъци от товари, горива и др.) преди доставянето на тези кораби в съоръжение за рециклиране.

Когато се отнася за танкери, корабособствениците ще трябва да гарантират, че корабите пристигат в съоръжението за рециклиране на кораби в състояние, което може да бъде освидетелствано като „безопасно за влизане“ и „безопасно за високотемпературни работи“ с цел предотвратяване на взривяване и произшествия (със смъртен изход) сред работниците в съоръженията за рециклиране на кораби.

Подобряване на спазването на законодателството на Съюза

За разлика от съществуващото законодателство, предложението за регламент се основава на системата за контрол и правоприлагане на Конвенцията от Хонконг, която е разработена специално за кораби и международно корабоплаване (свидетелства, прегледи, специфични задължения за държавата на знамето и др.).

Като позволява корабите да бъдат рециклирани в разположени извън държавите-членки на ОИСР съоръжения, при условие че последните отговарят на изискванията и са включени в Европейския списък, настоящият регламент ще разгледа също текущия проблем с липсата на законосъобразен достъп на корабособствениците до капацитет за рециклиране.

В допълнение, държавите-членки на ЕС ще бъдат своевременно уведомявани в писмена форма за намерението на даден корабособственик да изпрати кораб за рециклиране, като по този начин се премахва затруднението за определяне на това кога даден кораб се превръща в отпадъци. Държавите-членки ще получават информация за планираното започване и за приключването на рециклирането. Чрез сравняване на списъка на корабите, за които те са издали свидетелство за инвентарния опис, със списъка на корабите, които са били рециклирани в разрешени съоръжения, те ще могат да

установят по-лесно незаконното рециклиране. Освен това ще бъдат въведени санкции, които са по-конкретни и точни от предвидените по действащото законодателство. Тези изисквания, заедно с наличието на достатъчен законно достъпен, безопасен и надежден капацитет за рециклиране, както и на система за контрол, която е добре адаптирана към специфичните особености на корабите, ще осигурят по-добро спазване на законодателството.

Най-накрая, с цел да се избегне объркване, припокриване и административни тежести, корабите, обхванати от това ново законодателство, вече няма да попадат в обхвата на Регламента за превози на отпадъци.

3.2. Правно основание

Предложението черпи правното си основание от член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на ЕС.

3.3. Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарността е приложим, доколкото предложението не е от изключителната компетентност на ЕС.

Рециклирането на кораби вече е обхванато от европейското законодателство, а именно от Регламента за превози на отпадъци.

Европейският съюз не може да бъде страна по Конвенцията от Хонконг, тъй като страни по нея могат да бъдат само държавите, които са членки на Международната морска организация. Държавите-членки на ЕС следователно ще играят ключова роля, главно като държави на знамето, при ратификацията и влизането в сила на разпоредбите на посочената конвенция.

Самостоятелни действия от страна на държави-членки няма да са достатъчни, тъй като не всички държави-членки считат ратификацията на Конвенцията от Хонконг за приоритет. Съществува непосредствен риск от различия в правните изисквания, приложими на територията на различните засегнати държави-членки, към големите търговски кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС. Тази ситуация може да доведе до смяна на знамена и до нелоялна конкуренция между държавите-членки, действащи като държави на знамето.

Установяването на европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби, отговарящи на изискванията, ще предотврати дублирането на работата между държавите-членки на ЕС и ще улесни техните процедури за контрол в качеството им на държави на знамето.

Включването на Конвенцията от Хонконг в европейското законодателство ще насърчи хармонизираното вземане на решения и ще ускори процеса на ратификация между държавите-членки. Освен това, евентуални действия на ранен етап от страна на ЕС биха повлияли върху трети държави много повече, отколкото действия на отделни държави-членки и по този начин с по-голяма вероятност биха довели до бързо влизане в сила на Конвенцията от Хонконг. Следователно съвместно с настоящото предложение за регламент се представя предложение за решение на Съвета, оправомощаващо

държавите-членки в интерес на Европейския съюз да ратифицират или да се присъединят към Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби от 2009 г.

3.4. Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Допълнителните тежести за стопанските субекти и за националните органи са ограничени до необходимите за гарантиране на рециклирането на кораби по безопасен и екологосъобразен начин. Макар че предложението води до допълнителни разходи за корабособствениците (изготвяне на инвентарни описи на опасните материали и прегледи), очаква се тези разходи да бъдат компенсирани с получаването на съществени социални и екологични ползи.

3.5. Избор на инструмент

Предложеният инструмент е регламент.

Регламентът е подходящият правен инструмент, тъй като той пряко и в кратки срокове налага на корабособствениците и държавите-членки точни изисквания, които трябва да бъдат приложени едновременно и еднообразно на цялата територия на ЕС. Разработването на изисквания за безопасни и екологосъобразни съоръжения за рециклиране на кораби, както и на европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби в частност ще гарантира хармонизирано прилагане на Конвенцията от Хонконг.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно рециклирането на кораби

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Корабите, които представляват отпадъци и които са предмет на трансгранично движение за рециклиране, са регламентирани от Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане („Базелската конвенция“), и от Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2006 година относно превози на отпадъци¹⁶. Посоченият Регламент (ЕО) № 1013/2006 е за прилагане на Базелската конвенция, както и на изменението на Конвенцията, прието през 1995 г.¹⁷, но още невязало в сила на международно равнище, и с което е въведена забрана за износ на опасни отпадъци за държави, които не са членки на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР). Тъй като корабите съдържат опасни материали, обикновено те са класифицирани като опасни отпадъци и следователно са забранени за износ с цел рециклиране в съоръжения, намиращи се в страни, които не са членки на ОИСР.
- (2) Механизмите за контрол и прилагане на действащото законодателство на международно и европейско равнище не са адаптирани към особеностите на корабите и международното корабоплаване и се оказаха неефективни за предотвратяване на опасни и ненадеждни практики при рециклирането на кораби.

¹⁶ ОВ L 190, 12.7.2006 г., стр. 1.

¹⁷ Изменение на Базелската конвенция („Изменение за забрана“), прието с Решение III/1 на страните по Базелската конвенция.

- (3) Текущият капацитет за рециклиране на кораби в страни от ОИСР, който е законно достъпен за корабите, плаващи под знамето на държава-членка, е недостатъчен. Безопасният и надежден капацитет за рециклиране, който вече е наличен в държави, които не са членки на ОИСР, е достатъчен за обработване на всички кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС и се очаква да нараства до 2015 г. в резултат от предприетите действия за изпълнение на изискванията по Конвенцията от Хонконг от страна на държави, в които се извършва рециклиране.
- (4) Международната конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби („Конвенцията от Хонконг“) е приета на 15 май 2009 г. под егидата на Международната морска организация по искане на страните по Базелската конвенция. Конвенцията от Хонконг ще влезе в сила едва 24 месеца след датата на ратификация от не по-малко от 15 държави, чийто комбиниран търговски флот съставлява не по-малко от 40 % от брутния тонаж на корабите от световния търговски флот и чийто общ максимален годишен обем на рециклиране на кораби през предходните 10 години представлява не по-малко от 3 процента от брутния тонаж на корабите от комбинирания търговски флот на същите държави. Държавите-членки следва да ратифицират Конвенцията възможно най-скоро, за да се ускори влизането ѝ в сила. Конвенцията обхваща проектирането, строежа, експлоатацията и подготовката на корабите с оглед улесняване на безопасното и екологосъобразното им рециклиране, без рискове за безопасността и експлоатационната ефективност на корабите; тя обхваща и експлоатацията на съоръженията за рециклиране на кораби по безопасен и екологосъобразен начин, както и създаването на подходящ механизъм за правоприлагане при рециклирането на кораби.
- (5) Конвенцията от Хонконг предвижда изрично страните по нея да предприемат по-строги мерки в съответствие с международното право по отношение на безопасното и екологосъобразно рециклиране на кораби, с цел предотвратяване, намаляване или свеждане до минимум на всякакви неблагоприятни въздействия върху човешкото здраве и околната среда. Установяването на европейски списък на съоръжения за рециклиране на кораби, които отговарят на изискванията по настоящия регламент, ще допринесе за постигането на тази цел, както и за по-доброто правоприлагане чрез улесняване на контрола върху корабите, предназначени за рециклиране от страна на държавите на знамето. Тези изисквания към съоръженията за рециклиране на кораби следва да се основават на изискванията на Конвенцията от Хонконг.
- (6) Държавите на знамето, които изпращат своите кораби в подобрени съоръжения за рециклиране, отговарящи на изискванията по Конвенцията от Хонконг, имат икономически интерес да гарантират възможно най-бързо влизане в сила на Конвенцията от Хонконг, с оглед гарантиране на равнопоставени условия на конкуренция в световен мащаб.
- (7) Корабите, които не са обхванати от приложното поле на Конвенцията от Хонконг и на настоящия регламент, следва да продължат да бъдат рециклирани в съответствие с изискванията съответно на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и на

Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 година относно отпадъците и за отмяна на определени директиви¹⁸,

- (8) Необходимо е да се уточни съответното приложно поле на настоящия регламент, на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и на Директива 2008/98/ЕО с цел да се избегне дублиране на регулаторните инструменти, които имат същата цел
- (9) При тълкуването на изискванията по настоящия регламент следва да се вземат предвид насоките, разработени от Международната морска организация в подкрепа на Конвенцията от Хонконг.
- (10) Държавите-членки следва да предприемат мерки за предотвратяване заобикалянето на разпоредбите за рециклирането на кораби и за увеличаване на прозрачността при рециклирането на кораби. Както е предвидено в Конвенцията от Хонконг, държавите-членки следва да предоставят информация относно корабите, за които е издадено свидетелство за инвентарния опис, относно кораби, за които е получена декларация за приключване, както и информация относно незаконно рециклиране и извършени от съответната държава последващи действия.
- (11) Държавите-членки следва да установят правила относно приложимите санкции при нарушения на настоящия регламент и да гарантират, че тези санкции се прилагат така, че да се предотврати заобикалянето на разпоредбите за рециклиране на кораби. Санкциите, които могат да имат гражданскоправен или административен характер, следва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.
- (12) На Комисията следва да бъдат делегирани правомощия за приемане на актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз за изменение на приложенията към настоящия регламент с цел съгласуване с развитието във връзка със съответните международни конвенции. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (13) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹⁹.
- (14) Тъй като целта за предотвратяване, намаляване или премахване на неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве и околната среда, причинено от рециклирането, експлоатацията и поддръжката на плаващи под знамето на държава-членка кораби, не може да бъде постигната в достатъчна

¹⁸ ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3.

¹⁹ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

степен от държавите-членки поради международния характер на корабоплаването и рециклирането на кораби, и следователно може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ДЯЛ I - ОБХВАТ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Член 1

Цел

Целта на настоящия регламент е да предотврати, намали или премахне неблагоприятните въздействия върху човешкото здраве и околната среда, причинени от рециклирането, експлоатацията и поддръжката на кораби, плаващи под знамето на държава-членка.

Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:
 - (1) „кораб“ означава плавателен съд от всякакъв тип, който се експлоатира или е бил експлоатиран в морска среда и включва подводни морски съдове, плаващи по повърхността кораби, плаващи платформи, самоподемни платформи, плаващи складови съоръжения (FSU) и плаващи съоръжения за производство, складиране и разтоварване на товари (FPSO), както и плавателен съд, който е с демонтирано оборудване или влачен;
 - (2) „нов кораб“ означава едно от следните:
 - а) кораб, за който е сключен договор за строеж в деня на влизане в сила на настоящия регламент, или след това;
 - б) кораб, в случаите когато при липса на договор за строеж килът е заложен или корабът се намира на подобен етап на построяване в деня на влизане в сила на настоящия регламент, или шест месеца след тази дата;
 - в) кораб, чиято доставка се извършва в деня на влизане в сила на настоящия регламент или тридесет месеца след тази дата;
 - (3) „танкер“ означава петролен танкер съгласно определението в приложение I към Конвенцията за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), или

танкер за вредни вещества под формата на течности съгласно определението в приложение II към същата конвенция;

- (4) „опасен материал“ означава всеки материал или вещество, което може да създаде опасност за здравето на човека или за околната среда, включително всяко вещество, което се счита за опасно съгласно Директива 67/548/ЕИО²⁰ и Регламент (ЕО) № 1272/2008 на Европейския парламент и на Съвета²¹;
- (5) „рециклиране на кораби“ означава дейност по пълно или частично разглобяване на кораби за скрап в съоръжение за рециклиране на кораби с цел оползотворяване на елементи и материали за преработване и повторна употреба, при едновременно третиране на опасни и други материали, като тази дейност включва свързани с нея операции като складиране и третиране на компоненти и материали на място, но не включва тяхната допълнителна преработка или обезвреждане в отделни съоръжения;
- (6) „съоръжение за рециклиране на кораби“ означава определена зона, представляваща площадка, режище или инсталация, намиращи се в държава-членка или в трета държава и използвани за рециклиране на кораби;
- (7) „рециклиращо предприятие“ означава собственикът на съоръжение за рециклиране на кораби, или друга организация или лице, които са поели от собственика на съоръжение за рециклиране на кораби отговорността за извършване на рециклирането на кораби;
- (8) „администрация“ означава държавен орган, определен от дадена държава като носещ отговорност, в рамките на определен географски район или в дадена област на компетентност, за изпълнение на задължения, свързани с корабите, които имат право да плават под нейното знаме или които се експлоатират под нейна юрисдикция;
- (9) „компетентен орган“ означава правителствен орган, определен от дадена държава като носещ отговорност, в рамките на определен географски район или област на компетентност, да изпълнява задължения, свързани със съоръженията за рециклиране на кораби, функциониращи под юрисдикцията на тази държава;
- (10) „бруто тонаж“ означава брутният тонаж (БТ), изчислен в съответствие с разпоредбите за измерване на тонажа, които се съдържат в приложение I към Международната конвенция за измерване на тонажа на корабите, или в съответствие с всяка последваща конвенция;
- (11) „компетентно лице“ означава лице с подходяща квалификация, обучение и достатъчно знания, опит и умения за изпълнение на конкретната работа;
- (12) „работодател“ означава физическо или юридическо лице, което наема един или повече работници, заети с дейности по рециклиране на кораби;

²⁰ ОВ 196, 16.8.1967 г., стр. 1.

²¹ ОВ L 353, 31.12.2008 г., стр. 1.

- (13) „корабособственик“ означава физическо или юридическо лице, регистрирано като собственик на кораба, включително физическо или юридическо лице, което е собственик на кораба за ограничен период от време в очакване на продажбата или предаването му в съоръжение за рециклиране на кораби или — при липса на регистрация — физическо или юридическо лице, което е собственик на кораб, или друга организация или лице, които са поели от собственика на кораба отговорността за експлоатация на кораба, както и всяко юридическо лице, експлоатиращо кораб, който е собственост на държавата;
- (14) „нова инсталация“ означава инсталиране на системи, оборудване, изолация или други материали на кораб след датата на влизане в сила на настоящия регламент;
- (15) „безопасно за влизане“ означава пространство върху кораб, което отговаря на следните критерии:
- а) съдържанието на кислород в атмосферата и концентрацията на запалими пари са в безопасни граници;
 - б) всички евентуални токсични материали в атмосферата са в рамките на допустимите концентрации;
 - в) остатъчните вещества или материали, свързани с разрешената от компетентното лице работа, не водят до неконтролируемо изпускане на токсични материали или до опасна концентрация на запалими пари в рамките на съществуващите атмосферни условия, при поддържането им съгласно разпорежданията;
- (16) „безопасно за високотемпературни работи“ означава пространство върху кораб, което отговаря на следните критерии:
- а) намира се в състояние, което е безопасно и не създава опасност от взрив, включително състояние след обезгазяване, и при което може да бъде използвано оборудване за електродъгово или газово заваряване, за рязане или изгаряне, или други форми на открит пламък, както и състояние, при което могат да бъдат извършвани дейности, свързани с отопление, шлайфане или образуване на искри;
 - б) спазени са критериите по точка 15 за „безопасно за влизане“;
 - в) съществуващите атмосферни условия няма да се променят в резултат от високотемпературните работи;
 - г) всички прилежащи пространства са били почистени или третираны в достатъчна степен с оглед предотвратяване на започване или разпространение на огън;
- (17) „проверка на място“ означава проверка на съоръжение за рециклиране на кораби за установяване дали състоянието му отговаря на описаното в проверените документи;

