

Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene

Regulamentul nr. 1257/2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE (Text cu relevanță pentru SEE)

Număr celex: 32013R1257

În vigoare de la 30 decembrie 2013

Consolidarea din data de **18 ianuarie 2023** are la bază [publicarea din Jurnalul Oficial al Uniunii Europene](#) nr. 330 din 10 decembrie 2013

Include modificările aduse prin următoarele acte: Decizie [853/2018](#).
Ultimul amendament în 04 iulie 2018.

Formă actualizată la data de 18 ianuarie 2023. Validat de ECOTECA.

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere [Tratatul](#) privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 [alineatul \(1\)](#),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Navele care constituie deșeuri și care fac obiectul unui transport transfrontalier în vederea reciclării sunt reglementate de [Convenția](#) de la Basel din 22 martie 1989 privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora ("Convenția de la Basel") și de Regulamentul (CE) [nr. 1013/2006](#) al Parlamentului European și al Consiliului. Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 pune în aplicare Convenția de la Basel, precum și un amendament la aceasta adoptat în 1995, care încă nu a intrat în vigoare la nivel internațional și care interzice exporturile de deșeuri periculoase către țări care nu sunt membre ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE). Asemenea nave sunt, în general, clasificate drept deșeuri periculoase și se interzice exportarea lor din Uniune în vederea reciclării în instalații din țări care nu sunt membre ale OCDE.

(2) Mecanismele de monitorizare a aplicării și de aplicare a dreptului Uniunii și a dreptului internațional în vigoare nu sunt adaptate la specificul navelor și al transportului maritim

internațional. Eforturile care presupun cooperarea inter-agenții între Organizația Internațională a Muncii (OIM), Organizația Maritimă Internațională (OMI) și Secretariatul Convenției de la Basel au dus la un acord cu privire la introducerea de cerințe obligatorii, la nivel global, menite să asigure o soluție eficientă și eficace pentru practicile nesigure și neecologice de reciclare a navelor, sub forma Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor ("Convenția de la Hong Kong").

(3) Actuala capacitate de reciclare a navelor din țările OCDE, accesibilă din punct de vedere juridic navelor care arborează pavilionul unui stat membru, este insuficientă. Capacitatea actuală de reciclare sigură și ecologică a navelor în țările care nu sunt membre ale OCDE este suficientă pentru a trata toate navele care arborează pavilionul unui stat membru și se preconizează o extindere continuă până în 2015 ca urmare a acțiunilor întreprinse de țările care practică reciclarea în vederea îndeplinirii cerințelor Convenției de la Hong Kong.

(4) Convenția de la Hong Kong a fost adoptată la 15 mai 2009 sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale. Convenția de la Hong Kong va intra în vigoare la 24 de luni de la ratificarea sa de către cel puțin 15 state ale căror flote comerciale reprezintă în total cel puțin 40% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale și al căror volum maxim anual de reciclare a navelor din ultimii 10 ani reprezintă în total nu mai puțin de trei la sută din tonajul brut al ansamblului flotelor comerciale aparținând aceluiași state. Convenția respectivă vizează proiectarea, construirea, exploatarea și pregătirea navelor astfel încât să se faciliteze reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic, fără a pune în pericol siguranța și eficiența operațională a navelor. Totodată, aceasta vizează exploatarea instalațiilor de reciclare a navelor într-un mod sigur și rațional din punct de vedere ecologic, precum și stabilirea unui mecanism corespunzător de asigurare a respectării legislației pentru reciclarea navelor.

(5) Prezentul regulament are ca scop facilitarea ratificării anticipate a Convenției de la Hong Kong, atât în cadrul Uniunii, cât și în țări terțe, prin aplicarea unor controale proporționale pentru navele și instalațiile de reciclare a navelor în baza convenției respective.

(6) Convenția de la Hong Kong prevede în mod explicit luarea de către părți a unor măsuri mai riguroase în conformitate cu dreptul internațional, cu privire la reciclarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a navelor, cu scopul de a preveni, diminua sau reduce la minimum orice efecte negative asupra sănătății umane și asupra mediului. În acest context, prezentul regulament ar trebui să ofere protecție față de eventualele efecte negative ale materialelor periculoase la bordul tuturor navelor care fac escală într-un port sau ancoraj al unui stat membru, asigurând totodată respectarea dispozițiilor aplicabile materialelor respective în temeiul dreptului internațional. Pentru a asigura monitorizarea respectării cerințelor legate de materialele periculoase în temeiul prezentului regulament, statele membre ar trebui să aplice dispozițiile de drept intern pentru punerea în aplicare a [Directivei 2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului. În prezent, inspectorii care desfășoară controlul statului portului sunt însărcinați cu inspectarea certificării și cu testarea în mod activ a prezenței materialelor periculoase, inclusiv a azbestului, în temeiul [Convenției](#) internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare

("SOLAS"). Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului de port furnizează o abordare armonizată pentru aceste activități.

(7) Prezentul regulament are de asemenea ca scop reducerea disparităților dintre operatorii din Uniune, cei din țările membre ale OCDE și cei din țările terțe relevante în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă și de standarde de mediu, precum și direcționarea navelor care arborează pavilionul unui stat membru către instalații de reciclare a navelor care practică metode sigure și raționale din punct de vedere ecologic de dezmembrare a navelor, în locul instalațiilor actuale care nu corespund standardelor, astfel cum se întâmplă în practica curentă. Astfel, ar crește și competitivitatea reciclării și procesării sigure și ecologice a navelor în instalații de reciclare a navelor situate într-un stat membru. Stabilirea unei liste europene a instalațiilor de reciclare a navelor ("lista europeană") care îndeplinesc cerințele prevăzute de prezentul regulament ar contribui la atingerea acestor obiective, precum și la o mai bună aplicare a legislației prin facilitarea controlului exercitat de statele membre al căror pavilion este arborat de nava trimisă la reciclare. Aceste cerințe aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor ar trebui să se bazeze pe cerințele Convenției de la Hong Kong. În această privință, instalațiile de reciclare a navelor aprobate în conformitate cu prezentul regulament ar trebui să îndeplinească cerințele necesare pentru a asigura protecția mediului, a sănătății și a siguranței lucrătorilor, precum și gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor recuperate în urma reciclării navelor. Pentru instalațiile de reciclare a navelor situate într-o țară terță, cerințele ar trebui să atingă un nivel înalt de protecție a sănătății umane și a mediului, care să fie în general echivalent cu cel din Uniune. Instalațiile de reciclare a navelor care nu îndeplinesc aceste cerințe minime nu ar trebui, în consecință, să fie incluse pe lista europeană.

(8) Ar trebui să se aplice principiul egalității în dreptul Uniunii și să monitorizeze aplicarea sa, în special atunci când se creează și se actualizează lista europeană în ceea ce privește instalațiile de reciclare a navelor situate într-un stat membru și instalațiile de reciclare a navelor situate într-o țară terță care respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament.

(9) Statele membre sunt încurajate să adopte măsuri adecvate pentru a se asigura că navele excluse din domeniul de aplicare a prezentului regulament acționează într-un mod coerent cu prezentul regulament, în măsura în care acest lucru este rezonabil și practicabil.

(10) Pentru a evita duplicarea este necesară excluderea de la aplicarea Regulamentului (CE) [nr. 1013/2006](#) și, respectiv, de la aplicarea [Directivei 2008/98/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului, a navelor care arborează pavilionul unui stat membru care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament. Regulamentul (CE) nr. 1013/2006 se aplică transferurilor de deșeuri din Uniune, sub rezerva excluderii pentru anumite categorii de deșeuri în cazul cărora se aplică un regim alternativ. Prezentul regulament impune ca navele care intră în domeniul său de aplicare să fie supuse unor controale pe durata ciclului lor de viață și urmărește reciclarea în siguranță a acestor nave într-un mod rațional din punct de vedere ecologic. Prin urmare, este adecvat să se specifice faptul că o navă care face obiectul unui regim de control alternativ pe durata ciclului său de viață în temeiul prezentului regulament nu ar trebui să facă obiectul Regulamentului (CE) nr. 1013/2006. Navele care nu intră în domeniul de aplicare a Convenției de

la Hong Kong și a prezentului regulament și orice deșeuri de la bordul unei nave, altele decât deșeurile generate prin exploatare, ar trebui să facă în continuare obiectul Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și al Directivei 2008/98/CE și, respectiv, al [Directivei 2008/99/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului.

(11) Se recunoaște de asemenea faptul că navele continuă să facă obiectul altor convenții internaționale pentru a asigura exploatarea lor în siguranță pe mare pe durata operațională a ciclului lor de viață și, deși pot exercita anumite drepturi și libertăți în materie de navigație, navele sunt obligate să notifice în prealabil intrarea lor în port. Statele membre ar trebui să poată alege să aplice controale suplimentare în conformitate cu alte tratate internaționale. Prin urmare, nu se consideră necesară includerea unor controale de tranzit suplimentare în cadrul prezentului regulament.

(12) În ceea ce privește interpretarea cerințelor prezentului regulament, ar trebui să se țină seama de orientările elaborate de OMI ("orientările OMI") în sprijinul Convenției de la Hong Kong.

(13) În înțelesul prezentului regulament, termenul "reciclare" nu ar trebui să aibă același înțeles ca cel definit în [Directiva 2008/98/CE](#). Prezentul regulament ar trebui, prin urmare, să introducă o definiție specifică a termenului de "reciclare a navelor".

(14) Regulamentul (CE) [nr. 1272/2008](#) al Parlamentului European și al Consiliului pune în aplicare la nivelul Uniunii Sistemul armonizat global de clasificare și etichetare a substanțelor chimice. Alături de [Directiva 67/548/CEE](#) a Consiliului și de [Directiva 1999/45/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului, respectivul regulament furnizează orientări utile pentru a stabili dacă un material este periculos.

