



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake scheepsrecycling

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Algemene context en gronden voor het voorstel

Milieuonvriendelijke en onveilige praktijken voor het ontmantelen van schepen blijven ernstige zorgen baren. Aan het einde van hun levensduur worden de meeste grote commerciële zeeschepen ontmanteld in inrichtingen waar methoden met een aanzienlijke impact op het milieu en de gezondheid worden toegepast. Deze negatieve aspecten verhinderen dat recycling van schepen een waarlijk duurzame bedrijfstak wordt.

Het ziet ernaar uit dat de situatie nog zal verslechteren aangezien de komende jaren naar verwachting grote aantallen schepen voor ontmanteling worden afgezonden vanwege de huidige overcapaciteit in de wereldvloot, die naar schatting nog minstens 5 tot 10 jaar zal blijven bestaan. Bovendien wordt verwacht dat de komende scheepsrecyclingpiek, die zich zal voordoen rond het afschrijvingsjaar voor enkelwandige tankers (2015), voornamelijk de meest ondermaatse inrichtingen ten goede zal komen.

Krachtens de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen¹ gelden in de Europese Unie de vereisten van het Verdrag van Bazel inzake beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan. De verordening geeft tevens uitvoering aan een wijziging van het verdrag (de zogenoemde "wijziging betreffende het verbod") die de uitvoer van gevaarlijke afvalstoffen buiten de OESO verbiedt. Wegens onvoldoende ratificeringen is de wijziging op internationaal niveau nog niet in werking getreden.

Overeenkomstig de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen worden schepen onder EU-vlag die voor ontmanteling zijn bestemd, als gevaarlijk afval ingedeeld aangezien zij gevaarlijke stoffen bevatten. Als zodanig mogen zij enkel worden ontmanteld binnen OESO-landen. Doordat schepen onder EU-vlag deze wetgeving echter bijna systematisch omzeilen², missen zowel de internationale regels als de wetgeving van de Unie hun doel.

De veelvuldige niet-naleving houdt ten eerste verband met het gebrek aan recyclingcapaciteit binnen de OESO, met name voor de grootste schepen. De bestaande capaciteit op Europees niveau wordt benut om kleine schepen en schepen van overheden te ontmantelen, maar niet voor grote commerciële zeeschepen. Net als scheepsbouw is de ontmanteling van schepen de afgelopen decennia om economische redenen (vraag naar staal, lage loonkosten, geen internalisering van milieukosten) van Europese landen naar niet-OESO-landen verschoven. De optie om in Europa extra ontmantelingscapaciteit te ontwikkelen, is bijgevolg economisch niet haalbaar.

Buiten de OESO bestaat een aanzienlijke recyclingcapaciteit in China, India, Pakistan en Bangladesh. Verwacht wordt dat de inrichtingen in de OESO en in China, alsook enkele

¹ Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

² In 2009 werd meer dan 90 % van de schepen onder EU-vlag buiten de OESO ontmanteld, vooral in Zuid-Azië.

inrichtingen in India, in staat zijn om tegen 2015 aan de vereisten van het Verdrag van Hongkong te voldoen.

De capaciteit die momenteel beschikbaar is in China (2,83 miljoen ldt³ in 2009) volstaat in feite al ruimschoots om alle schepen onder EU-vlag tot 2030 te behandelen (het maximale jaarlijkse volume in de periode 2012-2030 bedraagt 1,88 miljoen ldt) en weldra wordt een nieuwe inrichting met een capaciteit van 1 miljoen ldt in gebruik genomen. Dit is te danken aan maatregelen van overheidsinstanties om specifiek de groene markt voor scheepsrecycling te bevorderen en ondermaatse inrichtingen te sluiten, alsook aan investeringen in veilige en deugdelijke recyclinginrichtingen door verantwoordelijke Europese scheepseigenaren.

Ten tweede speelt de huidige situatie op de scheepsrecyclingmarkt in het voordeel van Bangladesh, India en, in mindere mate, Pakistan, terwijl concurrenten met strengere technische normen in de EU, Turkije en China enkel nichemarkten kunnen veroveren, zoals die voor kleine schepen, overheidsschepen, met inbegrip van oorlogsschepen, of de vloot van geëngageerde scheepseigenaren.

Tot slot is de huidige wetgeving niet aangepast aan de specifieke kenmerken van schepen. Het is moeilijk vast te stellen wanneer een schip afval wordt. Scheepseigenaren komen tot het besluit om hun schepen voor recycling te bestemmen op basis van een economische vergelijking tussen de kosten en baten van het in gebruik houden van een schip tegenover die van het voor ontmanteling bestemmen ervan.

Indien het besluit wordt genomen terwijl het schip zich in internationale wateren bevindt of in wateren die onder de jurisdictie van het recyclingland vallen, is het zeer moeilijk of onmogelijk om de procedures van de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen toe te passen. Bovendien maken commerciële schepen die Europese havens en wateren verlaten doorgaans optimaal gebruik van hun laatste reis door in Azië goederen te leveren vóór ze worden ontmanteld. Over het algemeen kunnen de bevoegde autoriteiten niet ingrijpen indien de eigenaar van een schip dat een haven van de EU verlaat niet verklaart voornemens te zijn het schip te laten ontmantelen. De verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen stelt rechten en plichten vast voor de staat van uitvoer, de staat van invoer en, indien van toepassing, de doorvoerstaten. De havenstaten worden evenwel niet noodzakelijk op de hoogte gebracht van het voornemen van de scheepseigenaar om een schip te recyclen. Tot slot is het ook niet ongebruikelijk dat een schip aan een andere exploitant wordt verkocht en men daarbij doet voorkomen dat het voor de handel bestemd blijft, terwijl het in werkelijkheid wordt overgebracht naar een inrichting voor scheepsontmanteling.

Door het gebrek aan recyclingcapaciteit binnen de OESO alsmede door de juridische mogelijkheid om de staat van registratie ("vlaggenstaat") van elk schip te wijzigen, zouden de lidstaten een disproportionele inspanning inzake handhaving moeten leveren om de huidige wetgeving en met name het verbod op de uitvoer van afgedankte schepen naar niet-OESO-landen, toe te passen.

Om de situatie te verbeteren, verzochten de partijen bij het Verdrag van Bazel de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2004 om dwingende voorschriften inzake

³ De massa van een sloopschip wordt meestal uitgedrukt in ton leeggewicht (light displacement tonnes, ldt) dat wordt berekend zonder lading, brandstof, ballastwater enz. en ruwweg overeenkomt met het staalgewicht van een schip.

scheepsrecycling vast te stellen⁴. In 2006 verwelkomden de partijen bij het Verdrag van Bazel de stappen die de IMO had ondernomen voor de ontwikkeling van het ontwerpverdrag inzake scheepsrecycling en erkenden zij dat overlapping van instrumenten die hetzelfde doel dienen, moet worden vermeden. De partijen werden verzocht de bij het Verdrag van Bazel in zijn geheel vastgestelde mate van controle en handhaving en de verwachte mate van controle en handhaving die het ontwerpverdrag inzake scheepsrecycling in zijn geheel zal bieden, te beoordelen, en de twee verdragen te vergelijken⁵.

De Internationale Maritieme Organisatie heeft in mei 2009 het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen (hierna "het Verdrag van Hongkong" genoemd) vastgesteld. Wanneer dit verdrag in werking treedt, mogen de partijen (waaronder de EU-lidstaten) hun grote commerciële schepen uitsluitend laten ontmantelen in landen die partij bij het verdrag zijn. Daar kunnen ook Aziatische landen bij zijn. Hun scheepsontmantelingsinrichtingen zullen aan internationaal aanvaarde normen moet voldoen (die strenger zijn dan de bestaande). Deze inrichtingen moeten schepen uit landen die geen partij zijn op dezelfde wijze behandelen als schepen die de vlag voeren van landen die partij zijn bij het verdrag ("geen gunstiger behandeling"-clausule).

Het Verdrag van Hongkong is vastgesteld in 2009 maar moet door voldoende grote vlaggenstaten en grote recyclingstaten worden geratificeerd om in werking te treden en effect te beginnen te sorteren. Verwacht wordt dat dit op zijn vroegst in 2020 zal gebeuren. Het verdrag treedt in werking twintig maanden na de datum waarop aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- minstens 15 staten hebben het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring ondertekend of hebben de vereiste akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neergelegd;
- hun gecombineerde handelsvloten vertegenwoordigen minstens 40 procent van de brutotonnage van de mondiale koopvaardijvloot; en
- het gecombineerde maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume in de voorbije tien jaar vertegenwoordigt minstens 3 procent van de brutotonnage van de gecombineerde koopvaardijvloot van die staten.

De partijen bij het Verdrag van Bazel waren verheugd over de aanneming van het Verdrag van Hongkong in 2006⁶ en staken van wal met een voorlopige beoordeling om na te gaan of de mate van controle en handhaving die door het Verdrag van Hongkong is vastgesteld, equivalent is met die welke werd vastgesteld door het Verdrag van Bazel⁷.

De Europese Unie en haar lidstaten voltooiden hun beoordeling in april 2010 en concludeerden dat het Verdrag van Hongkong voor schepen die in het Verdrag van Bazel als

⁴ Besluit VII/26 inzake het milieuverantwoorde beheer van scheepsontmanteling, vastgesteld tijdens de zevende Conferentie van de partijen bij het Verdrag van Bazel.

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

⁶ Besluit OEWG-VII/12 inzake het milieuverantwoorde beheer van scheepsontmanteling.

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

afval zijn ingedeeld, een mate van controle en handhaving lijkt te bieden die op zijn minst equivalent is met die welke bij het Verdrag van Bazel wordt geboden⁸.

In oktober 2011 riepen de partijen bij het Verdrag van Bazel op het Verdrag van Hongkong te ratificeren opdat het in werking zou kunnen treden⁹.

In 2007 heeft de Commissie een Groenboek over een betere ontmanteling van schepen vastgesteld en in 2008 een mededeling waarin een EU-strategie voor een betere ontmanteling van schepen werd voorgesteld¹⁰. In de strategie stonden maatregelen centraal om de omstandigheden waarin schepen worden ontmanteld zo snel mogelijk te verbeteren, ook reeds in de periode vóór de inwerkingtreding van het Verdrag van Hongkong, namelijk de voornaamste elementen van het verdrag behandelen, vrijwillige maatregelen van de industrie aanmoedigen, technische bijstand en steun bieden aan ontwikkelingslanden en de bestaande wetgeving beter handhaven. Door de strategie is het volgende bereikt:

- Vaststelling van een verdrag dat voor betere scheepsrecycling zal zorgen, met procedures die zijn aangepast aan de specifieke kenmerken van schepen en nadere voorschriften die moeten worden nageleefd door betere recyclinginrichtingen;
- Steun voor vrijwillige maatregelen van de industrie vóór de inwerkingtreding van het verdrag:
 - vrijwillige toepassing van de vereisten en richtsnoeren van het verdrag (bijvoorbeeld het ontwikkelen van inventarissen van gevaarlijke materialen);
 - sluiting van groene verkoopovereenkomsten;
 - investeringen in veilige en deugdelijke recyclinginrichtingen;
- Er zijn studies, onderzoeken en proefprojecten verricht ter beoordeling van de ontwikkelingen en ter bevordering van betere scheepsrecyclingtechnologieën voor zowel schepen die onder het toepassingsgebied van het Verdrag van Hongkong vallen als andere schepen;
- Toen zij werd gewaarschuwd dat bepaalde schepen zouden worden ontmanteld, heeft de Commissie maatregelen genomen om de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen beter uit te voeren;
- Aan scheepsrecycling is steun verleend in de vorm van een subsidie die in het kader van het thematische programma voor het milieu en het duurzame beheer van natuurlijke hulpbronnen, waaronder energie (ENRTP) is toegekend voor het "Programma voor duurzame scheepsrecycling", dat gezamenlijk wordt beheerd door de secretariaten van het Verdrag van Bazel, de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Arbeidsorganisatie.