- (18) „декларация за приключване“ означава издадена от съоръжение за рециклиране на кораби декларация, потвърждаваща, че рециклирането на даден кораб е приключило в съответствие с настоящия регламент;
- (19) „работник“ означава всяко лице, което извършва някаква работа, редовно или временно, в рамките на трудово правоотношение, включително персоналът, работещ за подизпълнители;
- (20) „призната организация“ означава организация, призната в съответствие с Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета²²;
2. За целите на параграф 1, точка 11 компетентно лице може да бъде обучен работник или ръководен служител, който може да разпознае и оцени професионални и други рискове и излагане на работниците и служителите на въздействието на потенциално опасни материали или небезопасни условия в дадено съоръжение за рециклиране на кораби, и който е в състояние да посочи необходимите защитни средства и предпазните мерки, които трябва да се вземат, за да се премахнат или намалят тези рискове и излагания на въздействия.

Без да се засягат разпоредбите на Директива 2005/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²³, компетентният орган може да дефинира подходящи критерии за назначаване на такива лица и може да определи задълженията, които да им бъдат възложени.

Член 3

Обхват

3. Настоящият регламент се прилага за кораби, които имат право да плават под знамето на държава-членка или се експлоатират под нейна юрисдикция.
4. Настоящият регламент не се прилага за:
- а) военните кораби, военни спомагателни или други кораби, които са собственост на държава-членка или са експлоатирани нея и които към момента се използват единствено за правителствени нетърговски цели;
 - б) кораби с тонаж, по-малък от 500 БТ;
 - в) кораби, експлоатирани през целия им жизнен цикъл само във води, намиращи се под суверенитета или юрисдикцията на тяхната държава на знамето.

²² ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11.

²³ ОВ L 255, 30.9.2005 г., стр. 22.

Дял II — КОРАБИ

Член 4

Контрол на опасни материали

1. Новата инсталация на материали, които съдържат азбест или полихлорирани бифенили, се забранява в съответствие с Директива 96/59/ЕО²⁴ за всички кораби.
2. Новите инсталации на материали, които съдържат контролирани вещества по Регламент (ЕО) № 1005/2009 на Европейския парламент и на Съвета²⁵, се забраняват за всички кораби.
3. Новата инсталация на материали, които съдържат перфлуорооктансулфонова киселина (ПФСК) и нейните производни се забранява в съответствие с Регламент (ЕО) № 757/2010 на Европейския парламент и на Съвета²⁶.
4. Държавата-членка предприема всички изброени по-долу мерки, както следва:
 - а) забранява или ограничава инсталацията или употребата на опасните материали, посочени в параграфи 1—3 на корабите, които са оправомощени да плават под знамето ѝ или се експлоатират под нейна юрисдикция;
 - б) забранява или ограничава инсталацията или използването на такива материали върху кораби, докато са в нейни пристанища, корабостроителници, кораборемонтни предприятия или морски терминали;
 - в) гарантира ефективно, че корабите са в съответствие с изискванията по букви а) и б).

Член 5

Инвентарен опис на опасни материали

1. На борда на всеки нов кораб се съхранява инвентарен опис на опасните материали.
2. Инвентарният опис на опасните материали се съставя преди даден кораб да бъде предаден за рециклиране, като се съхранява на борда на кораба.

²⁴ ОВ L 243, 24.9.1996 г., стр. 31.

²⁵ ОВ L 286, 31.10.2009 г., стр. 1.

²⁶ ОВ L 223, 25.8.2010 г., стр. 29.

3. Съществуващите кораби, регистрирани под знамето на трета държава и които подават заявление да бъдат регистрирани под знамето на държава-членка, гарантират, че на борда се съхранява инвентарен опис на опасните материали.
4. Инвентарният опис на опасните материали:
 - а) е специфичен за всеки кораб;
 - б) предоставя доказателство, че корабът отговаря на изискването за забрана или на ограниченията за инсталиране или използване на опасни материали в съответствие с член 4;
 - в) посочва, най-малко, опасните материали по приложение I, които се съдържат в конструкцията или оборудването на кораба, тяхното разположение и приблизителните количества.
5. Освен предвиденото по параграф 4, за съществуващите кораби се изготвя план, описващ огледа/проверката с вземане на проба, чрез които е определен инвентарният опис на опасните материали.
6. Инвентарният опис на опасните материали се състои от три части:
 - а) списък на опасните материали, посочени в приложение I и съдържащи се в конструкцията или оборудването на кораба, тяхното разположение и приблизителните количества (Част I);
 - б) списък на отпадъците, налични на борда на кораба, включително отпадъците, генерирани по време на експлоатация на кораба (Част II);
 - в) списък на складовете, намиращи се на борда на кораба след вземането на решение за рециклиране на кораба (Част III).
7. Част I от инвентарния опис на опасните материали се поддържа и актуализира по подходящ начин през целия експлоатационен срок на кораба, като отразява нови инсталации, съдържащи някой от опасните материали по приложение I, както и съответните промени в структурата и оборудването на кораба.
8. Преди рециклирането, в допълнение към поддържаната и актуализирана по подходящ начин Част I, в инвентарния опис се включват Част II за отпадъците, генерирани по време на експлоатацията, и Част III за складовете, и описът се проверява от държавата-членка, под чието знаме плава корабът.
9. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на списъка с позиции за инвентарния опис на опасните материали в приложение I.

Член 6

Подготовка за рециклиране: общи изисквания

1. Корабособствениците гарантират, че корабите:
 - а) преди публикуването на Европейския списък, се рециклират само в съоръжения за рециклиране на кораби, които се намират в Съюза или в страна, членка на ОИСР. ;
 - б) след публикуването на Европейския списък, се рециклират само в съоръжения за рециклиране на кораби, които са включени в Европейския списък;
 - в) изпълняват работи в периода преди влизане в съоръжението за рециклиране на кораби по такъв начин, че да сведат до минимум количеството на остатъците от товари, останалия мазут и генерираните от самия кораб отпадъци, оставащи на борда;
 - г) актуализират и завършват инвентарния опис на опасните материали в съответствие с член 5;
 - д) притежават сертификат за годност за рециклиране, издаден от държавата-членка, под чието знаме плават, преди всякаква дейност по рециклиране.
2. Корабособствениците гарантират също, че танкерите пристигат на съоръжението за рециклиране на кораби с товарни резервоари и помпени отделения в състояние, готово за сертифициране като „безопасно за влизане“ и „безопасно за високотемпературни работи“.

Член 7

План за корабно рециклиране

1. Преди всякакво рециклиране на кораби се разработва специфичен за кораба план за корабно рециклиране.
2. Планът за корабно рециклиране:
 - а) се разработва от съоръжението за рециклиране на кораби като се взема предвид информацията, предоставена от корабособственика в съответствие с член 9, параграф 3, буква б);
 - б) се изготвя на официален език на страната, издаваща разрешение за съоръжението за рециклиране на кораби и когато използваният език не е английски, френски или испански, планът за корабното рециклиране се превежда на един от тези езици;

- в) включва информация относно създаването, поддържането и наблюдението на критериите за „безопасност за влизане“ и „безопасност за високотемпературни работи“ и друга необходима информация;
- г) включва информация за вида и количеството на опасните материали и отпадъци, получени от рециклирането на конкретния кораб, включително материалите, посочени в описа на опасните материали, както и за това как тези опасни материали и отпадъци ще бъдат управлявани в съоръжението и в последващите съоръжения за управление на отпадъци;
- д) когато се използва повече от едно съоръжение за рециклиране на кораби, се определят съоръженията за рециклиране на кораби, които ще се използват, и се посочват дейностите по рециклиране и редът, в който те се извършват на всяко разрешено съоръжение за рециклиране на кораби.