(15) Păstrarea unui inventar al materialelor periculoase de la bordul unei nave pe durata ciclului de viață al acesteia este o cerință-cheie stabilită în cadrul Convenției de la Hong Kong și al prezentului regulament. În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Convenția de la Hong Kong, o navă destinată să fie reciclată ar trebui să minimizeze cantitățile de deșeuri generate prin exploatare în cursul perioadei care precede intrarea în instalația de reciclare a navelor. Dacă deșeurile generate prin exploatare sunt destinate să fie transferate împreună cu nava către o instalație de reciclare a navelor, cantitățile aproximative și amplasarea acestor deșeuri ar trebui enumerate în partea II a inventarului.

(16) Statele membre ar trebui să ia măsuri pentru a preveni eludarea normelor de reciclare a navelor și să crească transparența în ceea ce privește reciclarea navelor. Conform prevederilor Convenției de la Hong Kong, statele membre ar trebui să comunice informații privind navele cărora li s-a emis un certificat de inventar, navele pentru care s-a primit o declarație de finalizare, precum și informații privind reciclarea ilegală a navelor și măsurile subsecvente care au fost luate.

(17) Statele membre ar trebui să stabilească normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să se asigure că sancțiunile respective sunt aplicate, cu scopul de a preveni eludarea normelor privind reciclarea navelor. Sancțiunile, care pot fi de natură civilă sau administrativă, ar trebui să fie eficace, proporționale și disuasive.

(18) În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, instanțele statelor membre trebuie să interpreteze, în cea mai mare măsură posibilă, normele procedurale referitoare la condițiile care trebuie îndeplinite pentru a sesiza o instanță administrativă sau judiciară în conformitate cu obiectivele prevăzute la articolul 9 [alineatul \(3\)](#) din Convenția de la Aarhus.

(19) În vederea protecției sănătății umane și a mediului și ținând seama de principiul "poluatorul plătește", Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea instituirii unui mecanism financiar aplicabil tuturor navelor care fac escală într-un port sau ancoraj al unui stat membru, indiferent de pavilionul arborat, pentru a genera resurse care să faciliteze reciclarea și procesarea navelor într-un mod rațional din punct de vedere ecologic, fără a crea stimulente de a arboră un pavilion străin.

(20) Pentru a ține seama de evoluțiile privind Convenția de la Hong Kong, competența de a adopta acte în conformitate cu [articolul 290](#) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește actualizarea [anexelor I și II](#) la prezentul regulament. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și în mod corespunzător, a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.

(21) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) [nr. 182/2011](#) al Parlamentului European și al Consiliului.

(22) Deoarece obiectivul prezentului regulament de a preveni, reduce sau elimina efectele negative asupra sănătății umane și mediului provocate de reciclarea, exploatarea și întreținerea navelor care arborează pavilionul unui stat membru nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim și al reciclării navelor, însă ținând cont de amploarea și efectele sale, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la [articolul 5](#) din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

TITLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1 Obiect și scop Scopul prezentului regulament este de a preveni, diminua, reduce la minimum și, în măsura în care este fezabil, de a elimina accidentele, vătămarea corporală și alte efecte negative asupra sănătății umane și mediului provocate de reciclarea navelor. Scopul prezentului regulament este de a spori siguranța, protecția sănătății umane și a mediului marin din Uniune pe durata ciclului de viață al navelor, asigurând în special faptul că deșeurile

periculoase provenite în urma reciclării navelor fac obiectul unei gestionări raționale din punct de vedere ecologic.

De asemenea, prezentul regulament prevede norme pentru asigurarea gestionării corespunzătoare a materialelor periculoase la bordul navelor.

Prezentul regulament urmărește, de asemenea, facilitarea ratificării Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor din 2009 ("Convenția de la Hong Kong").

Articolul 2 Domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament, cu excepția [articolului 12](#), se aplică navelor care arborează pavilionul unui stat membru.

[Articolul 12](#) se aplică navelor care arborează pavilionul unei țări terțe care fac escală într-un port sau ancoraj al unui stat membru.

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

- (a) navelor de război, navelor auxiliare sau altor nave deținute sau exploatate de un stat și utilizate, la momentul respectiv, numai în scopul prestării unui serviciu public necomercial;
- (b) navelor cu un tonaj brut (TB) mai mic de 500 TB;
- (c) navelor exploatate, pe toată durata lor de viață, numai în apele aflate sub suveranitatea sau jurisdicția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava.

Articolul 3 Definiții (1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. "navă" înseamnă orice tip de navă exploatată sau care a fost exploatată în mediul marin, și include submersibilele, ambarcațiunile plutitoare, platformele plutitoare, platformele autoridicătoare, unitățile plutitoare de stocare (FSU – Floating Storage Unit) și unitățile plutitoare de stocare și descărcare a producției (FPSO – Floating Production Storage and Offloading Unit), precum și navele de pe care s-au eliminat echipamentele sau care sunt remorcate;

2. "navă nouă" înseamnă o navă pentru care:

- (a) contractul de construcție este depus la data aplicării prezentului regulament sau ulterior;
- (b) în lipsa unui contract de construcție, chila este deja așezată sau construcția se află într-un stadiu similar în termen de șase luni de la data aplicării prezentului regulament sau ulterior; sau
- (c) livrarea are loc în termen de 30 de luni de la data aplicării prezentului regulament sau ulterior;

3. "petrolier" înseamnă un petrolier conform definiției din anexa I la [Convenția](#) pentru prevenirea poluării de către nave ("Convenția MARPOL") sau un transportator de substanțe lichide nocive (SLN) conform definiției din anexa II la convenția respectivă;

4. "materiale periculoase" înseamnă orice material sau substanță care este de natură să pună în pericol sănătatea umană și/sau mediul înconjurător;

5. "deșeuri generate prin exploatare" înseamnă ape uzate și reziduuri generate prin exploatarea normală a navelor, în condițiile impuse de [Convenția](#) MARPOL;

6. "reciclarea navelor" înseamnă activitatea de dezmembrare completă sau parțială a unei nave într-o instalație de reciclare a navelor, pentru a recupera componentele și materialele în vederea prelucrării, a pregătirii pentru reutilizare sau a reutilizării, asigurând-se totodată managementul materialelor periculoase și altor materiale, și include operațiuni conexe, precum stocarea și

tratarea in situ a componentelor și materialelor, însă nu și prelucrarea lor ulterioară sau eliminarea lor în instalații distincte;

7. "instalație de reciclare a navelor" înseamnă o zonă definită care poate fi un șantier sau o instalație situată într-un stat membru sau într-o țară terță și utilizată pentru reciclarea navelor;

8. "societate de reciclare a navelor" înseamnă proprietarul instalației de reciclare a navelor sau orice altă organizație sau persoană căruia proprietarul instalației de reciclare a navelor i-a încredințat responsabilitatea desfășurării activității de reciclare a navelor;

9. "administrație" înseamnă o autoritate guvernamentală desemnată de un stat membru ca fiind responsabilă pentru sarcinile referitoare la navele care arborează pavilionul său sau la navele care sunt exploatate sub autoritatea sa;

10. "organizație recunoscută" înseamnă o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) [nr. 391/2009](#) al Parlamentului European și al Consiliului;

11. "autoritate competentă" înseamnă o autoritate guvernamentală sau autorități guvernamentale desemnată/desemnate de un stat membru sau o țară terță ca fiind responsabilă/responsabile de instalațiile de reciclare a navelor, într-o anumită zonă geografică sau într-un anumit domeniu de competență, referitor la toate operațiunile aflate sub jurisdicția statului respectiv;

12. "tonaj brut" înseamnă tonajul brut (TB) calculat în conformitate cu reglementările privind măsurarea tonajului prevăzute de anexa I la [Convenția](#) internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969, sau de alte convenții ulterioare;

13. "persoană competentă" înseamnă o persoană cu calificări și formare adecvate, precum și cu cunoștințe, experiență și competențe suficiente pentru îndeplinirea activităților specifice;

14. "armator" înseamnă persoana fizică sau juridică înregistrată ca proprietară a navei, inclusiv persoana fizică sau juridică ce are nava în proprietate pentru o perioadă limitată în așteptarea vânzării sau transferului acesteia către o instalație de reciclare a navelor, sau, în absența înmatriculării, persoana fizică sau juridică care deține în proprietate nava sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul de navă nudă, căruia proprietarul navei i-a încredințat responsabilitatea exploatării navei și o persoană juridică care exploatează o navă deținută de stat;

15. "instalare nouă" înseamnă instalarea de sisteme, echipamente, materiale izolatoare sau alte materiale pe o navă, după data aplicării prezentului regulament;

16. "plan de reciclare a navei" înseamnă un plan elaborat de operatorul instalației de reciclare a navelor pentru fiecare navă în parte pentru a fi reciclată sub responsabilitatea sa, ținând seama de orientările și de rezoluțiile relevante ale OMI;

17. "plan referitor la instalația de reciclare a navelor" înseamnă un plan elaborat de operatorul instalației de reciclare a navelor și adoptat de consiliul sau de organul de conducere corespunzător al societății de reciclare a navelor, care descrie procesele și procedurile operaționale aplicate în reciclarea navelor în cadrul instalației de reciclare a navelor și care reglementează, în special, siguranța și formarea lucrătorilor, protecția sănătății umane și a mediului, rolurile și responsabilitățile personalului, capacitatea de pregătire și intervenție pentru

situații de urgență, precum și sistemele de monitorizare, raportare și ținere de evidențe, luând în considerare orientările și rezoluțiile relevante ale OMI;