⁸ De bijdrage van de Europese Unie en haar lidstaten is beschikbaar op: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Besluit X/ AA inzake milieuverantwoorde scheepsontmanteling, vastgesteld tijdens de 10e Conferentie van de partijen bij het Verdrag van Bazel.

¹⁰ Mededeling (COM)2008 767 definitief van 19 november 2008 inzake een EU-strategie voor een betere ontmanteling van schepen, en de effectbeoordeling ervan in werkdocument van de diensten van de Commissie SEC(2008) 2846.

1.2. Doel van het voorstel

De verordening inzake scheepsrecycling heeft tot doel met name in Zuid-Azië de negatieve gevolgen van het recyclen van schepen onder EU-vlag aanzienlijk te beperken zonder onnodige economische lasten te creëren. De voorgestelde verordening doet de vereisten van het Verdrag van Hongkong vervroegd in werking treden en bespoedigt daarmee de mondiale inwerkingtreding ervan.

1.3. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Het voorstel heeft betrekking op de vaststelling van een verordening inzake scheepsrecycling. De nieuwe verordening is bedoeld ter vervanging van de bestaande Verordening (EG) nr. 1013/2006¹¹ ten aanzien van schepen die onder het Verdrag van Hongkong vallen.

2. RESULTATEN VAN OVERLEG MET DE BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen

Bij het opstellen van de effectbeoordeling ter ondersteuning van dit wetgevingsvoorstel, heeft de Commissie belanghebbenden geraadpleegd en een beroep gedaan op externe deskundigheid via vier workshops met deskundigen en een openbare raadpleging, die liep van april tot en met juni 2009.

De meeste belanghebbenden waren er duidelijk voor gewonnen dat de lidstaten van de EU het Verdrag van Hongkong snel zouden ratificeren om de inwerkingtreding ervan te bespoedigen door andere staten tot voorbeeld te strekken. Tal van belanghebbenden zijn voorstander van een vervroegde uitvoering van het verdrag door de EU aangezien zij het onaanvaardbaar vinden om de inwerkingtreding ervan af te wachten terwijl er slooparbeiders blijven omkomen of gewond raken bij arbeidsongevallen en er aanzienlijke milieuschade wordt toegebracht. Sommige belanghebbenden zijn van oordeel dat de EU geen aanvullende vereisten mag opleggen die verder gaan dan het verdrag. De bijdragen, de samenvatting van de reacties op de openbare raadpleging en de verslagen van de workshop van belanghebbenden zijn online beschikbaar¹².

Het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en de Raad hebben de mededeling besproken en hebben respectievelijk op 26 maart 2009 een resolutie¹³, op 13 mei 2009 een advies¹⁴, en op 21 oktober 2010 conclusies¹⁵ vastgesteld inzake een EU-strategie voor een betere ontmanteling van schepen.

¹¹ Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

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

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

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

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

2.2. Effectbeoordeling

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd van de mogelijkheden voor een scheepsrecyclingstelsel dat doeltreffend kan worden gehandhaafd. Bij de analyse zijn de economische, sociale en ecologische effecten van verschillende opties in overweging genomen.

Er is rekening gehouden met de aanbevelingen van de raad voor effectbeoordeling (*impact assessment board*, IAB): de belangrijkste wijzigingen hebben betrekking op de behoefte aan een duidelijker probleemstelling, een duidelijker presentatie van de reeds in scheepsrecyclinglanden genomen maatregelen in het basisscenario, de versterking van de interventielogica en een betere koppeling tussen de specifieke en operationele doelstellingen enerzijds en de problemen en hun onderliggende factoren anderzijds, en op een betere beoordeling van de beleidsopties met betrekking tot met name mogelijke toekomstige problemen op het gebied van handhaving en naleving.

In de effectbeoordeling wordt aangetoond dat alleen beleidspakket D volledig aan de gestelde doelen tegemoetkomt.

Deze optie behelst de invoering van een ad-hocverordening die betrekking heeft op onder het Verdrag van Hongkong vallende schepen (grote commerciële zeeschepen). De verordening zou de gehele levenscyclus van schepen onder EU-vlag beslaan, de vereisten van het Verdrag van Hongkong vervroegd invoeren en, overeenkomstig een mogelijkheid waarin het verdrag voorziet, strengere milieureisten voor scheepsrecyclinginrichtingen bevatten. Schepen die de vlag van lidstaten van de EU voeren, zouden enkel mogen worden gerecycled in inrichtingen die aan de vereisten voldoen.

De lidstaten van de EU worden tijdig schriftelijk in kennis gesteld van het voornemen van de scheepseigenaar om een schip voor recycling af te zenden. Door deze vereiste en door de invoering van sancties, die minstens equivalent zijn met die welke krachtens de huidige wetgeving gelden, wordt de naleving gewaarborgd. Hoewel van de huidige "strandinginrichtingen" moeilijk kan worden verwacht dat zij in staat zijn aan deze vereisten te voldoen, is het mogelijk dat verbeterde inrichtingen dat in de toekomst wel zullen zijn. Om verwarring, overlappingsen en administratieve lasten te voorkomen, vallen onder deze nieuwe wetgeving vallende schepen niet meer onder de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

Dit beleidspakket vormt de basis voor dit voorstel.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1. Samenvatting van het voorstel

Dit is een wetgevingsvoorstel voor een nieuwe ad-hocverordening die betrekking heeft op schepen die onder het Verdrag van Hongkong vallen (grote commerciële zeeschepen). Het beslaat de gehele levenscyclus van schepen onder EU-vlag, voert enkele van de vereisten van het Verdrag van Hongkong in (vaststelling van een inventaris van gevaarlijke materialen, de verplichting om schepen te recyclen in veilige en deugdelijke inrichtingen, algemene vereisten die van toepassing zijn op schepen vóór de recycling) en bevat, overeenkomstig een mogelijkheid waarin het verdrag voorziet, strengere milieubepalingen die noodzakelijk zijn vóór de inwerkingtreding van het verdrag (vereisten voor scheepsrecyclinginrichtingen,

vaststelling van een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen, vaststelling van een contract tussen de sloopseigenaar en de scheepsrecyclinginrichting).

Verplichting om een inventaris van gevaarlijke materialen aan boord van schepen op te maken en bij te werken

Schepen die de vlag van een lidstaat van de EU voeren, moeten een inventaris opmaken van de gevaarlijke materialen welke zich aan boord bevinden en deze gedurende hun gehele levensduur bijwerken. Terwijl nieuwe schepen die de vlag van een lidstaat voeren, worden verzocht onmiddellijk een inventaris op te maken, krijgen bestaande schepen daarvoor vijf jaar de tijd, behalve indien zij eerder voor ontmanteling worden afgezonden.

De inventaris moet worden geactualiseerd en voltooid vóór het schip voor recycling wordt bestemd om ervoor te zorgen dat de geselecteerde scheepsrecyclinginrichting in staat is en erkend is om alle gevaarlijke materialen en afvalstoffen aan boord te beheren.

Schepen die de vlag van een lidstaat voeren, moeten worden ontmanteld in veilige en milieuverantwoorde scheepsrecyclinginrichtingen

Op basis van de technische vereisten van het Verdrag van Hongkong is een lijst van vereisten vastgesteld waaraan de scheepsrecyclinginrichtingen moeten voldoen. Er zijn aanvullende vereisten toegevoegd om de volksgezondheid en het milieu beter te beschermen en, met name, om ervoor te zorgen dat alle gevaarlijke afvalstoffen op een milieuverantwoorde wijze worden behandeld, zowel in de scheepsrecyclinginrichtingen als wanneer ze worden overgebracht naar afvalbeheersinstallaties.

Individuele inrichtingen voor scheepsrecycling die aan deze vereisten voldoen, verzoeken in een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen te worden opgenomen. Schepen die de vlag van een lidstaat van de EU voeren, mogen enkel worden gerecycled in inrichtingen die in de Europese lijst zijn opgenomen.

Wanneer het Verdrag van Hongkong in werking treedt, moeten de partijen een lijst opstellen van scheepsinrichtingen die zij overeenkomstig het verdrag hebben erkend en deze doorgeven. Deze lijsten worden doorgegeven aan de Internationale Maritieme Organisatie om ze op passende wijze te verspreiden. Wanneer deze lijsten van inrichtingen op internationaal niveau beschikbaar worden, moet de verordening worden getoetst om administratieve lasten en dubbel werk ten opzichte van de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen te voorkomen. Zo zou er een mechanisme van wederzijdse erkenning kunnen worden ingevoerd.

Specifieke vereisten vóór de recycling

Schepen die de vlag van een lidstaat voeren, moeten de hoeveelheid gevaarlijke afvalstoffen aan boord tot een minimum beperken (deze kunnen zich ook in ladingresiduen, stookolie enz. bevinden) vóór de levering aan een scheepsrecyclinginrichting.

In het specifieke geval van tankers moeten de sloopseigenaren ervoor zorgen dat de schepen in de scheepsrecyclinginrichtingen aankomen in een toestand die geschikt is voor certificering als "veilig te betreden" (*Safe-for-entry*) en "veilig voor heetwerk" (*Safe-for-hot-work*) teneinde ontploffingen en (dodelijke) ongevallen bij arbeiders in scheepsrecyclinginrichtingen te voorkomen.

Naleving van de wetgeving van de Unie verbeteren

In tegenstelling tot de bestaande wetgeving is de voorgestelde verordening gebaseerd op het systeem van controle en handhaving van het Verdrag van Hongkong, dat specifiek is opgesteld voor schepen en de internationale scheepvaart (certificaten, inspecties, specifieke verplichtingen voor de vlaggenstaat enz.).

Door toe te staan dat schepen worden gerecycled in inrichtingen die buiten de OESO-landen zijn gevestigd, voor zover deze voldoen aan de vereisten en zijn opgenomen in de Europese lijst, wordt met deze verordening ook het bestaande probleem aangepakt van het gebrek aan recyclingcapaciteit waar scheepseigenaren legaal toegang toe hebben.

Voorts worden de EU-lidstaten schriftelijk en tijdig op de hoogte gesteld van het voornemen van een scheepseigenaar om een schip te laten recyclen, waardoor de moeilijkheid wordt weggenomen om vast te stellen wanneer een schip afval wordt. De lidstaten worden ingelicht over de geplande aanvang van de recycling en over de voltooiing ervan. Door de lijst van schepen waarvoor zij een inventariscertificaat hebben afgegeven, te vergelijken met de lijst van schepen die zijn gerecycled in erkende inrichtingen, kunnen zij gemakkelijker illegale recycling vaststellen. Voorts worden sancties ingevoerd die specifiek en preciezer zijn dan die welke gelden krachtens de huidige wetgeving. In combinatie met voldoende legale toegang tot veilige en deugdelijke recycling en een controlesysteem dat is toegesneden op de specifieke kenmerken van schepen, zullen deze vereisten ervoor zorgen dat de wetgeving beter wordt nageleefd.