Член 8

Прегледи

1. Извършват се прегледи от служители на администрацията или от призната организация, действаща от името на администрацията.
2. Корабите следва да бъдат обект на следните прегледи:
 - а) първоначален преглед;
 - б) преглед при подновяване;
 - в) допълнителен преглед;
 - г) окончателен преглед.
3. Първоначалният преглед се извършва преди корабът да бъде пуснат в експлоатация или преди да бъде издадено свидетелството за инвентарния опис. Служителите, които извършват този преглед, проверяват дали част I от описа на опасните материали е в съответствие с изискванията на настоящия регламент.
4. Прегледът при подновяване се извършва през интервала, посочен от администрацията, който обаче не може да надхвърля пет години. Служителите, които извършват този преглед, проверяват дали част I от описа на опасните материали е в съответствие с изискванията на настоящия регламент.
5. Допълнителният преглед, общ или частичен, може да бъде извършван по искане на корабособственика след промяна, замяна или значителен ремонт на конструкцията, оборудването, системите, арматурата, приспособленията и материалите. Служителите, които извършват прегледа, трябва да гарантират, че такава промяна, значителен ремонт или замяна, е била направена по начин, който позволява корабът да бъде в съответствие с изискванията на настоящия

регламент и те трябва да се уверят, че част I от описа на опасните материали е съответно изменена.

6. Окончателният преглед се извършва преди корабът да бъде изведен от експлоатация и преди рециклирането на кораба да е започнало.

Служителите, които извършват прегледа, трябва да се уверят, че:

- а) описът на опасните материали е в съответствие с изискванията на настоящия регламент;
 - б) планът за корабно рециклиране отразява надлежно информацията, съдържаща се в описа на опасните материали;
 - в) планът за корабно рециклиране съдържа следната информация:
 - (1) установяването, поддържането и следенето на критериите за „безопасност за влизане“ и „безопасност за високотемпературни работи“;
 - (2) третирането на опасните материали и отпадъци, получени от рециклирането на конкретния кораб в съоръжението за рециклиране на кораби, както и във всяко разрешено съоръжение за третиране на отпадъци;
 - г) между корабособственика и съоръжението за рециклиране на кораби има договор, който е в съответствие с разпоредбите на член 9,
 - д) съоръжението за рециклиране на кораби, в което трябва да бъде рециклиран корабът, е включено в Европейския списък.
7. За съществуващите кораби, предназначени за разглобяване за скрап, първоначалният и окончателният преглед се извършват по едно и също време.

Член 9

Договор между корабособственика и съоръжение за рециклиране на кораби

1. Корабособственикът и съоръжение за рециклиране на кораби, отговарящо на изискванията, формулирани в член 12, подписват договор по отношение на всеки кораб, който трябва да се рециклира.
2. Договорът влиза в сила не по-късно от момента на искането за окончателния преглед, посочен в член 8, параграф 1, буква г), и важи до приключване на рециклирането.
3. За корабособственика договорът включва следните задължения:
 - а) да прилага общите изисквания за подготовката за рециклиране, посочени в член 6;

- б) да предостави на съоръжението за рециклиране на кораби цялата свързана с кораба информация, необходима за разработването на плана за корабно рециклиране, изискван съгласно член 7;
 - в) да вземе обратно кораба преди започването на рециклирането или след започването на рециклирането, когато това е технически осъществимо, в случай че съдържанието на опасни материали на борда съществено се различава от посоченото в инвентарния опис на опасните материали и не дава възможност за подходящо рециклиране на кораба.
4. За съоръжението за рециклиране на кораби договорът включва следните задължения:
- а) да разработи, в сътрудничество с корабособственика, специфичен за кораба план за корабно рециклиране в съответствие с член 7;
 - б) да докладва планираното започване на рециклирането на кораба на корабособственика в съответствие с формуляра, даден в приложение II;
 - в) да забрани започването на всякакво рециклиране на кораба преди представянето на доклада, посочен в буква б);
 - г) при подготовката за получаване на кораб за рециклиране, да уведоми писмено най-малко 14 дни преди планираното започване на рециклирането съответните компетентни органи за намерението си да рециклира въпросния кораб:
 - i) наименование на държавата, под чието знаме корабът има право да плава;
 - ii) дата, на която корабът е регистриран в тази държава;
 - iii) идентификационен номер на кораба (номер по ММО);
 - iv) заводски номер на корпуса при доставка за ново строителство;
 - v) име и тип на кораба;
 - vi) пристанище, на което корабът е вписан;
 - vii) име и адрес на корабособственика, а също и идентификационен номер на собственика, както е регистриран в ММО
 - viii) наименование и адрес на дружеството, както и идентификационен номер на дружеството в ММО;
 - ix) наименования на всички класификационни организации, които са давали клас на кораба;
 - x) основни данни за кораба (обща дължина (LOA), теоретична ширина, теоретична височина, водоизместване при празен кораб, бруто и нето тонаж и тип и мощност на двигателя);

- xi) опис на опасните материали; както и
 - xii) проектоплан за корабно рециклиране;
- д) да прехвърля всички отпадъци, получени в съоръжението за рециклиране на кораби само в съоръжения за третиране на отпадъци, които са получили разрешение от компетентните органи да извършват такова третиране и обезвреждане по безопасен и екологосъобразен начин;
- е) когато частичното или пълното рециклиране на кораба приключи в съответствие с настоящия регламент, да докладва приключването на корабното рециклиране на собственика на кораба в съответствие с формуляра, предвиден в приложение III.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на формуляра за докладване на планирано започване на корабно рециклиране, предвиден в приложение II.
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на формуляра на декларацията за приключване на корабно рециклиране, предвиден в приложение III.

Член 10

Издаване и одобрение за продължаване на валидност на свидетелства

1. След приключване на първоначален преглед или на преглед при подновяване, или на допълнителен преглед, извършен по искане на корабособственика, държавата-членка издава свидетелството за инвентарния опис в съответствие с формуляра, предвиден в приложение IV. Това свидетелство се допълва с част I от инвентарния опис на опасните материали.
- На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на формуляра за свидетелството за инвентарния опис, предвиден в приложение IV.
2. След успешното приключване на окончателен преглед в съответствие с член 8, параграф 6, администрацията издава свидетелство за годност за рециклиране в съответствие с формуляра, предвиден в приложение V. Това свидетелство се допълва с инвентарния опис на опасните материали и плана за корабно рециклиране.
3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на формуляра за свидетелството за годност за рециклиране, предвиден в приложение V. Свидетелство за годност за рециклиране, издадено след преглед, проведен в съответствие с параграф 2, се приема от другите държави-членки и за целите на

настоящия регламент се счита за притежаващо същата валидност като свидетелство, издадено от тях.

4. Свидетелствата за годност за рециклиране се издават или продължаването на валидността им се одобрява или от администрацията, или от призната организация, действаща от името на администрацията.