18. "criterii de siguranță în vederea intrării într-un spațiu" înseamnă criteriile pe care le îndeplinește un spațiu care respectă următoarele condiții:

(a) conținutul de oxigen din atmosferă și concentrația de vapori inflamabili nu depășesc limitele de siguranță;

(b) concentrația de materiale toxice din atmosferă nu depășește limitele admisibile;

(c) reziduurile sau materialele asociate cu activitatea autorizată de persoana competentă nu vor produce scurgeri necontrolate de materiale toxice sau o concentrație periculoasă de vapori inflamabili în condițiile atmosferice care se mențin conform instrucțiunilor;

19. "criterii de siguranță în vederea lucrului la cald" înseamnă criteriile pe care le îndeplinește un spațiu care respectă următoarele condiții:

(a) existența unor condiții de siguranță, care nu prezintă risc de explozie, inclusiv condiții de absență a gazelor, în vederea utilizării echipamentelor de sudură cu arc electric sau de sudură cu gaze, a echipamentelor de tăiere sau ardere sau a altor forme de flacără deschisă, precum și pentru operațiunile de încălzire, polizare sau care generează scântei;

(b) îndeplinește criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu stabilite la punctul 18;

(c) condițiile atmosferice existente nu se schimbă ca rezultat al lucrului la cald;

(d) toate spațiile adiacente au fost curățate sau neutralizate sau tratate suficient pentru a preveni declanșarea sau propagarea unui incendiu;

20. "declarație de finalizare" înseamnă o declarație emisă de operatorul instalației de reciclare a navelor cu privire la finalizarea reciclării navei în conformitate cu prezentul regulament;

21. "certificat de inventar" înseamnă un certificat specific fiecărei nave, care este emis pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru în conformitate cu [articolul 9](#) și care este însoțit de un inventar al materialelor periculoase în conformitate cu [articolul 5](#);

22. "certificat de pregătire pentru reciclare" înseamnă un certificat specific fiecărei nave care este emis pentru navele care arborează un pavilion al unui stat membru în conformitate cu [articolul 9 alineatul \(9\)](#), și este însoțit de un inventar al materialelor periculoase în conformitate cu [articolul 5 alineatul \(7\)](#) și de planul aprobat de reciclare a navei în conformitate cu [articolul 7](#);

23. "declarație de conformitate" înseamnă un certificat specific fiecărei nave care este emis pentru navele care arborează pavilionul unei țări terțe și care este însoțit de un inventar al materialelor periculoase în conformitate cu [articolul 12](#);

24. "tone deplasament ușor (LDT)" înseamnă greutatea unei nave în tone, fără marfă, combustibil, ulei de lubrifiere în rezervoare, apă de balast, apă potabilă și apă de alimentare, provizii, pasageri, echipaj și efectele acestora și reprezintă suma greutăților cocii, structurii, mașinilor, echipamentului și dispozitivelor navei.

(2) În sensul articolului 7 alineatul (2) [litera \(d\)](#) și al [articolelor 13, 15 și 16](#):

(a) "deșeu", "deșeu periculos", "tratare" și "gestionarea deșeurilor" au același înțeles ca în [articolul 3](#) din Directiva 2008/98/CE;

(b) "inspecție la fața locului" înseamnă o inspecție a instalației de reciclare a navelor prin care se verifică dacă starea la fața locului este conformă cu cea descrisă în documentele relevante furnizate;

(c) "lucrător" înseamnă orice persoană care prestează o muncă, în mod regulat sau temporar, în contextul unui raport de muncă, inclusiv personalul care lucrează pentru contractanți și subcontractanți;

(d) "gestionare rațională din punct de vedere ecologic" înseamnă adoptarea tuturor măsurilor practice prin care se asigură că deșeurile și materialele periculoase sunt gestionate astfel încât să se protejeze sănătatea oamenilor și mediul împotriva efectelor negative care pot fi cauzate de deșeurile și materialele respective.

(3) În sensul punctului 1 subpunctul 13, o persoană competentă poate fi un lucrător calificat sau un membru al personalului de conducere capabil să recunoască și să evalueze riscurile profesionale, pericolele și expunerea lucrătorilor la materiale potențial periculoase sau la condiții de insecuritate în cadrul unei instalații de reciclare a navelor și care este capabil să indice protecția necesară și măsurile de precauție necesare a fi luate pentru a elimina sau reduce aceste pericole, riscuri sau expuneri.

Fără a aduce atingere [Directivei 2005/36/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului, autoritatea competentă poate defini criterii adecvate pentru desemnarea unor astfel de persoane și poate determina natura sarcinilor care le sunt încredințate.

TITLUL II NAVE

Articolul 4 Controlul materialelor periculoase Instalarea sau utilizarea de materiale periculoase menționate în [anexa I](#) la bordul navelor este interzisă sau restricționată astfel cum se specifică în anexa I, fără a aduce atingere altor cerințelor prevăzute de dreptul Uniunii care pot impune măsuri suplimentare.

Articolul 5 Inventarul materialelor periculoase (1) Fiecare navă nouă are la bord un inventar al materialelor periculoase, care identifică cel puțin materialele periculoase menționate în [anexa II](#) și prezente în structura sau în echipamentele navei, precum și amplasarea acestora și cantitățile aproximative.

(2) Sub rezerva articolului 32 alineatul (2) [litera \(b\)](#), navele existente respectă dispozițiile de la alineatul (1), în măsura în care este posibil.

În cazul navelor care urmează să fie reciclate, acestea respectă dispozițiile de la alineatul (1) din prezentul articol, în măsura în care este posibil, de la data publicării listei europene a instalațiilor de reciclare a navelor ("lista europeană"), astfel cum este prevăzută la articolul 16 [alineatul \(2\)](#).

Sub rezerva articolului 32 alineatul (2) [litera \(b\)](#), la elaborarea inventarului materialelor periculoase sunt identificate, cel puțin, materialele periculoase listate în [anexa I](#).

(3) Inventarul materialelor periculoase:

(a) este specific fiecărei nave;

(b) face dovada faptului că nava respectă interdicția sau restricțiile cu privire la instalarea sau utilizarea de materiale periculoase în conformitate cu [articolul 4](#);

(c) este compilat în conformitate cu orientările OMI;

(d) este verificat fie de către administrație, fie de către o organizație recunoscută autorizată de aceasta.

(4) Pe lângă dispozițiile de la alineatul (3), pentru navele existente se elaborează un plan care să descrie controlul vizual sau prin eșantionare care a stat la baza întocmirii inventarului materialelor periculoase și ținând cont de orientările relevante ale OMI.

(5) Inventarul materialelor periculoase este compus din trei părți:

(a) o listă a materialelor periculoase menționate în [anexele I și II](#), în conformitate cu dispozițiile alineatelor (1) și (2) din prezentul articol, și prezente în structura sau echipamentele navei, cu indicarea amplasării lor și cantitățile lor aproximative (partea I);

(b) o listă a deșeurilor generate prin exploatare aflate la bordul navei (partea II);

(c) o listă a stocurilor aflate la bordul navei (partea III).

(6) Partea I din inventarul materialelor periculoase este menținută și actualizată corespunzător pe parcursul duratei de viață operaționale a navei, astfel încât să reflecte noile instalații care conțin oricare dintre materialele periculoase menționate în anexa II și modificările relevante în ceea ce privește structura și echipamentele navei.

(7) Înainte de reciclare și ținând cont de orientările relevante ale OMI, inventarul materialelor periculoase include, în afara părții I menținute și actualizate corespunzător, și partea II referitoare la deșeurile generate prin exploatare, precum și partea III referitoare la stocuri și este verificat de către administrație sau de către o organizație recunoscută autorizată de aceasta.

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu [articolul 24](#), în ceea ce privește actualizarea listei articolelor din inventarul materialelor periculoase din [anexele I și II](#) pentru a asigura faptul că listele includ cel puțin substanțele listate în apendicele 1 și 2 la Convenția de la Hong Kong.

Comisia adoptă un act delegat separat cu privire la fiecare substanță adăugată sau eliminată din [anexele I](#) sau [II](#).

Articolul 6 Cerințe generale pentru armatori (1) La pregătirea unei nave pentru reciclare, armatorii:

(a) furnizează operatorului instalației de reciclare a navelor toate informațiile relevante în legătură cu nava, necesare pentru elaborarea planului de reciclare a navei prevăzut la [articolul 7](#);

(b) notifică în scris administrației relevante, într-un termen stabilit de respectiva administrație, intenția de a recicla nava într-o anumită instalație sau în anumite instalații de reciclare a navelor.

Notificarea include cel puțin următoarele:

(i) inventarul materialelor periculoase; și

(ii) toate informațiile relevante în legătură cu nava prevăzute la litera (a).

(2) Armatorii se asigură că navele destinate reciclării:

(a) sunt reciclate doar în cadrul instalațiilor de reciclare a navelor care sunt incluse pe lista europeană;

(b) în perioada de dinaintea intrării în instalația de reciclare a navelor, efectuează operațiuni astfel încât să reducă la minimum cantitatea de reziduuri de încărcătură, resturi de păcură și deșeuri generate prin exploatare rămase la bord;

(c) înaintea oricărei reciclări a navei și după primirea planului de reciclare a navei aprobat în conformitate cu articolul 7 [alineatul \(3\)](#), dețin un certificat de pregătire pentru reciclare emis de către administrație sau de către o organizație recunoscută autorizată de aceasta.

(3) Armatorii se asigură că tancurile de marfă și camerele pompelor aparținând petrolierelor care ajung în instalația de reciclare a navelor sunt într-o stare care să permită eliberarea unui certificat de îndeplinire a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald.