Om verwarring, overlappingsen en administratieve lasten te vermijden, vallen schepen die onder deze nieuwe wetgeving vallen, niet meer onder de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

3.2. Rechtsgrondslag

Het voorstel is gebaseerd op artikel 192, lid 1, VWEU.

3.3. Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen.

Scheepsrecycling valt al onder Europese wetgeving, namelijk onder de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

De Europese Unie kan geen partij bij het Verdrag van Hongkong worden aangezien zulks is voorbehouden aan staten die lid zijn van de Internationale Maritieme Organisatie. De lidstaten van de EU spelen daarom, hoofdzakelijk als vlaggenstaten, een belangrijke rol bij de ratificatie en bij het bewerkstelligen van de inwerkingtreding van de bepalingen van dit verdrag.

Individuele actie van de lidstaten volstaat niet aangezien niet alle lidstaten de ratificatie van het Verdrag van Hongkong als een prioriteit beschouwen. Het risico bestaat duidelijk dat er afhankelijk van de betrokken lidstaten verschillende wettelijke voorschriften gelden voor grote commerciële schepen onder EU-vlag. Deze situatie kan leiden tot verandering van vlag en oneerlijke concurrentie tussen de lidstaten die als vlaggenstaat optreden.

De vaststelling van een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen die aan de vereisten voldoen, voorkomt dubbel werk tussen EU-lidstaten en vergemakkelijkt hun controleprocedures als vlaggenstaat.

De opname van het Verdrag van Hongkong in de Europese wetgeving zou bevorderlijk zijn voor geharmoniseerde besluitvorming en het ratificatieproces van de lidstaten bespoedigen. Bovendien is de kans dat het Verdrag van Hongkong snel in werking treedt groter met vroegtijdige maatregelen van de EU aangezien deze veel meer invloed hebben op derde landen dan afzonderlijke maatregelen van de lidstaten. Samen met dit voorstel voor een verordening wordt daarom een voorstel voor een besluit van de Raad gepresenteerd dat de lidstaten de toestemming geeft in het belang van de Europese Unie het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen te ratificeren of ertoe toe te treden.

3.4. Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De extra lasten voor marktdeelnemers en nationale autoriteiten zijn beperkt tot die welke noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat schepen op een veilige en milieuverantwoorde wijze worden gerecycled. Het voorstel brengt extra kosten voor scheepseigenaren mee (opmaken van inventarissen van gevaarlijke materialen en inspecties) maar die worden naar verwachting gecompenseerd door de aanzienlijke sociale en ecologische baten ervan.

3.5. Keuze van het instrument

Het voorgestelde instrument is een verordening.

Een verordening is in dit geval het passende juridische instrument, aangezien daardoor rechtstreeks en op korte termijn aan scheepseigenaren en lidstaten nauwkeurige vereisten kunnen worden opgelegd waaraan in de gehele Unie gelijktijdig en op dezelfde wijze moet worden voldaan. De ontwikkeling van vereisten voor veilige en milieuverantwoorde scheepsrecyclinginrichtingen en van een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen zou er met name voor zorgen dat het Verdrag van Hongkong op geharmoniseerde wijze wordt uitgevoerd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake scheepsrecycling

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van de wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Schepen die afval zijn en die worden onderworpen aan grensoverschrijdende overbrenging voor recycling, worden gereguleerd door het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan ("het Verdrag van Bazel") en Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen¹⁶. Verordening (EG) nr. 1013/2006 voert het Verdrag van Bazel uit alsook een in 1995 vastgestelde wijziging¹⁷ van het verdrag, die op internationaal niveau nog niet in werking is getreden, en die een verbod instelt op de uitvoer van gevaarlijke afvalstoffen naar landen die geen lid zijn van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO). Aangezien schepen gevaarlijke materialen bevatten, worden ze gewoonlijk ingedeeld als gevaarlijk afval en is het bijgevolg verboden ze voor recycling uit te voeren naar inrichtingen in landen die geen lid zijn van de OESO.
- (2) De mechanismen om de huidige wetgeving op internationaal en Europees niveau te controleren en te handhaven zijn niet aangepast aan de specifieke kenmerken van schepen en de internationale scheepvaart en zijn ondoeltreffend gebleken om onveilige en ondeugdelijke scheepsrecyclingpraktijken te voorkomen.
- (3) De huidige scheepsrecyclingcapaciteit in OESO-landen welke legaal toegankelijk is voor schepen die de vlag van een lidstaat voeren, volstaat niet. De veilige en

¹⁶ PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1.

¹⁷ Wijziging van het Verdrag van Bazel ("wijziging betreffende het verbod) vastgesteld bij Besluit III/1 van de Partijen bij het Verdrag van Bazel.

deugdelijke capaciteit welke reeds aanwezig is in niet-OESO-landen volstaat voor de verwerking van alle schepen onder EU-vlag en zal tegen 2015 naar verwachting nog toenemen als gevolg van maatregelen die de recyclinglanden hebben genomen om aan de vereisten van het Verdrag van Hongkong te voldoen.

- (4) Op verzoek van de partijen bij het Verdrag van Bazel is op 15 mei 2009 onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuverantwoord recyclen van schepen ("het Verdrag van Hongkong") aangenomen. Het Verdrag van Hongkong treedt pas in werking 24 maanden na de datum van de ratificatie ervan door minstens 15 staten waarvan de gecombineerde handelsvloot minstens 40 procent van de brutotonnage van de mondiale koopvaardijvloot vertegenwoordigt en waarvan het gecombineerde maximale jaarlijkse scheepsrecyclingvolume in de voorbije 10 jaar minstens drie procent van de brutotonnage van de gecombineerde koopvaardijvloot van die staten vertegenwoordigt. De lidstaten moeten het verdrag zo snel mogelijk ratificeren om de inwerkingtreding ervan te bespoedigen. Het verdrag heeft betrekking op het ontwerp, de bouw, de werking en de voorbereiding van schepen om de veilige en milieuverantwoorde recycling ervan te vergemakkelijken zonder de scheepsveiligheid en de efficiënte werking in het gedrang te brengen; tevens heeft het betrekking op de veilige en milieuverantwoorde werking van scheepsrecyclinginrichtingen, en op de vaststelling van een passend handhavingmechanisme voor scheepsrecycling.
- (5) In het Verdrag van Hongkong is uitdrukkelijk voorzien in de mogelijkheid dat de partijen met betrekking tot het veilig en milieuverantwoorde recyclen van schepen strengere, met het internationaal recht strokende maatregelen nemen teneinde eventuele negatieve effecten op de volksgezondheid en het milieu te voorkomen, te verminderen of tot een minimum te beperken. De vaststelling van een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen die voldoen aan de vereisten van deze verordening draagt bij tot die doelstelling alsook tot een betere handhaving door het voor vlaggenstaten gemakkelijker te maken voor recycling bestemde schepen te controleren. De vereisten voor scheepsrecyclinginrichtingen moeten zijn gebaseerd op de vereisten van het Verdrag van Hongkong.
- (6) Vlaggenstaten die hun schepen sturen naar verbeterde, met de vereisten van het Verdrag van Hongkong strokende recyclinginrichtingen hebben er economisch belang bij het Verdrag van Hongkong zo snel mogelijk in werking te doen treden om zo overal ter wereld gelijke voorwaarden te creëren.
- (7) Schepen die niet onder het Verdrag van Hongkong en deze verordening vallen, moeten blijven worden gerecycled overeenkomstig de vereisten van respectievelijk Verordening (EG) nr. 1013/2006 en Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen¹⁸.
- (8) Om overlapping van regelgevingsinstrumenten met hetzelfde doel te voorkomen, moeten de respectieve toepassingsgebieden van deze verordening, Verordening (EG) nr. 1013/2006 en Richtlijn 2008/98/EG worden verduidelijkt.

¹⁸ PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3.

- (9) Bij de interpretatie van de vereisten van deze verordening moet rekening worden gehouden met de richtsnoeren die de Internationale Maritieme Organisatie heeft ontwikkeld ter ondersteuning van het Verdrag van Hongkong.
- (10) De lidstaten moeten maatregelen nemen om te voorkomen dat scheepsrecyclingregels worden omzeild en om scheepsrecycling transparanter te maken. Zoals is bepaald in het Verdrag van Hongkong moeten de lidstaten gegevens meedelen met betrekking tot schepen waaraan een inventariscertificaat is afgegeven en schepen waarvoor een voltooiingsverklaring is ontvangen, alsmede gegevens met betrekking tot illegale recycling en vervolmaatregelen die zij hebben genomen.
- (11) De lidstaten moeten regels vaststellen inzake sancties die gelden voor inbreuken op deze verordening en ervoor zorgen dat deze sancties worden toegepast om te voorkomen dat de scheepsrecyclingregels worden omzeild. De sancties, die van civiel- of bestuursrechtelijke aard kunnen zijn, moeten doeltreffend en evenredig zijn en een afschrikkende werking hebben.
- (12) Om rekening te houden met ontwikkelingen op het gebied van de desbetreffende internationale verdragen moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van de bijlagen bij deze verordening. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor zorgen dat de desbetreffende documenten gelijktijdig, tijdig en op passende wijze worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (13) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening moeten uitvoeringsbevoegdheden worden verleend aan de Commissie. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren¹⁹.
- (14) Aangezien het wegens het internationale karakter van de scheepvaart en scheepsrecycling voor de lidstaten niet mogelijk is de door recycling, exploitatie en onderhoud van onder de vlag van een lidstaat varende schepen veroorzaakte gezondheids- en milieugevolgen in voldoende mate te voorkomen, verminderen of elimineren en dit dus beter op het niveau van de Unie wordt verwezenlijkt, kan de Unie overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

¹⁹ PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

TITEL I - TOEPASSINGSGEBIED EN DEFINITIES

Artikel 1

Doelstelling

Deze verordening heeft tot doel negatieve effecten op de volksgezondheid en het milieu welke worden veroorzaakt door de recycling, de exploitatie en het onderhoud van schepen die de vlag van een lidstaat voeren, te voorkomen, te verminderen of te elimineren.

Artikel 2

Definities

1. In deze verordening wordt verstaan onder:
 - (1) "schip": een vaartuig, ongeacht het type dat in het mariene milieu opereert of heeft geopereerd; onder deze term zijn begrepen onderwatervoertuigen, drijvende vaartuigen, drijvende platforms, hefeilanden, FSU's (*floating storage units* - drijvende opslageenheden) en FPSO's (*floating production storage and off-loading units* - drijvende productie-, opslag- en verladingseenheden) alsook vaartuigen waarvan de uitrusting is verwijderd of die worden gesleept;
 - (2) "nieuw schip":
 - (a) een schip waarvoor het bouwcontract is aangegaan op de dag van de inwerkingtreding van deze verordening of later;
 - (b) een schip waarvoor een bouwcontract ontbreekt maar waarvan de kiel wordt gelegd of dat zich in een soortgelijk bouwstadium bevindt op de dag van de inwerkingtreding van deze verordening of zes maanden daarna;
 - (c) een schip waarvan de oplevering plaatsvindt op de dag van de inwerkingtreding van deze verordening of dertig maanden daarna;
 - (3) "tanker": een olietanker zoals gedefinieerd in bijlage I bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL) of een NLS-tanker zoals gedefinieerd in bijlage II bij dat verdrag.
 - (4) "gevaarlijke materialen": alle materialen of stoffen die gevaar voor de volksgezondheid of het milieu kunnen opleveren, met inbegrip van alle stoffen die als gevaarlijk worden beschouwd overeenkomstig Richtlijn 67/548/EEG van de

Raad²⁰ en Verordening (EG) nr. 1272/2008 van het Europees Parlement en de Raad²¹.