Член 11

Продължителност и валидност на свидетелствата

1. Свидетелството за инвентарния опис се издава за период, чиято продължителност се установява от администрацията, без тази продължителност да надвишава пет години.
2. Свидетелството за инвентарния опис, издадено съгласно член 10 от настоящия регламент, престава да бъде валидно във всеки от следните случаи:
 - а) когато състоянието на кораба съществено се различава от данните в свидетелството, включително когато част I от опис на опасните материали не се води и актуализира правилно, отразявайки промените в конструкцията и оборудването на кораба;
 - б) когато прегледът при подновяване не е извършван през интервали, определени от администрацията, но не надхвърлящи пет години;
 - в) когато свидетелството не е издадено или одобрено в съответствие с член 10 от настоящия регламент.
3. Свидетелство за годност за рециклиране, издадено съгласно член 10 от настоящия регламент, престава да бъде валидно, когато състоянието на кораба съществено се различава от данните от свидетелството.
4. Свидетелството за годност за рециклиране се издава от администрацията за срок, не по-дълъг от три месеца. Свидетелството за годност за рециклиране може да бъде продължено от администрацията или от призната организация, действаща от името на администрацията, за единично пътуване от точка до точка до съоръжението за рециклиране на кораби.

Дял III – СЪОРЪЖЕНИЯ ЗА РЕЦИКЛИРАНЕ НА КОРАБИ

Член 12

Изисквания за съоръженията за рециклиране на кораби

Корабите се рециклират само в съоръжения за рециклиране на кораби, които са включени в Европейския списък.

За да бъде включено в Европейския списък, едно съоръжение за рециклиране на кораби трябва да отговаря на следните изисквания:

- а) да бъде проектирано, конструирано и експлоатирано по безопасен и екологосъобразен начин;
- б) да създаде системи за управление и наблюдение, процедури и техники, които не пораждаат рискове за здравето на работниците и на населението в близост до съоръжението за рециклиране на кораби и които да предотвратят, намалят, сведат до минимум и доколкото е възможно да премахнат вредните въздействия за околната среда, причинявани от рециклирането на кораби;
- в) да предотвратява вредните въздействия върху човешкото здраве и околната среда;
- г) да разработи и приеме план на съоръжението за рециклиране на кораби;
- д) да създаде и поддържа план за готовност и реагиране в аварийни ситуации;
- е) да осигури безопасност и обучение на работниците, включително да гарантира ползването на лични предпазни средства за операции, изискващи такова ползване;
- ж) да създаде архиви за произшествия, злополуки, професионални заболявания и хронични въздействия и, ако това се изисква от компетентните органи, да докладва всички произшествия, злополуки, професионални заболявания и хронични въздействия, които причиняват или имат способността да причиняват рискове за безопасността на работниците, здравето на човека и околната среда;
- з) да гарантира безопасно и екологосъобразно управление на опасни материали;
- и) да има разрешение от своите компетентни органи да провежда дейността си;
- й) да осигури достъп за оборудване за реагиране в извънредни ситуации, като например противопожарно оборудване и превозни средства, линейки и кранове, до всички места на съоръжението за рециклиране на кораби;
- к) да осигури затваряне на всички опасни материали, които се намират на борда на кораба по време на процеса на рециклиране, за да се предотврати всякакво

изпускане на тези опасни материали в околната среда, и по-специално в приливни зони;

- л) да демонстрира контрол на всякакви изтичания, по-специално в приливни зони;
- м) да извършва манипулации с опасни материали и отпадъци само върху непромокаеми подове с ефективни системи за оттичане;
- н) да гарантира, че всички отпадъци, получени от дейността по рециклиране, се прехвърлят само към съоръжения за управление на отпадъци, на които е разрешено да процедират с тяхното третиране и обезвреждане, без да застрашават човешкото здраве и по екологосъобразен начин.

За целите на буква н), по отношение на съответната операция по оползотворяване или обезвреждане на отпадъци екологосъобразно управление може да бъде възприето, когато съоръжението за рециклиране на кораби може да докаже, че съоръжението за управление на отпадъците, което приема отпадъците, ще бъде експлоатирано в съответствие със стандарти за защита на човешкото здраве и на околната среда, които са равностойни на стандартите, установени в законодателството на Съюза.

Член 13

Доказателства, които трябва да бъдат представени от съоръженията за рециклиране на кораби

За да извършва рециклиране на кораби и да бъде включено в европейския списък, съоръжението за рециклиране на кораби трябва да представи доказателства, че отговаря на изискванията, формулирани в член 12.

По-специално, съоръжението за рециклиране на кораби следва да:

- (1) набележи разрешителното, лицензията или разрешението, издавано от съответните компетентни власти за извършване на рециклиране на кораби и укаже ограниченията за размера (максимална дължина, широчина и водоизместване при празен кораб) на корабите, за които има разрешение за рециклиране, както и всякакви приложими ограничения;
- (2) удостовери, че за рециклиране в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент то ще приема само кораби, плаващи под знамето на държава-членка на ЕС;
- (3) представи доказателства, че съоръжението за рециклиране на кораби е в състояние да създаде, поддържа и наблюдава критериите за „безопасност за влизане“ и „безопасност за високотемпературни работи“ през целия процес на рециклиране на кораба;
- (4) прикачи карта за границите на съоръжението за рециклиране на кораби и за местоположението на операциите по рециклиране на кораби в техните рамки;

- (5) за всеки материал, посочен в приложение I и допълнителен опасен материал, който би могъл да бъде част от конструкцията на кораб, указва:
- а) дали съоръжението е оправомощено да извършва отстраняването на опасния материал. В този случай трябва да бъде определен отговорният персонал, упълномощен да извършва отстраняването, и да бъдат представени доказателства за компетентността му;
 - б) кой процес на управление на отпадъците ще бъде приложен в съоръжението: изгаряне, депониране или друг метод за третиране на отпадъци, и се представят доказателства, че прилаганият процес ще се извършва, без да се застрашава човешкото здраве, без да се вреди на околната среда, и по-конкретно:
 - (i) без опасност за водата, въздуха, почвата, растенията или животните;
 - (ii) без да се предизвиква неудобство чрез шум или миризми;
 - (iii) без да се въздейства отрицателно върху ландшафта или местата, обект на специален интерес.
 - в) кой процес за управление на отпадъците ще се прилага ако опасните материали се отправят към последващо съоръжение за третиране на отпадъци извън съоръжението за рециклиране на кораби. за всяко последващо съоръжение за третиране на отпадъци се предоставя следната информация:
 - (i) наименование и адрес на съоръжението за третиране на отпадъци;
 - (ii) доказателства, че съоръжението за третиране на отпадъци има разрешение за третиране на опасния материал;
 - (iii) описание на процеса на третиране на отпадъците;
 - (iv) доказателства, че процесът на третиране на отпадъците ще гарантира, че се извършва, без да се застрашава човешкото здраве, без да се вреди на околната среда, и по-специално:
 - без опасност за водата, въздуха, почвата, растенията или животните;
 - без да се предизвиква неудобство чрез шум или миризми;
 - без да се въздейства отрицателно върху ландшафта или местата, които са обект на специален интерес.

Член 14

Разрешение за съоръжения за рециклиране на кораби, намиращи се в държава-членка

1. Компетентните органи разрешават на съоръженията за рециклиране на кораби, намиращи се на тяхната територия и отговарящи на изискванията, формулирани в член 12, да извършват рециклиране на кораби. Това разрешение може да бъде дадено на съответните съоръжения за рециклиране на кораби за срок от максимум пет години.
2. Държавите-членки създават и актуализират списък на съоръженията за рециклиране на кораби, на които са издали разрешение в съответствие с параграф 1.
3. Списъкът, посочен в параграф 2, се съобщава на Комисията без забавяне и не по-късно от една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
4. Когато съоръжение за рециклиране на кораби престане да отговаря на изискванията, формулирани в член 12, държавата-членка отменя разрешението, издадено на въпросното съоръжение за рециклиране на кораби и уведомява незабавно Комисията за това.
5. Когато ново съоръжение за рециклиране на кораби е получило разрешение в съответствие с параграф 1, държавата-членка уведомява незабавно Комисията за това.