(4) Armatorii pun la dispoziția operatorului instalației de reciclare a navelor o copie a certificatului de pregătire pentru reciclare emis în conformitate cu [articolul 9](#).

(5) Armatorii sunt responsabili pentru navă și iau măsuri pentru a menține nava respectivă în conformitate cu cerințele impuse de administrația statului membru al cărui pavilion este arborat de navă până când operatorul instalației de reciclare a navelor acceptă preluarea responsabilității pentru nava respectivă. Operatorul instalației de reciclare a navelor poate refuza primirea navei în vederea reciclării în cazul în care starea navei nu corespunde în fond cu informațiile redate în certificatul de inventar, inclusiv în cazurile în care partea I a inventarului materialelor periculoase nu a fost menținută și actualizată corespunzător, astfel încât să reflecte modificările structurii navei și ale echipamentului. În astfel de situații, armatorul rămâne responsabil pentru nava respectivă și notifică acest lucru administrației fără întârziere.

Articolul 7 Planul de reciclare a navei (1) Înaintea oricărei operațiuni de reciclare a unei nave, se elaborează un plan de reciclare propriu fiecărei nave. Este necesar ca planul de reciclare a navei să abordeze orice considerente specifice navei care nu sunt acoperite în planul referitor la instalația de reciclare a navelor sau care necesită proceduri speciale.

(2) Planul de reciclare a navei:

(a) este elaborat de operatorul instalației de reciclare a navelor în conformitate cu dispozițiile relevante din Convenția de la Hong Kong și ținând seama de orientările relevante ale OMI și de informațiile relevante referitoare la navă furnizate de armator în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) [litera \(a\)](#), astfel încât conținutul său să fie în conformitate cu informațiile cuprinse în inventarul materialelor periculoase;

(b) clarifică dacă și în ce măsură lucrările pregătitoare, cum ar fi tratarea prealabilă, identificarea eventualelor pericole și eliminarea stocurilor, se desfășoară într-un alt loc decât instalația de reciclare a navelor identificată în planul de reciclare a navei. Planul de reciclare a navei ar trebui să includă locul în care va fi amplasată nava pe durata operațiunilor de reciclare și un plan succint pentru sosirea și amplasarea în siguranță a navei în cauză care urmează să fie reciclată;

(c) include informații privind stabilirea, menținerea și monitorizarea criteriilor de siguranță în vederea intrării într-un spațiu și a criteriilor de siguranță în vederea lucrului la cald pentru nava în cauză ținând seama de caracteristici precum structura, configurația și încărcătura anterioară ale acesteia, precum și alte informații necesare referitoare la punerea în aplicare a planului de reciclare a navei;

(d) include informații privind tipul și cantitatea de materiale periculoase și de deșeuri care urmează să fie generate ca urmare a reciclării navei în cauză, inclusiv materialele și deșeurile identificate în inventarul materialelor periculoase, precum și privind modul în care acestea vor fi gestionate și stocate în instalația de reciclare a navelor, precum și în instalații ulterioare; și

(e) este elaborat în mod separat, în principiu, pentru fiecare instalație de reciclare a navelor implicată în cazul în care urmează să se utilizeze mai mult de o instalație de reciclare a navelor, și identifică ordinea de utilizare și activitățile autorizate care se vor desfășura în cadrul respectivelor instalații.

(3) Planul de reciclare a navei este aprobat în mod tacit sau explicit de către autoritatea competentă, în conformitate cu cerințele statului în care este situată instalația de reciclare a navelor, după caz.

Aprobarea explicită este acordată atunci când autoritatea competentă trimite o notificare scrisă a deciziei sale cu privire la planul de reciclare a navei către operatorul instalației de reciclare a navelor, către armator și către administrație.

Aprobarea tacită se consideră acordată în cazul în care autoritatea competentă nu comunică o obiecție scrisă față de planul de reciclare a navei către operatorul instalației de reciclare a navelor, către armator și către administrație într-un termen de reexaminare stabilit în conformitate cu cerințele statului în care este situată instalația de reciclare a navelor, după caz, și notificat în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) [litera \(b\)](#).

(4) Statele membre pot solicita administrației lor să transmită către autoritatea competentă a statului în care este situată instalația de reciclare a navelor informațiile furnizate de armator în temeiul articolului 6 alineatul (1) [litera \(b\)](#), precum și următoarele informații:

(i) data înmatriculării navei în statul al cărui pavilion este arborat de navă;

(ii) numărul de identificare al navei (numărul OMI);

(iii) numărul de cocă în momentul livrării navei nou construite;

(iv) denumirea și tipul navei;

(v) portul în care este înmatriculată nava;

(vi) numele și adresa armatorului, precum și numărul de identificare al armatorului înregistrat la OMI;

(vii) numele și adresa societății;

(viii) denumirile tuturor societăților de clasificare din care face parte nava;

(ix) caracteristicile principale ale navei [lungime maximă (LOA – length overall), lățimea (de construcție), adâncimea (de construcție), LDT, tonajul brut, tonajul net, precum și tipul și puterea motorului].

Articolul 8 Inspecții (1) Inspecțiile navelor sunt efectuate de către funcționari ai administrației sau ai unei organizații recunoscute autorizate de aceasta, ținând cont de orientările relevante ale OMI.

(2) În cazul în care administrația utilizează organizații recunoscute pentru efectuarea de inspecții, în conformitate cu alineatul (1), aceasta împuternicește respectivele organizații cel puțin:

- să solicite unei nave pe care o inspectează să respecte prezentul regulament; și

- să efectueze inspecții la solicitarea autorităților competente ale unui stat membru.

(3) Navele sunt supuse următoarelor inspecții:

- (a) unei inspecții inițiale;
- (b) unei inspecții de reînnoire;
- (c) unei inspecții suplimentare;
- (d) unei inspecții finale.

(4) Inspecția inițială a unei nave noi se efectuează înainte de darea în folosință a navei sau înainte de emiterea certificatului de inventar. Pentru navele existente, inspecția inițială se efectuează până la 31 decembrie 2020. Inspecția verifică dacă partea I din inventarul materialelor periculoase respectă cerințele prezentului regulament.

(5) Inspecția de reînnoire se efectuează la intervale indicate de administrație, fără a depăși cinci ani. Inspecția de reînnoire verifică dacă partea I din inventarul materialelor periculoase respectă cerințele prezentului regulament.

(6) Inspecția suplimentară, generală sau parțială, în funcție de situație, este efectuată la cererea armatorului după o modificare, o înlocuire sau o reparație semnificativă vizând structura, echipamentele, sistemele, dispozitivele, amenajările și materialele, care are un impact asupra inventarului materialelor periculoase. Inspecția se desfășoară într-un mod care să asigure că orice modificare, înlocuire sau reparație semnificativă a fost efectuată astfel încât să permită navei să respecte în continuare cerințele prezentului regulament, precum și că partea I din inventarul materialelor periculoase este modificată corespunzător.

(7) Inspecția finală se efectuează înainte ca nava să fie scoasă din serviciu și înainte de începerea operațiunilor de reciclare a navei.

Inspecția verifică dacă:

- (a) inventarul materialelor periculoase respectă cerințele de la [articolul 5](#);
- (b) planul de reciclare a navei reflectă în mod corespunzător informațiile conținute în inventarul materialelor periculoase și respectă cerințele de la [articolul 7](#);
- (c) instalația de reciclare a navelor, în cadrul căreia nava urmează să fie reciclată, se află pe lista europeană.

(8) Pentru navele existente prevăzute pentru reciclarea navelor, inspecția inițială și inspecția finală pot fi efectuate în același timp.

Articolul 9 Emiterea și vizarea certificatelor (1) După încheierea cu succes a unei inspecții inițiale sau a unei inspecții de reînnoire, administrația sau o organizație recunoscută autorizată de aceasta emite un certificat de inventar. Acest certificat este însoțit de partea I a inventarului materialelor periculoase menționat la articolul 5 alineatul (5) [litera \(a\)](#).

În cazul în care inspecția inițială și inspecția finală se efectuează simultan, astfel cum se prevede la articolul 8 [alineatul \(8\)](#), se emite numai certificatul de pregătire pentru reciclare menționat la alineatul (9) din prezentul articol.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili formatul certificatului de inventar, pentru a asigura conformitatea acestuia cu apendicele 3 la Convenția de la Hong Kong.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#) din prezentul regulament.

(2) Un certificat de inventar este vizat de administrație sau o organizație recunoscută autorizată de aceasta, la solicitarea armatorului, după încheierea cu succes a unei inspecții suplimentare efectuate în conformitate cu [articolul 8 alineatul \(6\)](#).

(3) Sub rezerva alineatului (4), administrația sau o organizație recunoscută autorizată de aceasta emite sau vizează, după caz, un certificat de inventar, în cazul în care inspecția de reînnoire se încheie cu succes:

(a) în termenul de trei luni anterior datei expirării certificatului de inventar existent, iar noul certificat este valabil de la data încheierii inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește cinci ani de la data expirării celui existent;

(b) după data expirării certificatului de inventar existent, iar noul certificat este valabil de la data încheierii inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește cinci ani de la data expirării celui existent;

(c) cu mai mult de trei luni înainte de data expirării certificatului de inventar existent, iar noul certificat este valabil de la data încheierii inspecției de reînnoire până la o dată care nu depășește cinci ani de la data încheierii inspecției de reînnoire.

(4) Atunci când s-a încheiat cu succes o inspecție de reînnoire și un certificat de inventar nou nu poate fi emis sau depus la bord înainte de data expirării certificatului existent, administrația sau o organizație recunoscută autorizată de aceasta vizează certificatul existent, iar un astfel de certificat este acceptat ca fiind valabil pentru o perioadă care nu depășește cinci luni de la data expirării.