- (5) "scheepsrecycling": het volledig of gedeeltelijk ontmantelen van een schip in een scheepsrecyclinginrichting met het oog op de nuttige toepassing van onderdelen en materialen die opnieuw worden verwerkt of gebruikt en daarbij zorg dragen voor gevaarlijke en andere materialen, met inbegrip van de opslag en behandeling van onderdelen en materialen op het recyclingterrein, maar niet van de verdere verwerking of verwijdering ervan in afzonderlijke inrichtingen;
- (6) "scheepsrecyclinginrichting": een afgebakend gebied dat een terrein, werf of inrichting in een lidstaat of een derde land is en dat wordt gebruikt voor het recyclen van schepen;
- (7) "recyclingbedrijf": de eigenaar van de scheepsrecyclinginrichting of een andere organisatie of persoon die de verantwoordelijkheid voor de scheepsrecycling heeft overgenomen van de eigenaar van de scheepsrecyclinginrichting;
- (8) "overheid" een overheidsinstantie die door een staat voor een bepaald geografisch gebied of een bepaald gebied van deskundigheid is belast met taken met betrekking tot schepen die gerechtigd zijn de vlag van die staat te voeren of schepen die onder zijn gezag opereren;
- (9) "bevoegde autoriteit" een overheidsinstantie die door een staat voor een bepaald geografisch gebied of een bepaald gebied van deskundigheid is belast met taken met betrekking tot scheepsrecyclinginrichtingen die opereren binnen de jurisdictie van die staat;
- (10) "brutotonnage": de brutotonnage (BT) die is berekend overeenkomstig de voorschriften voor tonnagemeting van bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen of daaropvolgende overeenkomsten;
- (11) "bevoegde persoon": een persoon met passende kwalificaties en opleiding en voldoende kennis, ervaring en vaardigheden voor het uitvoeren van de specifieke taken;
- (12) "werkgever" een natuurlijke of rechtspersoon die een of meer arbeiders in dienst heeft die actief zijn op het gebied van scheepsrecycling;
- (13) "scheepseigenaar": de natuurlijke of rechtspersoon die als eigenaar van het schip is geregistreerd, met inbegrip van de natuurlijke of rechtspersoon die voor een beperkte periode eigenaar is van het schip in afwachting van de verkoop of overdracht ervan aan een scheepsrecyclinginrichting of, indien er geen registratie heeft plaatsgevonden, de natuurlijke of rechtspersoon die het schip in eigendom heeft of elke andere organisatie of persoon die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar van het schip alsook een rechtspersoon die een schip in overheidsbezit exploiteert;

²⁰ PB L 196 van 16.8.1967, blz. 1.

²¹ PB L 353 van 31.12.2008, blz. 1.

- (14) "nieuwe installatie": de installatie van systemen, uitrusting, isolatie of ander materiaal op een schip na de dag van de inwerkingtreding van deze verordening;
- (15) "veilig te betreden": hiermee wordt aangegeven dat een ruimte aan boord van een schip aan de volgende criteria voldoet:
- (a) het zuurstofgehalte van de atmosfeer en de concentratie ontvlambare dampen bevinden zich binnen veilige grenzen;
 - (b) de hoeveelheid toxische materialen in de atmosfeer is beperkt tot toelaatbare concentraties;
 - (c) residuen of materialen die verband houden met het door de bevoegde persoon erkende werk hebben in de bestaande atmosferische omstandigheden geen ongecontroleerd vrijkomen van toxische materialen of een onveilige concentratie ontvlambare dampen tot gevolg wanneer ze worden onderhouden zoals is opgedragen;
- (16) "veilig voor heetwerk": hiermee wordt aangegeven dat een ruimte aan boord van een schip aan de volgende criteria voldoet:
- (a) er heerst een veilige, niet-explosieve en gasvrije toestand voor het gebruik van een vlamboog, apparatuur voor gasmeltlassen, snij- of brandapparaten of apparaten waarbij een andere vorm van open vlam wordt gebruikt, alsook voor verhittings- en slijpwerkzaamheden of werkzaamheden waarbij vonken ontstaan;
 - (b) er is voldaan aan de in punt 15 vastgestelde veilig-te-betredencriteria;
 - (c) de bestaande atmosferische omstandigheden wijzigen niet als gevolg van het heetwerk;
 - (d) alle aangrenzende ruimten zijn voldoende gereinigd of behandeld om het ontstaan of de verspreiding van brand te voorkomen;
- (17) "inspectie ter plaatse": een inspectie van de scheepsrecyclinginrichting ter bevestiging van de in de geverifieerde documentatie beschreven toestand;
- (18) "voltooiingsverklaring": een door de scheepsrecyclinginrichting afgegeven verklaring dat de scheepsrecycling is voltooid overeenkomstig deze verordening;
- (19) "arbeider": een persoon die werkzaamheden verricht, hetzij vast of tijdelijk, in de context van een dienstverband, met inbegrip van het personeel dat voor een onderaannemer werkt;
- (20) "erkende organisatie": een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 391/2009 van het Europees Parlement en de Raad erkende organisatie²²;

²² PB L 131 van 28.5.2009, blz. 11.

2. Voor de toepassing van lid 1, punt 11, kan een bevoegde persoon een geschoolde arbeider of een leidinggevende werknemer zijn die in staat is beroeps- en andere risico's en de blootstelling van werknemers aan potentieel gevaarlijke materialen of onveilige omstandigheden in een scheepsrecyclinginrichting te herkennen en te evalueren en die in staat is te bepalen welke bescherming en voorzorgen nodig zijn om zulke risico's of blootstellingen uit te schakelen.

Onverminderd Richtlijn 2005/36/EG van het Europees Parlement en de Raad²³ kan de bevoegde autoriteit passende criteria voor de aanwijzing van zulke personen opstellen en de aan hen toe te wijzen taken vaststellen.

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op schepen die gerechtigd zijn de vlag van een lidstaat te voeren of onder zijn gezag te opereren.
2. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - (a) oorlogsschepen, hulpschepen voor de marine of andere schepen die eigendom zijn van of worden geëxploiteerd door een lidstaat en die voorlopig uitsluitend worden aangewend voor een niet-commerciële overheidsdienst;
 - (b) schepen met een tonnage van minder dan 500 GT;
 - (c) schepen die gedurende hun levensduur uitsluitend opereren in wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie vallen van de staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren.

TITEL II - SCHEPEN

Artikel 4

Controle van gevaarlijke materialen

1. De nieuwe installatie van materialen die asbest of polychloorbifenylen bevatten, is op alle schepen verboden overeenkomstig Richtlijn 96/59/EG van de Raad²⁴.
2. Nieuwe installaties van materialen die gereguleerde stoffen zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1005/2009 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ bevatten, zijn op alle schepen verboden.

²³ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22.

²⁴ PB L 243 van 24.9.1996, blz. 31.

²⁵ PB L 286 van 31.10.2009, blz. 1.

3. De nieuwe installatie van materialen die perfluorooctaansulfonzuur en derivaten daarvan (PFOS) bevatten, is verboden overeenkomstig Verordening (EG) nr. 757/2010 van het Europees Parlement en de Raad²⁶.
4. De lidstaten nemen elk van de volgende maatregelen:
 - (a) zij verbieden of beperken de installatie of het gebruik van de in de leden 1, 2 en 3 bedoelde materialen op schepen die gerechtigd zijn hun vlag te voeren of die onder hun gezag opereren.
 - (b) zij verbieden of beperken de installatie of het gebruik van dergelijke materialen op schepen die zich in hun havens, scheepswerven, scheepsreparatiewerven of offshoreterminals bevinden;
 - (c) zij zorgen er op doeltreffende wijze voor dat schepen voldoen aan de onder a) en b) vastgestelde vereisten.

Artikel 5

Inventaris van gevaarlijke materialen

1. Aan boord van elk nieuw schip wordt een inventaris van gevaarlijke materialen bijgehouden.
2. Vóór een schip voor recycling vertrekt, wordt een inventaris van gevaarlijke materialen opgesteld, die zich aan boord van het schip bevindt.
3. Bestaande schepen die onder de vlag van een derde land zijn geregistreerd en die een aanvraag indienen om onder de vlag van een lidstaat te worden geregistreerd, zorgen ervoor dat er een inventaris van gevaarlijke materialen aan boord is.
4. De inventaris van gevaarlijke materialen
 - (a) is specifiek voor elk schip;
 - (b) levert bewijs dat het schip voldoet aan het verbod of de beperkingen inzake de installatie of het gebruik van gevaarlijke materialen krachtens artikel 4.
 - (c) bevat minstens de in bijlage I bedoelde gevaarlijke materialen die zich in de structuur of de uitrusting van het schip bevinden, de locatie en de approximatieve hoeveelheden ervan.
5. In aanvulling op lid 4 wordt voor bestaande schepen een plan opgesteld ter beschrijving van de visuele of steekproefsgewijze controle aan de hand waarvan de inventaris van gevaarlijke materialen wordt ontwikkeld.
6. De inventaris van gevaarlijke materialen bestaat uit drie delen:

²⁶ PB L 223 van 25.8.2010, blz. 29.

- (a) een lijst van in bijlage I bedoelde gevaarlijke materialen die zich in de structuur of de uitrusting van het schip bevinden, de locatie en de approximatieve hoeveelheden ervan (deel I);
 - (b) een lijst van het afval aan boord van het schip, met inbegrip van afval dat gedurende de exploitatie van het schip is voortgebracht (deel II);
 - (c) een lijst van de voorraden aan boord van het schip zodra het besluit om het te recyclen is genomen (deel III).
7. Deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen wordt de gehele levensduur van het schip naar behoren bijgehouden en geactualiseerd en maakt melding van nieuwe installaties die in bijlage I bedoelde gevaarlijke materialen bevatten en van relevante wijzigingen in de structuur en de uitrusting van het schip.
8. Vóór de recycling worden in de inventaris, naast het naar behoren bijgehouden en geactualiseerde deel I, deel II voor het gedurende de exploitatie voortgebrachte afval en deel III voor de voorraden opgenomen, en wordt deze geverifieerd door de lidstaat waarvan het schip de vlag voert.
9. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van de lijst van items voor de inventaris van gevaarlijke materialen in bijlage I.