Член 15

Съоръжения за рециклиране на кораби, намиращи се извън Съюза

1. Предприятие за рециклиране, намиращо се извън Съюза, което желае да рециклира кораби, плаващи под знамето на държава-членка, подава заявление до Комисията за включване на неговото съоръжение за рециклиране в Европейския списък.
2. Това искане се придружава от информацията и подкрепящите доказателства, изисквани по член 13 и приложение VI, че съоръжението за рециклиране на кораби отговаря на изискванията, формулирани в член 12.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 във връзка с актуализирането на формуляра за идентифицирането на съоръжението за рециклиране на кораби, предвиден в приложение VI.

3. Заявявайки включване в Европейския списък, съоръженията за рециклиране на кораби приемат възможността да бъдат обект на проверка на място от Комисията или от представители, действащи от нейно име, преди или след включването си в Европейския списък, с цел проверка на съответствието с изискванията, формулирани в член 12.

4. Въз основа на оценка на информацията и подкрепящите доказателствата, представени в съответствие с параграф 2, Комисията решава, посредством акт за изпълнение, дали да включи дадено съоръжение за рециклиране на кораби, намиращо се извън Съюза, в Европейския списък. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с посочената в член 27 процедура по разглеждане.

Член 16

Създаване и актуализиране на Европейския списък

1. С акт за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, Комисията създава Европейски списък на съоръженията за рециклиране на кораби, които:
 - а) се намират в Съюза и са били обявени от държавите-членки в съответствие с член 14, параграф 3;
 - б) се намират извън Съюза и чието включване е решено в съответствие с член 15, параграф 4.
2. Европейският списък се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* и на интернет страницата на Комисията най-късно тридесет и шест месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. След като бъде одобрен, Комисията актуализира Европейския списък редовно посредством актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27:
 - а) за включване на съоръжение за рециклиране на кораби в Европейския списък във всеки от следните случаи:
 - i) когато му е дадено разрешение съгласно член 13;
 - ii) когато включването му в Европейския списък е решено в съответствие с член 15, параграф 4;
 - б) за изключване на съоръжение за рециклиране на кораби от Европейския списък във всеки от следните случаи:
 - (1) когато съоръжението за рециклиране на кораби престане да отговаря на изискванията, формулирани в член 12;
 - (2) когато съоръжението за рециклиране на кораби е включено в списъка за повече от пет години и не е представило доказателства, че все още отговаря на изискванията, формулирани в член 12
4. Държавите-членки съобщават на Комисията цялата информация, която може да е необходима в контекста на актуализирането Европейския списък. Комисията изпраща необходимата информация на останалите държави-членки.

Дял IV – ОБЩИ АДМИНИСТРАТИВНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 17

Език

Свидетелството за инвентарния опис и свидетелството за годност за рециклиране се изготвят на един от официалните езици на издаващата държава-членка и ако използваният език не е английски, френски или испански, те се превеждат на един от тези езици.

Член 18

Определяне на компетентни органи

Държавите-членки определят компетентните органи, отговорни за прилагането на настоящия регламент, и уведомяват Комисията за тези определяния.

Член 19

Определяне на лица за връзка

1. Държавите-членки и Комисията определят поотделно едно или повече лица за връзка, отговорни за информирание или съветване на физически или юридически лица, отправили запитвания. Лицето за връзка на Комисията препраща на лицата за връзка на държавите-членки всички получени въпроси, които ги касаят, и обратно.
2. Държавите-членки уведомяват Комисията за определянето на лица за връзка.

Член 20

Среци на лицата за връзка

По искане на държавите-членки или ако е уместно, Комисията периодично организира срещи на лицата за връзка с цел обсъждане на въпросите, възникнали при прилагането на настоящия регламент. На тези срещи или на части от срещи се канят и съответните заинтересовани страни, когато всички държави-членки и Комисията са в съгласие, че това е целесъобразно.

Дял V - Докладване и правоприлагане

Член 21

Изисквания към корабособствениците за уведомяване и докладване

Корабособственикът:

- а) уведомява писмено администрацията най-малко 14 дни преди планираното започване на рециклирането за намерението си да рециклира кораб, за да даде възможност на администрацията да се подготви за прегледа и освидетелстването, изисквани съгласно настоящия регламент;
- б) предава на администрацията доклада за планираното започване на рециклиране на кораб, изготвен от съоръжението за рециклиране на кораби съгласно изискването в член 9, параграф 4, буква б);
- в) предава на администрацията доклада за приключването на рециклирането на кораб, изготвен от съоръжението за рециклиране на кораби съгласно изискването в член 9, параграф 4, буква е).

Член 22

Доклади от държавите-членки

- 1. Всяка държава-членка изпраща на Комисията доклад, съдържащ следната информация:
 - списък на корабите, плаващи под нейно знаме, за които е издадено свидетелство за инвентарния опис, наименованието на рециклиращото предприятие и местоположението на съоръжението за рециклиране на кораби, както е показано в свидетелството за годност за рециклиране;
 - списък на корабите, плаващи под нейно знаме, за които е получена декларация за приключване;
 - информация относно незаконно рециклиране и последващи действия, предприети от държавата-членка.
- 2. Всяка държава-членка предава доклада до 31 декември 2015 г. и на всеки две години след това.
- 3. Докладите се представят на Комисията по електронен път.

Член 23

Правоприлагане в държавите-членки

1. Държавите-членки гарантират, че ефективни, пропорционални и възпиращи санкции са приложими за кораби, които:
 - а) не разполагат на борда с инвентарен опис на опасните материали, изискван съгласно членове 5 и 28;
 - б) са изпратени за рециклиране, без да отговарят на общите изисквания за подготовката, формулирани в член 6;
 - в) са изпратени за рециклиране без свидетелството за инвентарния опис, изисквано съгласно член 6;
 - г) са изпратени за рециклиране без свидетелство за годност за рециклиране, съгласно изискванията на член 6;
 - д) са изпратени за рециклиране без писмено уведомяване на администрацията съгласно изискванията на член 21;
 - е) са рециклирани по начин, който не съответства на плана за корабно рециклиране, изискван съгласно член 7.
2. Санкциите трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи. Поспециално, когато даден кораб е изпратен за рециклиране в съоръжение за рециклиране на кораби, което не е включено в Европейския списък, приложимите санкции трябва като минимум да съответстват на цената, платена на корабособственика за неговия кораб.
3. Държавите-членки си сътрудничат, двустранно или многостранно една с друга, така че да улеснят предотвратяването и откриването на потенциалното заобикаляне и нарушаване на настоящия регламент.
4. Държавите-членки определят членовете от своя постоянен персонал, които са отговорни за сътрудничеството, посочено в параграф 3. Тази информация се изпраща до Комисията, която разпространява обобщен списък до тези членове.
5. Когато един кораб се продава и, в рамките на по-малко от шест месеца след продажбата, е изпратен за рециклиране в съоръжение, което не е включено в Европейския списък, санкциите:

се налагат съвместно на последния и предпоследния собственик ако корабът все още плава под знамето на държава-членка на ЕС;

се налагат само на предпоследния собственик, ако даден кораб вече не плава под знамето на държава-членка на ЕС.
6. Изключения от санкциите, посочени в параграф 5, могат да бъдат въведени от държавите-членки в случай, че корабособственикът не е продал своя кораб с

намерението да бъде рециклиран. В този случай държавите-членки изискват доказателство в подкрепа на иска на корабособственика, включително копие от договора за продажба.

7. Държавите-членки уведомяват редовно Комисията за своето национално законодателство, отнасящо се до правоприлагането на настоящия регламент, и за приложимите санкции.

Член 24

Искане за действие

1. Физически или юридически лица, които са засегнати или е вероятно да бъдат засегнати от нарушение на настоящия регламент, или които имат достатъчен интерес от вземането на решения в областта на околната среда, свързани с нарушение на регламента, или, като алтернатива, които предявяват нарушено право, когато административно-процесуалното право на държавата-членка изисква това като предварително условие, имат право да представят на лицата за връзка на държава-членка всякакви забележки, свързани със случаи на нарушение на настоящия регламент или с известна им непосредствена заплаха за извършване на такова нарушение, и също така имат право да изискват от компетентния орган да предприеме действия съгласно настоящия регламент

Всяка неправителствена организация, насърчаваща опазването на околната среда и отговаряща на всички изисквания съгласно националното право, се счита че има достатъчен интерес от вземането на решения за околната среда, свързани с нарушаването на регламента. Такива организации също така се счита, че имат права, които могат да бъдат накърнени за целите на предявяването на иск за накърняване на право, когато административно-процесуалното законодателство на държавата-членка изисква това като предварително условие.