(5) În cazul unui certificat de inventar emis pentru o perioadă de mai puțin de cinci ani, administrația sau organizația recunoscută autorizată de aceasta poate prelungi valabilitatea certificatului existent pentru o perioadă care nu depășește cinci ani.

(6) În situații speciale stabilite de administrație, un certificat de inventar nou poate să nu poarte data expirării certificatului existent, astfel cum se prevede la alineatul (3) literele (a) și (b) și la alineatele (7) și (8). În astfel de situații, noul certificat este valabil pentru o perioadă care nu depășește cinci ani de la data încheierii inspecției de reînnoire.

(7) În cazul în care, la data de expirare a certificatului de inventar, o navă nu este în port sau ancoraj unde urmează să fie supusă inspecției, administrația poate, dacă acest lucru este corespunzător, să prelungească valabilitatea certificatului de inventar cu o perioadă de maximum trei luni pentru a permite navei să își încheie voiajul până la portul în care urmează să fie supusă inspecției. Orice prelungire acordată astfel este condiționată de încheierea inspecției în portul respectiv înainte de plecarea navei. O navă căreia i s-a acordat o prelungire nu are dreptul în temeiul prelungirii, la momentul sosirii sale în portul în care urmează să fie supusă inspecției, să părăsească portul fără a avea un nou certificat. După finalizarea inspecției de reînnoire, noul certificat de inventar este valabil pentru o perioadă care nu depășește cinci ani de la data expirării certificatului existent înainte de acordarea respectivei prelungiri.

(8) Un certificat de inventar pentru o navă angajată în voiaje scurte și care nu a fost prelungit în condițiile menționate la alineatul (7) poate fi prelungit de administrație pentru o perioadă de grație de până la o lună de la expirarea sa. După finalizarea inspecției de reînnoire, noul certificat de inventar este valabil pentru o perioadă care nu depășește cinci ani de la data de expirare a certificatului existent înainte de acordarea respectivei prelungiri.

(9) După încheierea cu succes a unei inspecții finale în conformitate cu articolul 8 [alineatul \(7\)](#), administrația sau o organizație recunoscută autorizată de aceasta emite un certificat de pregătire pentru reciclare. Acest certificat este însoțit de inventarul materialelor periculoase și de planul de reciclare a navei.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili formatul certificatului de pregătire pentru reciclare, pentru a asigura conformitatea acestuia cu appendicele 4 la Convenția de la Hong Kong. Actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#) al prezentului regulament. Certificatele de pregătire pentru reciclare emise după o inspecție finală în conformitate cu primul paragraf al prezentului alineat sunt acceptate de celelalte state membre și considerate, în sensul prezentului regulament, ca având aceeași valabilitate ca un certificat de pregătire pentru reciclare emis de acestea.

Articolul 10 Durata și valabilitatea certificatelor (1) Sub rezerva [articolului 9](#), un certificat de inventar este emis pentru o perioadă stabilită de administrație, care nu depășește cinci ani.

(2) Un certificat de inventar emis sau vizat în temeiul [articolului 9](#) își încetează valabilitatea în oricare dintre cazurile următoare:

(a) dacă starea navei nu corespunde în fond cu informațiile care figurează pe certificatul de inventar respectiv, inclusiv dacă partea I a inventarului materialelor periculoase nu a fost menținută și actualizată în mod corespunzător, astfel încât să reflecte schimbările aduse structurii și echipamentelor navei, ținând cont de orientările relevante ale OMI;

(b) dacă inspecțiile de reînnoire nu sunt încheiate în intervalele specificate la articolul 8 [alineatul \(5\)](#).

(3) Un certificat de pregătire pentru reciclare este emis de administrație sau de o organizație autorizată de aceasta pentru o perioadă de maximum trei luni.

(4) Un certificat de pregătire pentru reciclare emis în temeiul articolului 9 [alineatul \(9\)](#) încetează să fie valabil în cazul în care starea navei nu corespunde în fond cu informațiile care figurează în certificatul de inventar.

(5) Prin derogare de la alineatul (3), certificatul de pregătire pentru reciclare poate fi prelungit de administrație sau de o organizație recunoscută autorizată de aceasta pentru un singur voiaj de la un punct la altul având ca destinație instalația de reciclare a navelor.

Articolul 11 Controlul efectuat de statul portului (1) Statele membre aplică dispoziții în materie de control pentru nave în conformitate cu dreptul intern având în vedere [Directiva 2009/16/CE](#). Sub rezerva situațiilor prevăzute la alineatul (2), orice astfel de inspecție se limitează la verificarea existenței la bord a unui certificat de inventar sau a unui certificat de pregătire pentru reciclare, care sunt considerate suficiente pentru inspecția ce urmează să fie aprobată, dacă sunt valabile.

(2) O inspecție detaliată, ținând seama de orientările OMI relevante, poate fi efectuată de autoritatea relevantă implicată în activități de control efectuat de statul portului, în situația în care o navă nu dispune de un certificat valabil sau dacă există motive clare pentru a considera că:

(a) starea navei sau a echipamentului acesteia nu corespunde în fond cu informațiile care figurează în certificatul respectiv, cu partea I din inventarul materialelor periculoase sau cu ambele; sau

(b) la bordul navei nu se aplică o procedură de păstrare a părții I a inventarului materialelor periculoase.

(3) O navă poate fi avertizată, reținută, îndepărtată sau exclusă din porturile sau terminalele offshore aflate sub jurisdicția unui stat membru dacă nu prezintă autorităților relevante ale statului membru respectiv o copie după certificatul de inventar sau după certificatul de pregătire pentru reciclare, după caz și la cererea autorităților respective, fără a aduce atingere [articolului 9](#). Un stat membru care ia o astfel de măsură informează imediat administrația în cauză. Neactualizarea inventarului materialelor periculoase nu constituie o deficiență care să conducă la reținerea navei, însă orice neconformități la nivelul inventarului materialelor periculoase se raportează administrației în cauză și se remediază la momentul următoarei inspecții.

(4) Accesul într-un anumit port sau ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a respectivului stat membru în cazuri de forță majoră sau de existență a unor considerente de siguranță imperative ori pentru a reduce sau a minimiza riscul de poluare ori pentru a corecta deficiențe, cu condiția ca armatorul, operatorul sau căpitanul navei să pună în aplicare măsuri adecvate și satisfăcătoare pentru autoritatea relevantă a statului membru respectiv, în scopul asigurării unei intrări în condiții de siguranță.

Articolul 12 Cerințe pentru navele care arborează pavilionul unei țări terțe (1) Sub rezerva articolului 32 alineatul (2) [litera \(b\)](#), atunci când face escală într-un port sau ancoraj al unui stat membru, o navă care arborează pavilionul unei țări terțe are la bord un inventar al materialelor periculoase care respectă [articolul 5 alineatul \(2\)](#).

În pofida primului paragraf, accesul într-un anumit port sau ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a unui stat membru în cazuri de forță majoră sau de existență a unor considerente de siguranță imperative ori pentru a diminua sau reduce la minimum riscul de poluare ori pentru a corecta deficiențe, cu condiția ca armatorul, operatorul sau căpitanul navei să fi pus în aplicare măsuri adecvate și satisfăcătoare pentru autoritatea relevantă a statului membru respectiv, în scopul asigurării unei intrări în condiții de siguranță.

(2) Instalarea de materiale periculoase menționate în anexa I la bordul navelor care arborează pavilionul unei țări terțe, în cursul unei escale într-un port sau ancoraj al unui stat membru, este interzisă sau restricționată astfel cum se specifică în [anexa I](#).

Utilizarea de materiale periculoase menționate în anexa I la bordul navelor care arborează pavilionul unei țări terțe, în cursul unei escale într-un port sau ancoraj al unui stat membru, este interzisă sau restricționată astfel cum se specifică în [anexa I](#), fără a aduce atingere derogărilor și regimurilor tranzitorii aplicabile materialelor respective în temeiul dreptului internațional.

(3) Inventarul materialelor periculoase este specific fiecărei nave, este întocmit ținând cont de orientările relevante ale OMI și precizează faptul că nava respectă alineatul (2) din prezentul articol. La elaborarea inventarului materialelor periculoase sunt identificate cel puțin materialele periculoase listate în [anexa I](#). Nava care arborează pavilionul unei țări terțe elaborează un plan care descrie controlul vizual/prin eșantionare care a stat la baza întocmirii inventarului materialelor periculoase, ținând cont de orientările relevante ale OMI.

(4) Inventarul materialelor periculoase este menținut și actualizat corespunzător pe parcursul duratei de viață operaționale a navei, astfel încât să reflecte noile instalații care conțin oricare dintre materialele periculoase menționate în [anexa II](#) și modificările relevante în ceea ce privește structura și echipamentele navei, ținând seama de derogările și de regimurile tranzitorii aplicabile materialelor respective în temeiul dreptului internațional.

(5) O navă care arborează pavilionul unui stat terț poate fi avertizată, reținută, îndepărtată sau exclusă din porturile sau terminalele offshore aflate sub jurisdicția unui stat membru dacă nu prezintă autorităților competente ale statului membru respectiv o copie după declarația de conformitate în conformitate cu alineatele (6) și (7), împreună cu inventarul materialelor periculoase, după caz și la cererea autorităților respective. Un stat membru care ia o astfel de măsură informează imediat autoritățile relevante din țara terță al cărei pavilion este arborat de nava în cauză. Neactualizarea inventarului materialelor periculoase nu constituie o deficiență care să conducă la reținerea navei, însă orice neconformități la nivelul inventarului materialelor periculoase se raportează autorităților relevante din țara terță al cărei pavilion este arborat de nava în cauză.