Artikel 6

Voorbereiding voor recycling: algemene vereisten

1. Scheepseigenaren zorgen ervoor dat schepen
- (a) vóór de bekendmaking van de Europese lijst uitsluitend worden gerecycled in scheepsrecyclinginrichtingen die in de Unie of in een OESO-land zijn gevestigd;
 - (b) na de bekendmaking van de Europese lijst uitsluitend worden gerecycled in scheepsrecyclinginrichtingen die zijn opgenomen in de Europese lijst;
 - (c) in de periode vóór ze de scheepsrecyclinginrichting binnengaan operaties zodanig uitvoeren dat de hoeveelheid ladingresiduen, resterende stookolie en scheepsafval die aan boord blijft, tot een minimum wordt beperkt;
 - (d) de inventaris van gevaarlijke materialen actualiseren en voltooiën overeenkomstig artikel 5;
 - (e) vóór er enige recyclingactiviteit plaatsvindt in het bezit zijn van een "geschikt voor recycling"-certificaat dat is afgegeven door de lidstaat waarvan ze de vlag voeren.

2. Scheepseigenaren zorgen er ook voor dat tankers in de scheepsrecyclinginrichting aankomen met ladingtanks en pompkamers in een toestand die geschikt is voor certificatie als "veilig te betreden" en "veilig voor heetwerk".

Artikel 7

Scheepsrecyclingplan

1. Vóór er enige recycling van een schip plaatsvindt, wordt een voor elk schip specifiek scheepsrecyclingplan opgesteld.
2. Het scheepsrecyclingplan
 - (a) wordt door de scheepsrecyclinginrichting opgesteld met inachtneming van de door de scheepseigenaar overeenkomstig artikel 9, lid 3, onder b), verstrekte gegevens;
 - (b) wordt opgesteld in een officiële taal van het land dat de scheepsrecyclinginrichting erkent en wordt, indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, in een van die talen vertaald;
 - (c) bevat gegevens betreffende de vaststelling, het onderhoud en de monitoring van de "veilig te betreden"- en "veilig voor heetwerk"-criteria en andere noodzakelijke gegevens;
 - (d) bevat gegevens betreffende het type en de hoeveelheid gevaarlijke materialen en door de recycling van het schip in kwestie voortgebrachte afvalstoffen, met inbegrip van de materialen die in de inventaris van gevaarlijke materialen zijn opgenomen, en betreffende de wijze waarop deze gevaarlijke materialen en afvalstoffen in de inrichting en in latere afvalbeheersinstallaties zullen worden beheerd;
 - (e) vermeldt, indien er meer dan een scheepsrecyclinginrichting wordt gebruikt, de te gebruiken scheepsrecyclinginrichtingen en specificeert de recyclingactiviteiten en de volgorde waarin deze plaatsvinden in elke erkende scheepsrecyclinginrichting.

Artikel 8

Inspecties

1. Er worden inspecties verricht door overheidsfunctionarissen of door een erkende organisatie die optreedt namens de overheid.
2. Schepen worden onderworpen aan de volgende inspecties:
 - (a) een aanvangsinspectie;
 - (b) een herinspectie;

- (c) een extra inspectie;
 - (d) een eindinspectie.
3. De aanvangsinspectie wordt verricht vóór het schip in dienst wordt genomen, of vóór het inventariscertificaat wordt afgegeven. De functionarissen die deze inspectie verrichten, verifiëren of deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen voldoet aan de vereisten van deze verordening.
 4. De herinspectie wordt verricht met door de overheid bepaalde tussenpozen van ten hoogste vijf jaar. De functionarissen die deze inspectie verrichten, verifiëren of deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen voldoet aan de vereisten van deze verordening.
 5. De extra inspectie kan op verzoek van de scheepseigenaar worden verricht na een wijziging, vervanging, of aanzienlijke herstelling van de structuur, uitrusting, systemen, onderdelen, opstellingen en materialen. De functionarissen die deze inspectie verrichten, vergewissen zich ervan dat dergelijke wijzigingen, vervangingen of aanzienlijke herstellingen zodanig zijn uitgevoerd dat het schip kan voldoen aan de vereisten van deze verordening, en zij verifiëren of deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen dienovereenkomstig is gewijzigd.
 6. De eindinspectie wordt verricht vóór het schip uit dienst wordt genomen en vóór de recycling van het schip is begonnen.

De functionarissen die deze inspectie verrichten, verifiëren of:

- (a) de inventaris van gevaarlijke materialen voldoet aan de vereisten van deze verordening;
 - (b) het scheepsrecyclingplan een getrouwe weergave vormt van de gegevens die zijn opgenomen in de inventaris van gevaarlijke materialen;
 - (c) het scheepsrecyclingplan de volgende gegevens bevat:
 - (1) de vaststelling, het onderhoud en de monitoring van de "veilig te betreden"- en "veilig voor heetwerk"-criteria;
 - (2) de behandeling van de gevaarlijke materialen en bij de recycling van het schip in kwestie voortgebrachte afvalstoffen in de scheepsrecyclinginrichting alsook in elke erkende afvalverwerkingsinstallatie;
 - (d) er een met artikel 9 strokend contract tussen de scheepseigenaar en de scheepsrecyclinginrichting bestaat;
 - (e) de scheepsrecyclinginrichting waar het schip wordt gerecycled, is opgenomen in de Europese lijst.
7. Voor bestaande schepen die voor ontmanteling zijn bestemd, worden de aanvangsinspectie en de eindinspectie tegelijkertijd verricht.

Artikel 9

Contract tussen de sloopseigenaar en de slooprecyclinginrichting

1. De sloopseigenaar gaat met betrekking tot elk schip dat moet worden gerecycled, een contract aan met een slooprecyclinginrichting die aan de eisen van artikel 12 voldoet.
2. Het contract geldt uiterlijk vanaf het tijdstip van het verzoek om de in artikel 8, lid 1, onder d), bedoelde eindinspectie en tot de recycling is voltooid.
3. Het contract bevat de volgende verplichtingen ten aanzien van de sloopseigenaar:
 - (a) de verplichting om de algemene vereisten voor de in artikel 6 bedoelde voorbereiding voor recycling toe te passen;
 - (b) de verplichting om de slooprecyclinginrichting alle gegevens met betrekking tot het schip te verstrekken die nodig zijn voor het opstellen van het krachtens artikel 7 vereiste slooprecyclingplan;
 - (c) de verplichting om het schip, indien technisch haalbaar, vóór of na de aanvang van de recycling terug te nemen wanneer het gehalte aan gevaarlijke materialen aan boord niet wezenlijk overeenkomt met de inventaris van gevaarlijke materialen en geen adequate recycling van het schip toelaat.
4. Het contract bevat de volgende verplichtingen ten aanzien van de slooprecyclinginrichting:
 - (a) de verplichting om, in samenwerking met de sloopseigenaar, een voor elk schip specifiek recyclingplan op te stellen overeenkomstig artikel 7;
 - (b) de verplichting om de geplande aanvang van de slooprecycling te rapporteren met gebruikmaking van het in bijlage II opgenomen formulier;
 - (c) de verplichting om te verbieden dat met de recycling van het schip wordt begonnen vóór het onder b), bedoelde rapport is ingediend;
 - (d) wanneer deze zich voorbereidt om een schip voor recycling te ontvangen: de verplichting om de desbetreffende bevoegde autoriteiten minstens 14 dagen vóór de geplande aanvang van de recycling schriftelijk in kennis te stellen van het voornemen het schip in kwestie te recyclen, met vermelding en/of toevoeging van:
 - i) de naam van de staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren;
 - ii) de datum waarop het schip in die staat is geregistreerd;
 - iii) het identificatienummer van het schip (IMO-nummer);
 - iv) het rompnnummer bij de oplevering van een nieuwbouwschip;
 - v) de naam en het type van het schip;

- vi) de haven waar het schip is geregistreerd;
 - vii) de naam en het adres van de scheepseigenaar alsook het identificatienummer van de bij de IMO geregistreerde eigenaar;
 - viii) de naam en het adres van het bedrijf alsook het IMO-bedrijfsidentificatienummer;
 - ix) de naam van het classificatiebureau of de classificatiebureaus waarbij het schip is geklasseerd;
 - x) de belangrijkste gegevens van het schip (lengte over alles (LOA), breedte op de mal, holte naar de mal, scheepsgewicht (*light weight*), bruto- en nettotonnage en motortype en -vermogen);
 - xi) de inventaris van gevaarlijke materialen; en
 - xii) het ontwerpscheepsrecyclingplan;
- (e) de verplichting om al het in de scheepsrecyclinginrichting voortgebrachte afval uitsluitend over te brengen naar afvalverwerkingsinstallaties die door de bevoegde autoriteiten zijn erkend voor de veilige en milieuverantwoorde verwerking en verwijdering ervan;
 - (f) de verplichting om, wanneer de gedeeltelijke of totale recycling van een schip is voltooid overeenkomstig deze verordening, de voltooiing van de scheepsrecycling aan de scheepseigenaar te rapporteren met gebruikmaking van het in bijlage III opgenomen formulier.
5. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van het in bijlage II opgenomen formulier voor het rapport over de geplande aanvang van de scheepsrecycling.
 6. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van het in bijlage III opgenomen formulier voor de voltooiingsverklaring van de scheepsrecycling.

Artikel 10

Afgifte en bekrachtiging van certificaten

1. Na de voltooiing van een aanvangs- of herinspectie of van een extra inspectie die op verzoek van de scheepseigenaar is verricht, geeft de lidstaat een inventariscertificaat af met gebruikmaking van het in bijlage IV opgenomen formulier. Dit certificaat wordt aangevuld met deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen.

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van het in bijlage IV opgenomen formulier voor het inventariscertificaat.

2. Na de geslaagde voltooiing van een eindinspectie overeenkomstig artikel 8, lid 6, geeft de overheid een "geschikt voor recycling"-certificaat af met gebruikmaking van het in bijlage V opgenomen formulier. Dit certificaat wordt aangevuld met de inventaris van gevaarlijke materialen en het scheepsrecyclingplan.
3. De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van het in bijlage V opgenomen formulier voor het "geschikt voor recycling"-certificaat. Een "geschikt voor recycling"-certificaat dat is afgegeven na een overeenkomstig lid 2 verrichte inspectie wordt door de andere lidstaten aanvaard en voor de toepassing van deze verordening beschouwd als gelijkwaardig aan een door henzelf afgegeven certificaat.
4. De "geschikt voor recycling"-certificaten worden afgegeven of bekrachtigd door de overheid of door een erkende organisatie die optreedt namens de overheid.

Artikel 11

Duur en geldigheid van de certificaten

1. Een inventariscertificaat wordt afgegeven voor een door de overheid vastgestelde periode van ten hoogste vijf jaar.
2. Een overeenkomstig artikel 10 van deze verordening afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in elk van de volgende gevallen:
 - (a) wanneer de toestand van het schip niet wezenlijk overeenkomt met de gegevens van het certificaat, met inbegrip van wanneer deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen niet naar behoren is bijgehouden en geactualiseerd om wijzigingen van de scheepsstructuur en –uitrusting weer te geven;
 - (b) wanneer de herinspectie niet wordt voltooid met door de overheid vastgestelde tussenpozen van ten hoogste vijf jaar;
 - (c) wanneer het certificaat afgegeven noch bekrachtigd is overeenkomstig artikel 10 van deze verordening.
3. Een overeenkomstig artikel 10 van deze verordening afgegeven "geschikt voor recycling"-certificaat verliest zijn geldigheid wanneer de toestand van het schip niet wezenlijk overeenkomt met de gegevens van het certificaat.
4. Een "geschikt voor recycling"-certificaat wordt door de overheid afgegeven voor een periode van ten hoogste drie maanden. Het "geschikt voor recycling"-certificaat kan door de overheid of door een erkende organisatie die optreedt namens de overheid worden verlengd voor een enkele rechtstreekse reis naar de scheepsrecyclinginrichting.