2. Искането за действие се придружава от съответната информация и данни, подкрепящи представените забележки във връзка с нарушението на въпросния регламент.
3. Когато искането за предприемане на действия и придружаващите го забележки показват убедително, че е налице нарушение на регламента, компетентният орган разглежда всички забележки и това искане за предприемане на действия. При такива обстоятелства компетентният орган дава на рециклиращото предприятие възможност да изложи своите виждания по отношение на искането за предприемане на действия и придружаващите го забележки.
4. Незабавно и във всеки един случай, в съответствие с приложимите разпоредби на националното законодателство, компетентният орган уведомява лицата, посочени в параграф 1 и представили забележките на органа, за решението си да приеме или отхвърли искането за предприемане на действия, като посочва причините за това.

5. Държавите-членки могат да решат да не прилагат параграфи 1 и 4 в случаи на непосредствена опасност от извършване на нарушение на настоящия регламент.

Член 25

Достъп до правосъдие

1. Държавите-членки гарантират, че лицата, посочени в член 24, параграф 1, могат да сезират съд или друг независим и безпристрастен публичен орган, който е компетентен да проверява процесуалната и материалната законосъобразност на решенията, действията и бездействията на компетентния орган съгласно настоящия регламент.
2. Настоящият регламент не засяга никоя разпоредба от националното законодателство, която регулира достъпа до правосъдието и която изисква да се изчерпат процедурите по административен контрол преди преминаването към съдебни производства.

Дял VI – ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 26

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 5, 9, 10 и 15, се предоставя на Комисията за неограничен период от време, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегирането на правомощия, посочено в параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията го съобщава едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от

два месеца след съобщаването му на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 27

Процедура на комитета

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. Когато се прави позоваване на този параграф, се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 28

Преходна разпоредба

1. За всички кораби се съставя инвентарен опис на опасните материали не по-късно от пет години след влизането в сила на настоящия регламент.
2. Преди публикуването на Европейския списък държавите-членки могат да разрешават рециклирането на кораби в съоръжения, намиращи се извън Съюза, при условие че след направена проверка е установено, че съоръжението за рециклиране на кораби отговаря на изискванията, формулирани в член 12, въз основа на информацията, предоставена от корабособственика, съоръженията за рециклиране на кораби или придобита по друг начин.

Член 29

Изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006

В член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1013/2006 се добавя следната буква:

„и) Кораби, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № XX [вмъкнете пълното заглавие на настоящия регламент](*)).

(*)ОВ L [...], [...] г., стр. [..]“

Член 30

Преглед

Комисията следва да преразгледа настоящия регламент не по-късно от две години след датата на влизане в сила на Конвенцията от Хонконг. Това преразглеждане следва да отчита включването на съоръжения, разрешени от страните по Конвенцията от Хонконг, в Европейския списък на съоръженията за рециклиране на кораби, с цел да се избегне дублирането на работа и административната тежест.

Член 31

Настоящият регламент влиза в сила на триста шейсет и петия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 23.3.2012 година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I
СПИСЪК НА ПОЗИЦИИТЕ ЗА ИНВЕНТАРНИЯ ОПИС НА ОПАСНИТЕ
МАТЕРИАЛИ

1. Материали, съдържащи азбест
2. Разрушаващи озоновия слой: вещества, обект на контрол (определени в член 1, параграф 4 от Монреалския протокол за веществата, които разрушават озоновия слой) и изброени в приложения А, Б, В и Д към този протокол, в сила към момента на прилагане или тълкуване на настоящото приложение. Вещества, разрушаващи озоновия слой, които могат да бъдат открити на борда на кораба, включват, но не се ограничават до:
 - халон 1211 бромодифлуорохлорометан
 - халон 1301 бромотрифлуорометан халон 2402 1,2-дибромо-1,1,2,2-тетрафлуороетан (известен също като халон 114B2)
 - CFC-11 флуоротрихлорометан CFC-12 дифлуородихлорометан CFC-113 1,2,2-трифлуоро-1,1,2-трихлорометан
 - CFC-114 1,1,2,2-тетрафлуоро-1,2-дихлороетан CFC-115 пентафлуорохлороетан
3. Материали, съдържащи полихлорирани бифенили (PCB)
4. Противообрастващи съединения и системи, регулирани съгласно приложение I към Международната конвенция за контрол по използването на противообрастващи покрития на корабите (Конвенцията AFS)
5. Материали, съдържащи перфлуорооктаносулфонова киселина и нейните производни (PFOS)
6. Кадмий и съединения на кадмия
7. Шествалентен хром и съединения на шествалентния хром
8. Олово и съединения на оловото
9. Живак и съединения на живака
10. Полибромирани бифенили (PBB)
11. Полибромирани дифенилови етери (PBDE)
12. Полихлорирани нафталени (с повече от 3 хлорни атома)
13. Радиоактивни вещества
14. Определени късоверижни хлорирани парафини (Алкани, C10-C13, с хлорни атоми)

15. Бромирани забавители на горенето (HBCDD)

ПРИЛОЖЕНИЕ П

ФОРМУЛЯР ЗА ДОКЛАДВАНЕ НА ПЛАНИРАНО ЗАПОЧВАНЕ НА КОРАБНО РЕЦИКЛИРАНЕ

..... (Име на съоръжението за рециклиране на кораби)

намиращо се в..... (Пълен адрес на съоръжението за рециклиране на кораби)

включено в Европейския списък, установен с Регламент (ЕС) № XXXX на Европейския парламент и на Съвета от [...] г. относно рециклирането на кораби, и притежаващо разрешение да извършва корабно рециклиране под контрола на правителството на

..... (Място на разрешаването)

от (Пълно наименование на компетентния орган)

на (дд/мм/гггг) (Дата на издаване)

докладва с настоящото, че съоръжението за рециклиране на кораби е готово във всяко отношение за започване на рециклиране на

плавателния съд..... (номер по ММО)

Свидетелството за годност за рециклиране, издадено в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № XXXX на Европейския парламент и на Съвета от г. относно рециклирането на кораби под контрола на правителството на

..... (Пълно наименование на държавата)

от (Пълно наименование на лицето или организацията, упълномощена съгласно Регламент (ЕС) № XXXX)

на (дд/мм/гггг) (Дата на издаване), е приложено.

Подпис:.....