(6) Declarația de conformitate se eliberează după verificarea inventarului materialelor periculoase de către autoritățile relevante ale țării terțe al cărei pavilion este arborat de navă sau de către o organizație autorizată de acestea, în conformitate cu reglementările naționale. Declarația de conformitate poate fi întocmită pe baza modelului prevăzut în apendicele 3 la Convenția de la Hong Kong.

(7) Declarația de conformitate și inventarul materialelor periculoase se redactează în una din limbile oficiale ale administrației relevante emitente din țara terță al cărei pavilion este arborat de navă și, în cazul în care limba utilizată este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul include o traducere în una dintre aceste limbi.

(8) Sub rezerva articolului 32 alineatul (2) [litera \(b\)](#), navele care arborează pavilionul unei țări terțe și care solicită înregistrarea sub pavilionul unui stat membru se asigură că la bord se păstrează un inventar al materialelor periculoase, astfel cum se prevede la articolul 5 [alineatul \(2\)](#), sau că se întocmește un astfel de inventar în termen de șase luni de la înregistrarea sub pavilionul statului membru respectiv sau pe parcursul oricărei inspecții următoare potrivit articolului 8 [alineatul \(3\)](#), în funcție de evenimentul care are loc primul.

TITLUL III

INSTALAȚIILE DE RECICLARE A NAVELOR

Articolul 13 Cerințe necesare aplicabile instalațiilor de reciclare a navelor pentru a fi incluse pe o listă europeană (1) Pentru a fi inclusă pe lista europeană, o instalație de reciclare a navelor îndeplinește următoarele cerințe, în conformitate cu dispozițiile relevante din Convenția de la Hong Kong și ținând cont de orientările relevante ale OMI, ale OIM, ale [Convenției](#) de la Basel, ale Convenției de la Stockholm privind poluanții organici persistenti, precum și cu alte orientări internaționale:

(a) este autorizată de către autoritățile sale competente să își desfășoare operațiunile de reciclare a navelor;

(b) este concepută, construită și exploatată într-un mod sigur și ecologic;

(c) își desfășoară operațiunile în structuri construite;

(d) instituie sisteme de management și monitorizare, proceduri și tehnici menite să prevină, să diminueze, să reducă la minimum și să elimine în măsura în care este posibil:

(i) riscurile de sănătate pentru lucrătorii în cauză și pentru populația din apropierea instalației de reciclare a navelor; precum și

(ii) efectele negative asupra mediului cauzate de reciclarea navelor;

(e) elaborează un plan referitor la instalația de reciclare a navelor;

(f) previne efectele adverse asupra sănătății umane și asupra mediului, inclusiv demonstrează controlul oricărui scurgeri, în special în zonele intermareice;

(g) asigură gestionarea și stocarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a materialelor periculoase și a deșeurilor; inclusiv

(i) izolarea tuturor materialelor periculoase prezente la bord pe durata întregului proces de reciclare a navei, pentru a preveni eventualele eliberări ale respectivelor materiale în mediu; și, în plus, manipularea materialelor periculoase și a deșeurilor generate prin procesul de reciclare a navei numai pe soluri impermeabile, dotate cu sisteme eficiente de drenaj;

(ii) să garanteze că toate deșeurile generate prin activitatea de reciclare a navei și cantitățile acestora sunt documentate și sunt transferate numai către instalații de gestionare a deșeurilor, inclusiv instalații de reciclare a deșeurilor, autorizate să se ocupe de tratarea acestora, fără a pune în pericol sănătatea umană și într-un mod rațional din punct de vedere ecologic;

(h) stabilește și menține un plan de pregătire și intervenție pentru situații de urgență; asigură accesul rapid al echipamentelor de intervenție în caz de urgență, cum ar fi echipamentele și vehiculele de stingere a incendiilor, ambulanțele și macaralele, la navă și în toate zonele din instalația de reciclare a navelor;

(i) asigură siguranța și formarea profesională a lucrătorilor, inclusiv asigură utilizarea echipamentelor individuale de protecție pentru operațiunile care necesită o astfel de utilizare;

(j) ține evidența incidentelor, accidentelor, bolilor profesionale și a efectelor cronice și, dacă autoritățile competente solicită acest lucru, raportează orice incidente, accidente, boli profesionale sau efecte cronice care provoacă, sau care sunt susceptibile să provoace, riscuri pentru siguranța lucrătorilor, pentru sănătatea umană și pentru mediu;

(k) acceptă să îndeplinească cerințele de la alineatul (2).

(2) Operatorul unei instalații de reciclare a navelor:

(a) transmite planul de reciclare a navei, odată ce acesta a fost aprobat în conformitate cu articolul 7 [alineatul \(3\)](#), către armator și către administrație sau organizația recunoscută autorizată de aceasta;

(b) raportează administrației faptul că instalația de reciclare a navelor este pregătită, în toate privințele, să înceapă reciclarea navei;

(c) atunci când reciclarea totală sau parțială a unei nave este finalizată în conformitate cu prezentul regulament, trimite o declarație privind finalizarea reciclării către administrația care a emis pentru navă certificatul de pregătire pentru reciclare, în termen de 14 zile de la data reciclării totale sau parțiale în conformitate cu planul de reciclare a navei. Declarația privind finalizarea reciclării cuprinde un raport privind incidentele și accidentele care afectează sănătatea umană și/sau mediul înconjurător, dacă este cazul.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește formatul:

(a) raportului prevăzut la alineatul (2) litera (b) din prezentul articol, pentru a asigura conformitatea acestuia cu apendicele 6 la Convenția de la Hong Kong; și

(b) declarației prevăzute la alineatul (2) litera (c) din prezentul articol, pentru a asigura conformitatea acesteia cu apendicele 7 la Convenția de la Hong Kong.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#) din prezentul regulament.

Articolul 14 Autorizarea instalațiilor de reciclare a navelor situate într-un stat membru (1)

Fără a aduce atingere altor dispoziții relevante din dreptul Uniunii, autoritățile competente autorizează instalațiile de reciclare a navelor situate pe teritoriul lor care respectă cerințele stabilite la [articolul 13](#), în vederea efectuării operațiunilor de reciclare a navelor. Această autorizație poate fi acordată respectivelor instalații de reciclare a navelor pentru o perioadă de maximum cinci ani și se reînnoiește în mod corespunzător.

Sub rezerva respectării cerințelor prezentului regulament, orice permis emis în baza altor dispoziții relevante din dreptul național sau al Uniunii poate fi combinat cu autorizarea în temeiul prezentului articol pentru a forma o singură autorizație în cazul în care un astfel de format înlătură dublarea inutilă de informații și dublarea muncii de către operatorul instalației de reciclare a navelor sau societatea de reciclare a navelor sau autoritatea competentă. În acest caz, permisul poate fi prelungit în conformitate cu regimul autorizației la care se face referire la primul paragraf, fără a se depăși o perioadă maximă de cinci ani.

(2) Statele membre elaborează și actualizează o listă a instalațiilor de reciclare a navelor pe care le-au autorizat în conformitate cu alineatul (1).

(3) Lista menționată la alineatul (2) se comunică fără întârziere Comisiei și nu mai târziu de 31 martie 2015.

(4) În cazul în care o instalație de reciclare a navelor nu mai respectă cerințele prevăzute la [articolul 13](#), statul membru în care este situată instalația de reciclare a navelor suspendă sau retrage autorizația acordată ori solicită luarea de măsuri corective de către societatea de reciclare a navelor în cauză și informează fără întârziere Comisia în acest sens.

(5) În cazul în care o instalație de reciclare a navelor a fost autorizată în conformitate cu alineatul (1), statul membru în cauză informează fără întârziere Comisia în acest sens.

Articolul 15 Instalațiile de reciclare a navelor situate într-o țară terță (1) O societate de reciclare a navelor care deține o instalație de reciclare a navelor situată într-o țară terță și care intenționează să recicleze nave care arborează pavilionul unui stat membru adresează o cerere Comisiei pentru includerea instalației respective de reciclare a navelor pe lista europeană.

(2) Cererea menționată la alineatul (1) este însoțită de dovezi care demonstrează respectarea de către instalația de reciclare a navelor în cauză a cerințelor prevăzute la [articolul 13](#) pentru a efectua operațiuni de reciclare a navelor și pentru a fi inclusă pe lista europeană în conformitate cu [articolul 16](#).

În special, societatea de reciclare a navelor:

(a) identifică permisul, licența sau autorizația acordată de autoritățile sale competente în vederea efectuării operațiunilor de reciclare a navelor și, după caz, permisul, licența sau autorizația acordată de autoritățile competente tuturor contractorilor și subcontractorilor săi implicați direct în procesul de reciclare a navelor, precum și să specifice toate informațiile menționate la [articolul 16 alineatul \(2\)](#);

(b) precizează dacă planul de reciclare a navei va fi aprobat în mod tacit sau explicit de către autoritatea competentă, specificând termenul de inspecție corespunzător unei aprobări tacite, în conformitate cu dispozițiile naționale, după caz;

(c) confirmă faptul că o navă care arborează pavilionul unui stat membru va fi acceptată numai în conformitate cu prezentul regulament;

(d) furnizează dovezi conform cărora instalația de reciclare a navelor este capabilă să stabilească, să mențină și să monitorizeze criteriile de siguranță în vederea intrării într-un spațiu sau în vederea lucrului la cald pe parcursul întregului proces de reciclare a navelor;

(e) anexează o hartă care să indice limitele instalației de reciclare a navelor și localizarea operațiunilor de reciclare a navelor din interiorul său;

(f) pentru fiecare material periculos menționat în anexa I și pentru materialele periculoase suplimentare care ar putea face parte din structura unei nave, precizează următoarele:

(i) dacă instalația de reciclare a navelor este autorizată să efectueze îndepărtarea materialelor periculoase. În acest caz, se identifică personalul relevant autorizat să efectueze îndepărtarea materialelor periculoase și se aduc dovezi privind competența acestuia;

(ii) tipul procesului de gestionare a deșeurilor care va fi aplicat în cadrul sau în afara instalației de reciclare a navelor, cum ar fi incinerare, depozitare la gropile de gunoi sau alte metode de tratare a deșeurilor, numele și adresa instalației de tratare, dacă aceasta este diferită de instalația de reciclare a navelor, și dovada că procesul aplicat va fi efectuat fără a pune în pericol sănătatea umană și într-un mod rațional din punct de vedere ecologic;

(g) confirmă faptul că societatea a adoptat un plan referitor la instalația de reciclare a navelor, în conformitate cu orientările relevante ale OMI;

(h) furnizează informațiile necesare pentru identificarea instalației de reciclare a navelor.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a stabili formatul informațiilor necesare pentru identificarea instalației de reciclare a navelor. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#).