TITEL III - SCHEEPSRECYCLINGINRICHTINGEN

Artikel 12

Vereisten voor scheepsrecyclinginrichtingen

Schepen worden uitsluitend gerecycled in scheepsrecyclinginrichtingen die in de Europese lijst zijn opgenomen.

Om in de Europese lijst te worden opgenomen, moet een scheepsrecyclinginrichting:

- (a) op een veilige en milieuverantwoorde manier zijn ontworpen, zijn gebouwd en worden geëxploiteerd;
- (b) beheer- en monitoringsystemen, -procedures en -technieken vaststellen die geen gezondheidsrisico inhouden voor de betrokken arbeiders of voor de bevolking in de omgeving van de scheepsrecyclinginrichting en die de negatieve milieugevolgen van scheepsrecycling voorkomen, verminderen, tot een minimum beperken en voor zover haalbaar elimineren;
- (c) negatieve effecten op de volksgezondheid en het milieu voorkomen;
- (d) een scheepsrecyclingplan opstellen en goedkeuren;
- (e) een plan om voorbereid te zijn en te reageren op noodsituaties vaststellen en bijhouden;
- (f) zorgen voor de veiligheid en opleiding van de werknemers, onder meer door toe te zien op het gebruik van beschermingsuitrusting voor activiteiten die dat vereisen;
- (g) registers aanleggen van incidenten, ongevallen, beroepsziekten en chronische effecten en, indien haar bevoegde autoriteiten daarom verzoeken, alle incidenten, ongevallen, beroepsziekten of chronische effecten rapporteren die de veiligheid van werknemers, de volksgezondheid en het milieu in gevaar brengen of kunnen brengen;
- (h) zorgen voor een veilig en milieuverantwoord beheer van gevaarlijke materialen;
- (i) door haar bevoegde autoriteiten zijn erkend voor de uitoefening van haar activiteiten;
- (j) ervoor zorgen dat alle delen van de scheepsrecyclinginrichting toegankelijk zijn voor uitrusting om te reageren op noodsituaties, zoals brandbestrijdingsmiddelen en -voertuigen, ambulances en kranen;
- (k) zorgen voor de insluiting van alle gevaarlijke materialen aan boord van een schip gedurende het recyclingproces om te voorkomen dat deze gevaarlijke materialen vrijkomen in het milieu en met name in intergetijdengebieden;
- (l) aantonen dat op eventuele lekken adequaat kan worden gereageerd, met name in intergetijdenezones;

- (m) gevaarlijke materialen en afvalstoffen uitsluitend behandelen op ondoordringbare vloeren met doeltreffende drainagesystemen;
- (n) ervoor zorgen dat alle bij de recyclingactiviteit voortgebrachte afvalstoffen uitsluitend worden overgebracht naar afvalbeheersinstallaties die zijn erkend om ze zonder de volksgezondheid in gevaar te brengen en op een milieuverantwoorde wijze te verwerken en te verwijderen.

Voor de toepassing van punt n), mag worden verondersteld dat de nuttige toepassing of verwijdering van afval op milieuverantwoorde wijze geschiedt indien de scheepsrecyclinginrichting kan aantonen dat de afvalbeheersinstallatie die het afval ontvangt, wordt geëxploiteerd overeenkomstig normen inzake volksgezondheid en milieubescherming die equivalent zijn met de in de wetgeving van de Unie vastgestelde normen.

Artikel 13

Door scheepsrecyclinginrichtingen over te leggen bewijsstukken

Om scheepsrecycling te verrichten en om te worden opgenomen in de Europese lijst levert de scheepsrecyclinginrichting bewijs dat ze voldoet aan de vereisten van artikel 12.

Met name

- (1) geeft de scheepsrecyclinginrichting aan over welke door haar bevoegde autoriteiten verleende toestemming, licentie of erkenning voor het verrichten van scheepsrecycling zij beschikt en specificeert zij de beperkingen inzake afmetingen (maximumlengte, -breedte en -massa van het lege schip) van de schepen waarvoor zij een erkende recyclinginrichting is, alsook eventuele andere toepasselijke beperkingen;
- (2) verklaart zij dat zij overeenkomstig de bepalingen van deze verordening uitsluitend schepen die de vlag van een EU-lidstaat voeren, voor recycling aanvaardt;
- (3) levert zij bewijs dat zij gedurende het gehele scheepsrecyclingproces in staat is "veilig voor heetwerk"- en "veilig te betreden"-criteria vast te stellen, te onderhouden en te monitoren;
- (4) voegt zij een kaart bij waarop de grenzen van de scheepsrecyclinginrichting en de locatie van de scheepsrecyclingactiviteiten daarbinnen zijn aangegeven;
- (5) specificeert zij voor elk in bijlage I bedoeld materiaal en andere gevaarlijke materialen die deel kunnen uitmaken van de structuur van een schip:
 - (a) of de inrichting is erkend om de verwijdering van het gevaarlijke materiaal uit te voeren. In dit geval wordt het verantwoordelijke personeel waaraan machtiging is verleend om de verwijdering uit te voeren, geïdentificeerd en wordt bewijs van zijn vakbekwaamheid overgelegd;
 - (b) welk afvalbeheersproces binnen de inrichting zal worden toegepast: verbranding, storting, of een andere afvalverwerkingsmethode en levert zij

bewijs dat het toegepaste proces wordt uitgevoerd zonder de volksgezondheid in gevaar te brengen, zonder het milieu schade te berokkenen en, met name:

- i) zonder risico voor water, lucht, bodem, fauna en flora;
 - ii) zonder geluids- of geurhinder te veroorzaken;
 - iii) zonder schade te berokkenen aan natuur- en landschapsschoon;
- (c) welk afvalbeheersproces wordt toegepast wanneer het gevaarlijke materiaal is bestemd voor een volgende afvalverwerkingsinstallatie buiten de scheepsrecyclinginrichting. De volgende gegevens worden verstrekt met betrekking tot elke volgende afvalverwerkingsinstallatie:
- i) de naam en het adres van de afvalverwerkingsinstallatie;
 - ii) bewijs dat de afvalverwerkingsinstallatie erkend is om het gevaarlijke materiaal te verwerken;
 - iii) een beschrijving van het afvalverwerkingsproces;
 - iv) bewijs dat het afvalverwerkingsproces wordt uitgevoerd zonder de volksgezondheid in gevaar te brengen, zonder het milieu schade te berokkenen en, met name:
 - zonder risico voor water, lucht, bodem, fauna en flora;
 - zonder geluids- of geurhinder te veroorzaken;
 - zonder schade te berokkenen aan natuur- en landschapsschoon.

Artikel 14

Erkenning van in een lidstaat gevestigde scheepsrecyclinginrichtingen

1. De bevoegde autoriteiten erkennen op hun grondgebied gevestigde scheepsrecyclinginrichtingen die voldoen aan de vereisten van artikel 12 voor het verrichten van scheepsrecycling. Die erkenning mag voor ten hoogste vijf jaar aan de scheepsrecyclinginrichtingen worden verleend.
2. De lidstaten stellen een lijst op van de scheepsrecyclinginrichtingen die zij overeenkomstig lid 1 hebben erkend en actualiseren deze.
3. De in lid 2 bedoelde lijst wordt onverwijld en uiterlijk een jaar na de datum van de inwerkingtreding van deze verordening aan de Commissie meegedeeld.
4. Wanneer een scheepsrecyclinginrichting niet langer aan de vereisten van artikel 12 voldoet, trekt de lidstaat de aan de scheepsrecyclinginrichting in kwestie verleende erkenning in en stelt zij de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

5. Wanneer een nieuwe scheepsrecyclinginrichting is erkend overeenkomstig lid 1, stelt de lidstaat de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Artikel 15

Buiten de Unie gevestigde scheepsrecyclinginrichtingen

1. Een buiten de Unie gevestigd recyclingbedrijf dat schepen wil recyclen die de vlag van een lidstaat voeren, dient bij de Commissie een aanvraag in voor de opname van zijn scheepsrecyclinginrichting in de Europese lijst.
2. Die aanvraag gaat vergezeld van de krachtens artikel 13 en bijlage VI vereiste gegevens en ondersteunende bewijsstukken waaruit blijkt dat de scheepsrecyclinginrichting aan de vereisten van artikel 12 voldoet.

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de actualisering van het in bijlage VI opgenomen formulier inzake de identificatie van de scheepsrecyclinginrichting.

3. Door opname in de Europese lijst aan te vragen, aanvaarden scheepsrecyclinginrichtingen de mogelijkheid dat zij vóór of na hun opname in de Europese lijst worden onderworpen aan een inspectie ter plaatse door de Commissie of personen die namens haar optreden, om te verifiëren of zij aan de vereisten van artikel 12 voldoen.
4. Op basis van een beoordeling van de overeenkomstig lid 2 verstrekte gegevens en ondersteunende bewijsstukken besluit de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling een buiten de Unie gevestigde scheepsrecyclinginrichting al dan niet in de Europese lijst op te nemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in lid 27 bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 16

Vaststelling en actualisering van de Europese lijst

1. De Commissie stelt door middel van een uitvoeringsbesluit overeenkomstig de in artikel 27 bedoelde onderzoeksprocedure een Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen vast die:
 - (a) in de Unie zijn gevestigd en door de lidstaten overeenkomstig artikel 14, lid 3, zijn meegedeeld;
 - (b) buiten de Unie zijn gevestigd en waarvan overeenkomstig artikel 15, lid 4, besloten is ze in de lijst op te nemen.
2. De Europese lijst wordt uiterlijk zesendertig maanden na de datum van de inwerkingtreding van deze verordening bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* en op de website van de Commissie.

3. Zodra de Europese lijst is goedgekeurd, actualiseert de Commissie deze regelmatig door middel van uitvoeringsbesluiten overeenkomstig de in artikel 27 bedoelde onderzoeksprocedure:
- (a) om een scheepsrecyclinginrichting in de Europese lijst op te nemen in elk van de volgende gevallen:
 - i) wanneer zij is erkend overeenkomstig artikel 13;
 - ii) wanneer overeenkomstig artikel 15, lid 4, besloten is haar in de Europese lijst op te nemen;
 - (b) om een scheepsrecyclinginrichting van de Europese lijst te schrappen in elk van de volgende gevallen:
 - (1) wanneer de scheepsrecyclinginrichting niet langer aan de vereisten van artikel 12 voldoet;
 - (2) wanneer de scheepsrecyclinginrichting langer dan vijf jaar in de lijst is opgenomen en geen bewijs heeft geleverd dat ze nog aan de vereisten van artikel 12 voldoet.
4. De lidstaten delen de Commissie alle gegevens mee die relevant kunnen zijn in de context van de actualisering van de Europese lijst. De Commissie geeft dergelijke gegevens door aan de andere lidstaten.