ПРИЛОЖЕНИЕ III

**ФОРМУЛЯР НА ДЕКЛАРАЦИЯТА ЗА ПРИКЛЮЧВАНЕ НА КОРАБНО
РЕЦИКЛИРАНЕ**

Настоящият документ е декларация за приключване на корабно рециклиране за

(Име на кораба при приемането за рециклиране/в мястото на регистрация)

Данни за кораба, както е приет за рециклиране

Отличителен номер или букви	
Пристанище на вписване	
Бруто тонаж	
Номер по ММО	
Име и адрес на корабособственика	
Идентификационен номер на собственика, както е регистриран в ММО	
Идентификационен номер на предприятието по ММО	
Дата на построяване	

ТОВА ПОТВЪРЖДАВА, ЧЕ:

Корабът е бил рециклиран в съответствие с плана за корабно рециклиране и Регламент (ЕС) № XXXX на Европейския парламент и на Съвета от г. относно корабното рециклиране във:

..... *(Име на местоположение на съоръжението за рециклиране на кораби, притежаващо разрешение)*

и рециклирането на кораба бе приключено на: (дд/мм/гггг)
(Дата на приключване)

Издадено в *(Място на издаване на декларацията за приключване)* на (дд/мм/гггг) *(Дата на издаване)*

(Подпис на собственика на съоръжението за рециклиране на кораби или на представител, действащ от негово име)

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ФОРМУЛЯР ЗА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ИНВЕНТАРЕН ОПИС

(Официален печат)(Държава)

Издадено съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) № XXXX на Европейския парламент и на Съвета от г. относно рециклирането на кораби (наричан по-долу „Регламентът“)

под контрола на правителството на

.....(Пълно наименование на държавата)

от

.....(лице или организация, упълномощени съгласно Регламента)

Данни за кораба

Име на кораба	
Отличителен номер или букви	
Пристанище на вписване	
Бруто тонаж	
Номер по ММО	
Име и адрес на корабособственика	
Идентификационен номер на собственика, когато е регистриран в ММО	
Идентификационен номер на дружеството по ММО	
Дата на построяване	

Данни за част I от инвентарния опис на опасните материали

Идентификационен номер/проверочен номер на част I от инвентарния опис на опасните материали:

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА:

1. че корабът е бил прегледан в съответствие с член 8 от Регламента;
2. че прегледът показва, че част I от инвентарния опис на опасните материали отговаря напълно на приложимите изисквания на Регламента.

Дата на приключване на прегледа, на който се основава настоящото свидетелство:
..... (дд/мм/гггг)

Настоящото свидетелство е валидно до:..... (дд/мм/гггг)

Издадено във:.....(място на издаване на свидетелството)

(дд/мм/гггг)

(Дата на издаване) (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, което издава свидетелството)

(печат или щемпел на органа, според случая)

**ОДОБРЕНИЕ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВО,
АКО ТО Е ВАЛИДНО ЗА ПО-МАЛКО ОТ ПЕТ ГОДИНИ²⁷**

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Регламента и настоящото свидетелство, в съответствие с член 10 от Регламента, се счита за валидно до (дд/мм/гггг):

Подпис:(подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:

Дата: (дд/мм/гггг)

(печат или щемпел на органа, според случая)

ОДОБРЕНИЕ ПРИ ПРИКЛЮЧЕН ПРЕГЛЕД ПРИ ПОДНОВЯВАНЕ²⁸

Корабът отговаря на съответните разпоредби на Регламента и настоящото свидетелство, в съответствие с член 10 от Регламента, се счита за валидно до: (дд/мм/гггг):

²⁷ При преглед тази страница на одобрението следва да бъде възпроизведена и добавена към свидетелството, когато това се счита за необходимо от администрацията.

²⁸ При преглед тази страница на одобрението следва да бъде възпроизведена и добавена към свидетелството, когато това се счита за необходимо от администрацията.

Подпис: (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:

Дата: (дд/мм/гггг)

(печат или щемпел на органа, според случая)

**ОДОБРЕНИЕ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО
ДО ПРИСТИГАНЕ НА ПРИСТАНИЩЕТО НА ПРЕГЛЕДА ИЛИ ЗА ГРАТИСЕН
ПЕРИОД²⁹**

Настоящото свидетелство, в съответствие с член 10 от Регламента, се счита за валидно
до (дд/мм/гггг):

Подпис: (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:

Дата: (дд/мм/гггг)

(печат или щемпел на органа, според случая)

ОДОБРЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛЕН ПРЕГЛЕД³⁰

При допълнителен преглед в съответствие с член 8 от Регламента бе установено, че
корабът отговаря на съответните разпоредби на Регламента.

Подпис: (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:

Дата: (дд/мм/гггг)

(печат или щемпел на органа, според случая)

²⁹ При преглед тази страница на одобрението следва да бъде възпроизведена и добавена към свидетелството, когато това се счита за необходимо от администрацията.

³⁰ При преглед тази страница на одобрението следва да бъде възпроизведена и добавена към свидетелството, когато това се счита за необходимо от администрацията.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ФОРМУЛЯР ЗА СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ГОДНОСТ ЗА РЕЦИКЛИРАНЕ

(Официален печат) (Държава)

Издадено съгласно разпоредбите на Регламент (ЕС) № XXXX на Европейския парламент и на Съвета от г. относно рециклирането на кораби (наричан по-долу „Регламентът“) под контрола на правителството на:

.....(Пълно наименование на държавата)

от

..... (лице или
организация, упълномощени съгласно Регламента)

Данни за кораба

Име на кораба	
Отличителен номер или букви	
Пристанище на регистрация	
Бруто тонаж	
Номер по ММО	
Име и адрес на корабособственика	
Идентификационен номер на собственика, както е регистриран в ММО	
Идентификационен номер на дружеството по ММО	
Дата на построяване	

Данни за съоръженията за рециклиране на кораби

Име на съоръжението за рециклиране на кораби	
Отличителен идентификационен номер на рециклиращото предприятие ³¹	
Пълен адрес	
Дата на изтичане на срока на валидност на документа за съответствие с Регламента	

Данни за инвентарния опис на опасните материали

Идентификационен номер/проверочен номер на инвентарния опис на опасните материали:.....

Данни за плана за корабно рециклиране

Идентификационен номер/проверочен номер на плана за корабно рециклиране:.....

Забележка: Планът за корабно рециклиране, както се изисква от член 7 от Регламента, е съществена част от свидетелството за годност за рециклиране и трябва винаги да придружава свидетелството за годност за рециклиране.

С НАСТОЯЩОТО СЕ УДОСТОВЕРЯВА:

1. че корабът е бил прегледан в съответствие с член 8 от Регламента;
2. че корабът притежава валиден инвентарен опис на опасните материали в съответствие с член 5 от Регламента;
3. че планът за корабно рециклиране, съгласно изискванията от член 7 от Регламента, отразява надлежно информацията, съдържаща се в инвентарния опис на опасните материали, съгласно изискванията на член 5 от Регламента, и съдържа информация за създаването, поддържането и наблюдението на критериите за „безопасност за влизане“ и „безопасност за високотемпературни работи“;

³¹ Идентификационен номер, както е посочен в Европейския списък.

4. че съоръжението за рециклиране на кораби, в което този кораб ще бъде рециклиран, е включено в Европейския списък в съответствие с член 16 от Регламента.

Настоящото свидетелство е валидно до: (дд/мм/гггг)..... (Дата)

Издадено във:.....(място на издаване на свидетелството)

(дд/мм/гггг)

(Дата на издаване) (Подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице, което издава свидетелството)

(печат или щемпел на органа, според случая)

**ОДОБРЕНИЕ ЗА ПРОДЪЛЖАВАНЕ ВАЛИДНОСТТА НА СВИДЕТЕЛСТВОТО
ДО ПРИСТИГАНЕ НА ПРИСТАНИЩЕТО НА СЪОРЪЖЕНИЕТО ЗА
РЕЦИКЛИРАНЕ НА КОРАБИ ЗА ГРАТИСЕН ПЕРИОД³²**

Настоящото свидетелство, в съответствие с член 8 от Регламента, се счита за валидно за еднократно пътуване от точка до точка

от пристанището:

до пристанището:.....

Подпис: (подпис на надлежно упълномощеното длъжностно лице)

Място:

Дата: (дд/мм/гггг)

(печат или щемпел на органа, според случая)

³² Тази страница на одобрението следва да бъде възпроизведена и добавена към свидетелството, когато това се счита за необходимо от администрацията.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

**ФОРМУЛЯР ЗА ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА СЪОРЪЖЕНИЕТО ЗА
РЕЦИКЛИРАНЕ НА КОРАБИ**

Идентифициране на съоръжението за рециклиране на кораби

Име на съоръжението за рециклиране на кораби	
Отличителен идентификационен № на рециклиращото предприятие	
Пълен адрес на съоръжението за рециклиране на кораби	
Главно лице за връзка	
Телефонен номер	
Адрес на електронна поща	
Наименование, адрес и информация за връзка с рециклиращото предприятие	
Работен(ни) език(ци),	