(4) Pentru a fi incluse pe lista europeană, respectarea de către instalațiile de reciclare a navelor situate în țări terțe a cerințelor prevăzute la [articolul 13](#) este atestată în urma unei inspecții la fața locului efectuată de o entitate verificatoare independentă cu calificări corespunzătoare. Atestarea se transmite Comisiei de către societatea de reciclare a navelor atunci când solicită includerea pe lista europeană și ulterior, la perioade de cinci ani, cu ocazia reînnoirii includerii pe lista europeană. Includerea inițială pe listă și reînnoirea acesteia sunt completate de o inspecție la jumătatea termenului lor de valabilitate, pentru a confirma respectarea cerințelor prevăzute la [articolul 13](#).

Prin solicitarea includerii pe lista europeană, societățile de reciclare a navelor acceptă posibilitatea de a se supune unei inspecții la fața locului de către Comisie sau de către agenți care acționează în numele acesteia, înainte sau după includerea lor pe lista europeană, cu scopul de a verifica respectarea cerințelor prevăzute la [articolul 13](#). Entitatea verificatoare independentă, Comisia sau agenții care acționează în numele acesteia cooperează cu autoritățile competente ale țărilor terțe unde se află instalația de reciclare a navelor pentru a efectua inspecțiile respective la fața locului.

Comisia poate emite note de orientare tehnică pentru a facilita atestarea respectivă.

(5) În înțelesul [articolului 13](#), gestionarea poate fi considerată drept rațională din punct de vedere ecologic în ceea ce privește operațiunea de recuperare sau eliminare a deșeurilor doar dacă societatea de reciclare a navelor poate demonstra că instalația de gestionare a deșeurilor care primește deșeurile va fi exploatată în conformitate cu standarde de protecție a sănătății umane și a mediului care sunt în mare parte echivalente standardelor relevante internaționale și ale Uniunii.

(6) Societatea de reciclare a navelor furnizează fără întârziere dovezi actualizate în cazul oricăror modificări survenite cu privire la informațiile furnizate Comisiei și, în orice caz, cu trei luni înainte de expirarea fiecărei perioade de cinci ani în care este inclusă pe lista europeană, declară că:

(a) dovezile furnizate de aceasta sunt complete și actualizate;

(b) instalația de reciclare a navelor continuă și va continua să respecte cerințele prevăzute la [articolul 13](#).

Articolul 16 Stabilirea și actualizarea listei europene (1) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește o listă europeană a instalațiilor de reciclare a navelor care:

(a) sunt situate în Uniune și au fost notificate de statele membre în conformitate cu [articolul 14 alineatul \(3\)](#);

(b) sunt situate într-o țară terță și a căror includere pe listă este decisă în baza unei evaluări a informațiilor și a dovezilor justificative furnizate sau colectate în conformitate cu [articolul 15](#).

Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#).

(2) Lista europeană se publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și pe site-ul web al Comisiei până la 31 decembrie 2016. Aceasta se împarte în două subliste, care indică instalațiile de reciclare a navelor situate în statele membre și, respectiv, situate în țări terțe.

Lista europeană include toate informațiile următoare privind instalația de reciclare a navelor:

- (a) metoda de reciclare;
- (b) tipul și dimensiunea navelor care pot fi reciclate;
- (c) orice restricții și condiții în baza cărora funcționează instalația de reciclare a navelor, inclusiv în ceea ce privește gestionarea deșeurilor periculoase;
- (d) informații privind procedura explicită sau tacită menționată la articolul 7 [alineatul \(3\)](#) pentru aprobarea planului de reciclare a navei de către autoritatea competentă;
- (e) producția anuală maximă de reciclare a navelor.

(3) Lista europeană menționează data includerii instalației de reciclare a navelor pe listă. Includerea pe listă este valabilă pentru o perioadă de maximum cinci ani și se reînnoiește.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea actualizării periodice a listei europene, cu scopul de a:

(a) include o instalație de reciclare a navelor pe lista europeană dacă:

- (i) a fost autorizată în conformitate cu [articolul 14](#); sau
- (ii) includerea sa pe lista europeană a fost decisă în conformitate cu alineatul (1) litera (b) din prezentul articol;

(b) scoate o instalație de reciclare a navelor de pe lista europeană dacă:

- (i) instalația de reciclare a navelor nu mai respectă cerințele prevăzute la [articolul 13](#); sau
- (ii) nu au fost furnizate dovezi actualizate cu cel puțin trei luni înainte de expirarea perioadei de cinci ani, astfel cum se prevede la alineatul (3) din prezentul articol.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la [articolul 25](#).

(5) La stabilirea și actualizarea listei europene, Comisia acționează în conformitate cu principiile consacrate în tratate și cu obligațiile internaționale ale Uniunii.

(6) Statele membre comunică Comisiei toate informațiile care pot fi relevante în contextul actualizării listei europene. Comisia transmite celorlalte state membre toate informațiile relevante.

TITLUL IV DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE GENERALE

Articolul 17 Limbă (1) Planul de reciclare a navei menționat la [articolul 7](#) se elaborează într-o limbă acceptată de statul care autorizează instalația de reciclare a navelor. În cazul în care limba utilizată este alta decât engleza, franceza sau spaniola, planul de reciclare a navei se traduce în una dintre aceste limbi, cu excepția cazului în care administrația este convinsă că acest lucru nu este necesar.

(2) Certificatul de inventar și certificatul de pregătire pentru reciclare emise în conformitate cu [articolul 9](#) se redactează în una dintre limbile oficiale ale administrației emitente. În cazul în care

limba utilizată este alta decât engleza, franceza sau spaniola, textul include o traducere în una dintre aceste limbi.

Articolul 18 Desemnarea autorităților și a administrațiilor competente (1) Statele membre desemnează autoritățile competente și administrațiile responsabile cu aplicarea prezentului regulament și informează Comisia cu privire la aceste desemnări. Statele membre notifică de îndată Comisiei eventualele modificări ale acestor informații.

(2) Comisia publică pe site-ul său internet liste cu autoritățile competente și administrațiile desemnate și le actualizează după caz.

Articolul 19 Desemnarea persoanelor de contact (1) Statele membre și Comisia desemnează una sau mai multe persoane de contact responsabile cu informarea și consilierea persoanelor fizice sau juridice care solicită informații. Persoana de contact din partea Comisiei transmite persoanelor de contact din statele membre eventualele întrebări primite în legătură cu acestea din urmă, și viceversa.

(2) Statele membre notifică Comisiei desemnarea persoanelor de contact. Statele membre notifică de îndată Comisiei eventualele modificări ale acestor informații.

(3) Comisia publică pe site-ul său internet liste cu persoanele de contact desemnate și le actualizează după caz.

Articolul 20 Reuniunea persoanelor de contact La solicitarea statelor membre sau în cazul în care consideră necesar, Comisia convoacă periodic o reuniune a persoanelor de contact pentru a discuta problemele ridicate de punerea în aplicare a prezentului regulament. Părțile interesate relevante sunt invitate să participe la aceste reuniuni sau la părți ale acestora, atunci când toate statele membre și Comisia sunt de acord că acest lucru este adecvat.

TITLUL V RAPORTAREA ȘI ASIGURAREA RESPECTĂRII

Articolul 21 Rapoarte elaborate de statele membre (1) Fiecare stat membru transmite Comisiei un raport care conține următoarele:

- (a) o listă a navelor care arborează pavilionul său și cărora le-a fost emis un certificat de pregătire pentru reciclare, precum și numele societății de reciclare a navelor și amplasarea instalației de reciclare a navelor, astfel cum se indică în certificatul de pregătire pentru reciclare;
- (b) o listă a navelor care arborează pavilionul său pentru care s-a primit o declarație de finalizare;
- (c) informații privind reciclarea ilegală a navelor, sancțiunile și măsurile subsecvente întreprinse de statul membru.

(2) Fiecare raport acoperă trei ani și se transmite Comisiei pe cale electronică, în termen de maximum nouă luni de la încheierea perioadei de trei ani la care se referă.

04/07/2018 - alineatul a fost [modificat](#) prin Decizie [853/2018](#)

Primul raport electronic acoperă perioada de trei ani care începe la data aplicării prezentului regulament, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1). În cazul în care un stat membru autorizează reciclarea navelor în instalațiile de reciclare a navelor care sunt incluse pe Lista

europăană anterior datei aplicării prezentului regulament în conformitate cu articolul 26, primul raport electronic al statului membru respectiv acoperă, de asemenea, perioada cuprinsă între data acestei autorizări și data aplicării prezentului regulament.

Comisia publică un raport privind aplicarea prezentului regulament nu mai târziu de nouă luni de la primirea rapoartelor statelor membre.

(3) Comisia introduce aceste informații într-o bază de date electronică accesibilă permanent publicului.