TITEL IV - ALGEMENE ADMINISTRATIEVE BEPALINGEN

Artikel 17

Taal

Het inventariscertificaat en het "geschikt voor recycling"-certificaat worden opgesteld in een officiële taal van de lidstaat van afgifte en worden, indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, in een van die talen vertaald.

Artikel 18

Aanwijzing van bevoegde autoriteiten

De lidstaten wijzen de bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van deze verordening en stellen de Commissie daarvan in kennis.

Artikel 19

Aanwijzing van contactpersonen

1. De lidstaten en de Commissie wijzen elk een of meer contactpersonen aan die tot taak hebben natuurlijke of rechtspersonen die inlichtingen vragen, te informeren en te adviseren. De contactpersonen van de Commissie geven aan de contactpersonen van de lidstaten alle vragen door die deze laatsten aangaan, en vice versa.
2. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanwijzing van contactpersonen.

Artikel 20

Vergadering van contactpersonen

De Commissie organiseert, op verzoek van lidstaten of wanneer zij dat passend acht, op gezette tijden een vergadering van de contactpersonen om vragen met betrekking tot de uitvoering van deze verordening te bespreken. Betrokken partijen worden voor deze vergaderingen, of delen van vergaderingen, uitgenodigd, indien alle lidstaten en de Commissie het erover eens zijn dat zulks passend is.

TITEL V – RAPPORTAGE EN HANDHAVING

Artikel 21

Kennisgevings- en rapportagevereisten voor scheepseigenaren

Een scheepseigenaar:

- (a) stelt de overheid minstens 14 dagen vóór de geplande aanvang van de recycling in kennis van het voornemen een schip te recyclen zodat de overheid de inspectie en de krachtens deze verordening vereiste certificatie kan voorbereiden;
- (b) geeft het door de scheepsrecyclinginrichting krachtens artikel 9, lid 4, onder b), opgestelde rapport van de geplande aanvang van de scheepsrecycling door aan de overheid;
- (c) geeft het door de scheepsrecyclinginrichting krachtens artikel 9, lid 4, onder f), opgestelde rapport van de voltooiing van de scheepsrecycling door aan de overheid.

Artikel 22

Rapporten van de lidstaten

1. Elke lidstaat zendt de Commissie een rapport toe dat de volgende gegevens bevat:
 - (a) een lijst van de onder hun vlag varende schepen waaraan een inventariscertificaat is afgegeven, de naam van het recyclingbedrijf en de locatie van de scheepsrecyclinginrichting zoals aangegeven op het "geschikt voor recycling"-certificaat;
 - (b) een lijst van onder hun vlag varende schepen waarvoor een voltooiingsverklaring is ontvangen;
 - (c) gegevens met betrekking tot illegale recycling en door de lidstaat genomen vervolgmaatregelen.
2. Elke lidstaat dient het rapport in uiterlijk op 31 december 2015 en vervolgens om de twee jaar.
3. De rapporten worden elektronisch ingediend bij de Commissie.

Artikel 23

Handhaving in de lidstaten

1. De lidstaten zorgen ervoor dat er doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties gelden voor schepen die:
 - (a) geen krachtens de artikelen 5 en 28 vereiste inventaris van gevaarlijke materialen aan boord hebben;
 - (b) voor recycling zijn afgezonden zonder dat ze aan de algemene vereisten voor de voorbereiding van artikel 6 voldoen;
 - (c) voor recycling zijn afgezonden zonder een krachtens artikel 6 vereist inventariscertificaat;
 - (d) voor recycling zijn afgezonden zonder een krachtens artikel 6 vereist "geschikt voor recycling"-certificaat;
 - (e) voor recycling zijn afgezonden zonder een krachtens artikel 21 vereiste schriftelijke kennisgeving aan de overheid;
 - (f) zijn gerecycled op een wijze die niet strookt met het krachtens artikel 7 vereiste scheepsrecyclingplan.
2. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend. Met name zijn de toepasselijke sancties op het afzenden van een schip voor recycling in een

scheepsrecyclinginrichting die niet in de Europese lijst is opgenomen, minstens even hoog als de prijs die aan de scheepseigenaar voor zijn schip is betaald.

3. De lidstaten werken onderling in bilateraal of multilateraal verband samen ten behoeve van de preventie en opsporing van mogelijke omzeiling van en inbreuken op deze verordening.
4. De lidstaten wijzen de leden van hun vast personeel aan die verantwoordelijk zijn voor de in lid 3 bedoelde samenwerking. Die gegevens worden toegezonden aan de Commissie, die een gecompileerde lijst aan deze leden verstrekt.
5. Wanneer een schip wordt verkocht en, binnen minder dan zes maanden na de verkoop, wordt afgezonden voor recycling in een inrichting die niet in de Europese lijst is opgenomen, worden de sancties:
 - (a) aan de laatste en voorlaatste eigenaar samen opgelegd indien het schip nog steeds de vlag van een lidstaat van de EU voert;
 - (b) enkel aan de voorlaatste eigenaar opgelegd indien een schip niet langer de vlag van een lidstaat van de EU voert.
6. De lidstaten kunnen voorzien in uitzonderingen op de in lid 5 bedoelde sancties wanneer de scheepseigenaar zijn schip niet heeft verkocht met het voornemen het te laten recyclen. In dat geval verzoeken de lidstaten om bewijs ter staving van de bewering van de scheepseigenaar, met inbegrip van een kopie van de verkoopsovereenkomst.
7. De lidstaten stellen de Commissie regelmatig in kennis van hun nationale wetgeving met betrekking tot de handhaving van deze verordening en de toepasselijke sancties.

Artikel 24

Verzoek om maatregelen

1. Natuurlijke of rechtspersonen die worden benadeeld of dreigen te worden benadeeld door een inbreuk op deze verordening of die voldoende belang hebben bij milieubesluitvorming met betrekking tot een inbreuk op de verordening of anders, die stellen dat er een recht is geschonden, wanneer het bestuursprocesrecht van een lidstaat dit als voorwaarde stelt, zijn gerechtigd bij de contactpersonen van een lidstaat opmerkingen met betrekking tot gevallen van inbreuk op deze verordening of een onmiddellijk gevaar op een dergelijke inbreuk waarvan zij op de hoogte zijn, in te dienen en zijn gerechtigd de bevoegde autoriteit te verzoeken maatregelen te nemen uit hoofde van deze verordening.

Niet-gouvernementele organisaties die opkomen voor milieubescherming en voldoen aan de vereisten van de nationale wetgeving worden geacht een voldoende belang te hebben bij milieubesluitvorming met betrekking tot een inbreuk op de verordening. Zulke organisaties worden ook geacht rechten te hebben die schendbaar zijn in de zin dat de schending van een recht kan worden ingeroepen wanneer het bestuursrecht van een lidstaat dit als voorwaarde stelt.

2. Het verzoek om maatregelen gaat vergezeld van de relevante gegevens en data ter ondersteuning van de opmerkingen die met betrekking tot de desbetreffende inbreuk van de verordening worden voorgelegd.
3. Wanneer het verzoek om maatregelen en de bijbehorende opmerkingen aannemelijk maken dat er sprake is van een inbreuk op de verordening neemt de bevoegde autoriteit deze opmerkingen en dit verzoek om maatregelen in overweging. In zulke gevallen biedt de bevoegde autoriteit het recyclingbedrijf de gelegenheid zijn standpunt met betrekking tot het verzoek om maatregelen en de bijbehorende opmerkingen kenbaar te maken.
4. De bevoegde autoriteit stelt onverwijld, en in elk geval overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het nationale recht, de in lid 1 bedoelde personen die opmerkingen bij haar hebben ingediend in kennis van haar besluit inzake het al dan niet nemen van maatregelen, en motiveert dat besluit.
5. De lidstaten kunnen besluiten de leden 1 en 4 niet toe te passen in gevallen van een dreigende inbreuk op deze verordening.

Artikel 25

Toegang tot de rechter

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de in artikel 24, lid 1, bedoelde personen toegang hebben tot een procedure voor een rechtbank of een andere onafhankelijke en onpartijdige overheidsinstantie die bevoegd is de besluiten, de handelingen of het verzuim van de krachtens deze verordening bevoegde autoriteit aan de procedurele en materieelrechtelijke voorschriften te toetsen.
2. Deze verordening laat alle nationale wettelijke bepalingen tot regeling van de toegang tot de rechter en die volgens welke alle administratieve beroepsprocedures moeten zijn gevolgd alvorens een gerechtelijke procedure kan worden ingeleid, onverlet.

TITEL VI – SLOTBEPALINGEN

Artikel 26

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De bevoegdheid om de in de artikelen 5, 9, 10 en 15, bedoelde gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt de Commissie met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor onbepaalde tijd verleend.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in lid 2 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een overeenkomstig lid 2 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad daartegen geen bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 27

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 28

Overgangsbepaling

1. Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening wordt voor alle schepen een inventaris van gevaarlijke materialen opgesteld.
2. Vóór de bekendmaking van de Europese lijst kunnen de lidstaten buiten de Unie gevestigde inrichtingen erkennen voor scheepsrecycling op voorwaarde dat op grond van door de scheepseigenaar of de scheepsrecyclinginrichtingen verstrekte of anderszins verkregen gegevens is geconstateerd dat de scheepsrecyclinginrichting voldoet aan de vereisten van artikel 12.

Artikel 29

Wijziging van Verordening (EG) nr. 1013/2006

Aan artikel 1, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1013/2006 wordt het volgende punt toegevoegd:

"i) schepen die vallen onder Verordening (EU) nr. XX [*de volledige titel van deze verordening toevoegen*](*)".

(*) PB L [...], [...], blz. [..]".

Artikel 30

Toetsing

De Commissie toetst deze verordening uiterlijk twee jaar na de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag van Hongkong. Daarbij wordt overwogen inrichtingen die door de partijen bij het Verdrag van Hongkong zijn erkend in de Europese lijst van scheepsrecyclinginrichtingen op te nemen teneinde dubbel werk en administratieve lasten te voorkomen.

Artikel 31

Deze verordening treedt in werking op de 365e dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

LIJST VAN ITEMS VOOR DE INVENTARIS VAN GEVAARLIJKE MATERIALEN

1. Asbesthoudende materialen
2. Ozonafbrekend: gereguleerde stoffen als gedefinieerd in artikel 1, lid 4, van het Protocol van Montreal betreffende stoffen die de ozonlaag afbreken, welke zijn opgenomen in de bijlagen A, B, C of E bij dat protocol die van kracht zijn op het ogenblik van de toepassing of de interpretatie van deze bijlage. Ozonafbrekende stoffen die zich aan boord van een schip kunnen bevinden, omvatten, maar zijn niet beperkt tot:
 - halon 1211 broomchloordifluormethaan
 - halon 1301 broomtrifluormethaan halon 2402 1,2-dibroom-1,1,2,2-tetrafluorethaan (ook bekend als halon 114B2)
 - CFK-11 trichloorfluormethaan CFK-12 dichloorfluormethaan CFK-113 1,1,2-trichloor-1,2,2-trifluorethaan
 - CFK-114 1,2-dichloor-1,1,2,2-tetrafluorethaan CFK-115 chloorpentafluorethaan
3. Materialen die polychloorbifenylen (pcb's) bevatten
4. Krachtens bijlage I bij het Internationaal Verdrag inzake de beperking van schadelijke aangroeiwerende verfsystemen op schepen (AFS-verdrag) gereguleerde aangroeiwerende verbindingen en systemen
5. Materialen die perfluorooctaansulfonzuur en derivaten daarvan (PFOS) bevatten
6. Cadmium en cadmiumverbindingen
7. Zeswaardig chroom en zeswaardigchromiumverbindingen
8. Lood en loodverbindingen
9. Kwik en kwikverbindingen
10. Polybroombifenyl (PBB's)
11. Polybroomdifenylethers (PBDE's)
12. Polychloornaftalenen (meer dan 3 chlooratomen)
13. Radioactieve stoffen
14. Bepaalde gechloroerde paraffinen met een korte keten (alkanen, C10-C13, chloor)
15. Broomhoudende brandvertrager (HBCDD)

BIJLAGE II

FORMULIER VOOR HET RAPPORT OVER DE GEPLANDE AANVANG VAN DE SCHEEPSRECYCLING

..... (naam van de scheepsrecyclinginrichting)

gevestigd te (volledig adres van de scheepsrecyclinginrichting)

die is opgenomen in de krachtens Verordening (EU) nr. XXXX van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake scheepsrecycling opgestelde Europese lijst en die zijn erkend om scheepsrecycling te verrichten op gezag van de regering van

..... (plaats van erkenning)

door (volledige naam van de bevoegde autoriteit)

op (dd/mm/jjjj)..... (datum van afgifte)

meldt hierbij dat de scheepsrecyclinginrichting in elk opzicht geschikt is om de recycling van het vaartuig (IMO-nummer) aan te vatten.

Het "geschikt voor recycling"-certificaat dat krachtens Verordening (EU) nr. XXXX van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake scheepsrecycling is afgegeven op gezag van de regering van

..... (volledige naam van de staat)

door (volledige naam van de persoon of de organisatie die daartoe krachtens Verordening (EU) nr. XXXX is gemachtigd)

op (dd/mm/jjjj)..... (datum van afgifte) is bijgevoegd.

Handtekening.....

BIJLAGE III

FORMULIER VOOR DE VOLTOOIINGSVERKLARING VAN DE SCHEEPSRECYCLING

Dit document is een voltooiingsverklaring voor de scheepsrecycling van (naam van het schip bij ontvangst voor recycling / op het moment van uitschrijving).

Gegevens van het schip bij de ontvangst voor recycling

Identificatienummer of -letters	
Haven van registratie	
Brutotonnage	
IMO-nummer	
Naam en adres van de scheepseigenaar	
IMO-identificatienummer voor geregistreerde eigenaren	
IMO-bedrijfsidentificatienummer	
Bouwdatum	

HIERBIJ BEVESTIG IK DAT:

het schip is gerecycled overeenkomstig het scheepsrecyclingplan en Verordening (EU) nr. XXXX van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake scheepsrecycling te

..... (naam en locatie van de erkende scheepsrecyclinginrichting)

en dat de recycling van het schip is voltooid op: (dd/mm/jjjj)
(datum van voltooiing)

Afgegeven te (plaats van afgifte van de voltooiingsverklaring) op
(dd/mm/jjjj) (datum van afgifte)

(handtekening van de eigenaar van de scheepsrecyclinginrichting of van een vertegenwoordiger die namens de scheepseigenaar optreedt)

BIJLAGE IV

FORMULIER VOOR HET INVENTARISCERTIFICAAT

(officieel zegel) (staat)

Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) nr. XXXX van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake scheepsrecycling (hierna "de verordening" genoemd)

op gezag van de regering van

.....(*volledige naam van de staat*)

door

.....(*krachtens de verordening gemachtigde persoon of organisatie*)

Gegevens van het schip

Naam van het schip	
Identificatienummer of -letters	
Haven van registratie	
Brutotonnage	
IMO-nummer	
Naam en adres van de sloopseigneur	
IMO-identificatienummer voor geregistreerde eigenaars	
IMO-bedrijfsidentificatienummer	
Bouwdatum	

Gegevens van deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen

Identificatie-/verificatienummer deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen:

.....

BIJ DEZEN VERKLAAR IK:

1. dat het schip is geïnspecteerd overeenkomstig artikel 8 van de verordening;

2. dat uit de inspectie blijkt dat deel I van de inventaris van gevaarlijke materialen volledig voldoet aan de toepasselijke vereisten van de verordening.

Einddatum van de inspectie waarop dit certificaat is gebaseerd:
.....(dd/mm/jjjj).

Dit certificaat is geldig tot en met(dd/mm/jjjj).

Afgegeven te:(plaats van afgifte van het certificaat)

(dd/mm/jjjj)

(datum van afgifte) (handtekening van de naar behoren gemachtigde functionaris die het certificaat heeft afgegeven)

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang het geval)

GOEDKEURING VOOR DE VERLENGING VAN DE GELDIGHEID VAN EEN CERTIFICAAT DAT MINDER DAN VIJF JAAR GELDIG IS²⁷

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van de Verordening en dit certificaat wordt overeenkomstig artikel 10 van de verordening als geldig geaccepteerd tot en met (dd/mm/jjjj):

Handtekening:.....(handtekening van de naar behoren gemachtigde functionaris)

Plaats:

Datum: (dd/mm/jjjj)

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang het geval)

AANTEKENING BIJ VOLTOOIING VAN DE HERINSPECTIE²⁸

Het schip voldoet aan de desbetreffende bepalingen van de Verordening en dit certificaat wordt overeenkomstig artikel 10 van de verordening als geldig geaccepteerd tot en met (dd/mm/jjjj):.....

Handtekening:.....(handtekening van de naar behoren gemachtigde functionaris)

Plaats:

Datum: (dd/mm/jjjj)

²⁷ Deze bladzijde van de goedkeuring wordt bij het onderzoek gefotokopieerd en bij het certificaat gevoegd indien de overheid dat nodig acht.

²⁸ Deze bladzijde van de goedkeuring wordt bij het onderzoek gefotokopieerd en bij het certificaat gevoegd indien de overheid dat nodig acht.

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang het geval)

**AANTEKENING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEID VAN HET
CERTIFICAAT TOT HET BEREIKEN VAN DE HAVEN VAN INSPECTIE OF
VOOR EEN GEDOOGPERIODE²⁹**

Dit certificaat wordt overeenkomstig artikel 10 van de verordening als geldig geaccepteerd tot
en met (dd/mm/jjjj):.....

Handtekening: *(handtekening van de naar behoren gemachtigde
functionaris)*

Plaats:.....

Datum: (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang het geval)

AANTEKENING VOOR EXTRA INSPECTIE³⁰

Bij een extra inspectie overeenkomstig artikel 8 van de verordening is vastgesteld dat het
schip aan de desbetreffende bepalingen van de verordening voldoet.

Handtekening: *(handtekening van de naar behoren gemachtigde
functionaris)*

Plaats:.....

Datum: (dd/mm/jjjj).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang het geval)

²⁹ Deze bladzijde van de goedkeuring wordt bij het onderzoek gefotokopieerd en bij het certificaat
gevoegd indien de overheid dat nodig acht.

³⁰ Deze bladzijde van de goedkeuring wordt bij het onderzoek gefotokopieerd en bij het certificaat
gevoegd indien de overheid dat nodig acht.

BIJLAGE V

FORMULIER VOOR HET "GESCHIKT VOOR RECYCLING"-CERTIFICAAT

(officieel zegel) (staat)

Afgegeven overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) nr. XXXX van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake scheepsrecycling (hierna "de verordening" genoemd) op gezag van de regering van:

.....(volledige naam van de staat)

door

..... (de persoon of de organisatie die daartoe krachtens de verordening is gemachtigd)

Gegevens van het schip

Naam van schip	
Identificatienummer of -letters	
Haven van registratie	
Brutotonnage	
IMO-nummer	
Naam en adres van de scheepeigenaar	
IMO-identificatienummer voor geregistreerde eigenaars	
IMO-bedrijfsidentificatienummer	
Bouwdatum	

Gegevens van de inrichtingen voor scheepsrecycling

Naam van de scheepsrecyclinginrichting	
Identificatienummer recyclingbedrijf ³¹	

³¹ Identificatienummer zoals aangegeven in de Europese lijst.

Volledig adres	
Vervaldatum van het document ter staving van de naleving van de verordening	

Gegevens van de inventaris van gevaarlijke materialen

Identificatie-/verificatienummer inventaris van gevaarlijke materialen.....

Gegevens van het scheepsrecyclingplan

Identificatie-/verificatienummer scheepsrecyclingplan:.....

Opmerking: Het krachtens artikel 7 van de verordening vereiste scheepsrecyclingplan vormt een essentieel onderdeel van het "geschikt voor recycling"-certificaat en moet het "geschikt voor recycling"-certificaat te allen tijde vergezellen.

BIJ DEZEN VERKLAAR IK:

1. dat het schip is geïnspecteerd overeenkomstig artikel 8 van de verordening;
2. dat het schip overeenkomstig artikel 5 van de verordening over een geldige inventaris van gevaarlijke materialen beschikt;
3. dat het krachtens artikel 7 van de verordening vereiste scheepsrecyclingplan een getrouwe weergave vormt van de gegevens in de krachtens artikel 5 van de verordening vereiste inventaris van gevaarlijke materialen en gegevens inzake de vaststelling, de handhaving en de monitoring van de "veilig te betreden"- en de "veilig voor heetwerk"-criteria bevat.
4. dat de scheepsrecyclinginrichting waar dit schip wordt gerecycled overeenkomstig artikel 16 van de verordening is opgenomen in de Europese lijst.

Dit certificaat is geldig tot en met (dd/mm/jjjj)..... (datum)

Afgegeven te(plaats van afgifte van het certificaat)

(dd/mm/jjjj)

(datum van afgifte) (handtekening van de naar behoren gemachtigde functionaris die het certificaat heeft afgegeven)

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang van het geval)

**AANTEKENING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEID VAN HET
CERTIFICAAT TOT HET BEREIKEN VAN DE
SCHEEPSRECYCLINGINRICHTING OF VOOR EEN GEDOOGPERIODE³²**

Dit certificaat wordt overeenkomstig artikel 8 van de verordening als geldig geaccepteerd voor een enkele rechtstreekse reis

van de haven van:

naar de haven van:.....

Handtekening: (*handtekening van de naar behoren gemachtigde functionaris*)

Plaats:.....

Datum: (*dd/mm/jjjj*).....

(zegel of stempel van de autoriteit, naargelang van toepassing)

³² Deze bladzijde van de goedkeuring wordt gefotokopieerd en bij het certificaat gevoegd indien de overheid dat nodig acht.

BIJLAGE VI

FORMULIER INZAKE DE IDENTIFICATIE VAN DE SCHEEPSRECYCLINGINRICHTING

Identificatie van de scheepsrecyclinginrichting

Naam van de scheepsrecyclinginrichting	
Identificatienummer scheepsrecyclingbedrijf	
Volledig adres van de scheepsrecyclinginrichting	
Belangrijkste contactpersoon	
Telefoonnummer	
E-mailadres	
Naam, adres en contactgegevens van het recyclingbedrijf	
Werktaal of -talen	