Articolul 22 Asigurarea respectării în statele membre (1) Statele membre stabilesc dispoziții referitoare la sancțiuni care se aplică în cazuri de încălcare a prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive.

(2) Statele membre cooperează între ele, bilateral sau multilateral, pentru a facilita prevenirea și depistarea eventualelor eludări și încălcări ale prezentului regulament.

(3) Statele membre desemnează membrii personalului lor permanent care sunt responsabili de cooperarea menționată la alineatul (2). Informațiile respective sunt transmise Comisiei, care distribuie membrilor în cauză o listă cu informațiile colectate.

(4) Statele membre informează Comisia cu privire la dispozițiile de drept intern referitoare la asigurarea respectării prezentului regulament și sancțiunile aplicabile.

Articolul 23 Solicitare de luare de măsuri (1) Persoanele fizice sau juridice afectate sau susceptibile de a fi afectate de o încălcare a [articolului 13](#) coroborat cu [articolul 15](#) și articolul 16 alineatul (1) [litera \(b\)](#) din prezentul regulament sau care manifestă un interes suficient în ceea ce privește procesul de luare a deciziilor în domeniul mediului legate de încălcarea articolului 13 coroborat cu articolul 15 și articolul 16 alineatul (1) litera (b) din prezentul regulament au dreptul să solicite Comisiei să ia măsuri în temeiul prezentului regulament cu privire la încălcarea respectivă sau la amenințarea iminentă de producere a încălcării respective.

Se consideră că interesul oricărei organizații neguvernamentale care promovează protecția mediului și care îndeplinește condițiile prevăzute la [articolul 11](#) din Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului este suficient în înțelesul primului paragraf.

(2) Solicitarea de luare de măsuri este însoțită de informațiile și datele relevante care susțin solicitarea respectivă.

(3) În cazul în care solicitarea de luare de măsuri și informațiile și datele care o însoțesc indică, în mod plauzibil, că s-a produs o încălcare a [articolului 13](#) coroborat cu [articolul 15](#) și articolul 16 alineatul (1) [litera \(b\)](#) sau că există o amenințare iminentă a producerii unei astfel de încălcări, Comisia examinează aceste solicitări de luare de măsuri și informații și date. În asemenea cazuri, Comisia oferă societății de reciclare în cauză posibilitatea de a-și face cunoscute opiniile cu privire la solicitarea de luare de măsuri și la informațiile și datele care o însoțesc.

(4) Comisia informează, de îndată și în conformitate cu dispozițiile relevante de drept al Uniunii, persoanele care au prezentat o solicitare în conformitate cu alineatul (1), cu privire la decizia sa de a aproba sau refuza solicitarea de luare de măsuri, indicând motivele care au stat la baza acestei decizii.

TITLUL VI DIZPOZIȚII FINALE

Articolul 24 Exercițarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 [alineatul \(8\)](#) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 30 decembrie 2013. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 [alineatul \(8\)](#) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. Decizia de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Imediat ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 [alineatul \(8\)](#) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 25 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) [nr. 182/2011](#).

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică [articolul 5](#) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 [alineatul \(4\)](#) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 26 Dispoziție tranzitorie De la data publicării listei europene, statele membre pot autoriza, anterior datei aplicării prezentului regulament, reciclarea navelor în instalații de reciclare a navelor incluse pe lista europeană. În astfel de situații, Regulamentul (CE) [nr. 1013/2006](#) nu se aplică.

Articolul 27 Modificarea Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 La articolul 1 [alineatul \(3\)](#) din Regulamentul (CE) nr. 1013/2006, se adaugă următoarea literă:

"

(i) navele care arborează pavilionul unui stat membru, care intră sub incidența Regulamentului (UE) [nr. 1257/2013](#) al Parlamentului European și al Consiliului."

Articolul 28 Modificarea Directivei 2009/16/CE La [anexa IV](#) din Directiva 2009/16/CE se adaugă următorul punct:

"

49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) [nr. 1257/2013](#) al Parlamentului European și al Consiliului."

Articolul 29 Stimulent financiar Până la 31 decembrie 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind fezabilitatea instrumentului financiar care ar facilita reciclarea navelor în mod sigur și viabil și îl însoțește, după caz, de o propunere legislativă.

Articolul 30 Revizuire (1) Comisia evaluează dacă încălcările prezentului regulament ar trebui incluse în domeniul de aplicare a Directivei 2008/99/CE pentru a obține o echivalență a dispozițiilor referitoare la încălcări între prezentul regulament și Regulamentul (CE) [nr. 1013/2006](#). Comisia transmite raportul privind constatările sale însoțit, după caz, de o propunere legislativă, către Parlamentul European și Consiliu până la 31 decembrie 2014.

(2) Comisia revizuieste prezentul regulament în termen de cel mult 18 luni înainte de data intrării în vigoare a Convenției de la Hong Kong și transmite simultan, după caz, orice propuneri legislative corespunzătoare în acest sens. Această revizuire ține seama de includerea în lista europeană a instalațiilor de reciclare a navelor autorizate de Convenția de la Hong Kong, pentru a evita dublarea eforturilor și sarcina administrativă.

(3) Comisia menține prezentul regulament sub revizuire și, după caz, prezintă propuneri în timp util pentru a aborda evoluțiile legate de convenții internaționale, inclusiv [Convenția](#) de la Basel, dacă acest lucru se dovedește necesar.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (2), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului, în termen de cinci ani de la aplicarea prezentului regulament, un raport privind aplicarea prezentului regulament și îl însoțește, după caz, de propuneri legislative menite să garanteze că obiectivele acestuia sunt îndeplinite și că impactul acestuia este asigurat și justificat.

Articolul 31 Intrarea în vigoare Prezentul regulament intră în vigoare în cea de a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 32 Aplicare (1) Prezentul regulament se aplică de la data la care survine prima dintre următoarele două date, dar nu mai devreme de 31 decembrie 2015:

(a) șase luni după data la care producția combinată maximă de reciclare a navelor corespunzând instalațiilor de reciclare a navelor incluse pe lista europeană reprezintă nu mai puțin de 2,5 milioane de tone deplasament ușor (LDT). Producția anuală de reciclare a navelor a unei instalații de reciclare a navelor se calculează ca suma greutatei navelor care au fost reciclate în cursul unui anumit an în instalația respectivă, exprimată în LDT. Producția anuală maximă de reciclare a navelor se determină prin alegerea valorii celei mai ridicate de pe parcursul perioadei de 10 ani precedente pentru fiecare instalație de reciclare a navelor în parte sau, în cazul unei instalații de

reciclare a navelor nou autorizate, a celei mai ridicate valori anuale înregistrate în cadrul instalației respective; sau

(b) la 31 decembrie 2018.

(2) Cu toate acestea, următoarele dispoziții se aplică de la următoarele date:

(a) [articolul 2](#), articolul 5 [alineatul \(2\)](#) al doilea paragraf, [articolele 13, 14, 15, 16, 25 și 26](#) se aplică de la 31 decembrie 2014;

(b) articolul 5 [alineatul \(2\)](#) primul și al treilea paragraf și articolul 12 [alineatele \(1\) și \(8\)](#) se aplică de la 31 decembrie 2020.

(3) Comisia publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene un aviz privind data aplicării prezentului regulament, atunci când sunt îndeplinite condițiile menționate la alineatul (1) litera (a).

(4) În cazul în care un stat membru și-a închis registrul național al navelor sau nu a avut înregistrări de nave sub pavilionul său pe parcursul unei perioade de trei ani și atâta timp cât nu are nave înregistrate sub pavilionul său, respectivul stat membru poate deroga de la dispozițiile prezentului regulament, cu excepția [articolelor 4, 5, 11, 12, 13, 14, 16 alineatul \(6\), 18, 19, 20, 21 și 22](#). În cazul în care un stat membru intenționează să beneficieze de derogarea menționată, acesta informează Comisia cel târziu la data aplicării prezentului regulament. Orice modificare ulterioară se comunică de asemenea Comisiei.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 20 noiembrie 2013.

Pentru Parlamentul
European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

V.

LEŠKEVIČIUS

ANEXA I

CONTROLUL MATERIALOR PERICULOASE

Material periculos	Definiții	Măsuri de control
Azbest	Materiale care conțin azbest	Pentru toate navele, se interzic noi instalări de materiale care conțin azbest.
Substanțe care diminuează stratul de ozon	<p>Substanțe controlate definite la articolul 1 alineatul (4) din Protocolul de la Montreal din 1987 privind substanțele care epuizează stratul de ozon, enumerate în anexele A, B, C sau E la protocolul respectiv în vigoare în momentul aplicării sau al interpretării prezentei anexe.</p> <p>Printre substanțele care epuizează stratul de ozon susceptibile de a fi prezente la bordul unei nave se numără, fără a se limita la acestea:</p> <p>halon 1211 bromoclorodifluorometan halon 1301 bromotrifluorometan halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetan (cunoscut și sub denumirea de halon 114B2) CFC-11 triclorofluorometan CFC-12 diclorofluorometan CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetan CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetan CFC-115 cloropentafluoroetan HCFC-22 Clorodifluorometan</p>	Instalările noi care conțin substanțe care epuizează stratul de ozon sunt interzise pentru toate navele.
Difenili policlorurați (PCB)	"Difenili policlorurați" înseamnă compuși aromatici formați astfel încât atomii de hidrogen din molecula de difenil (două inele de benzen legate printr-o singură legătură carbon-carbon) pot fi înlocuiți de până la 10 atomi de clorură	Pentru toate navele, se interzic instalările noi de materiale care conțin difenili policlorurați.

<p>Acid perfluorocetan sulfonic (PFOS)⁽¹⁾</p>	<p>"acid perfluorocetan sulfonic" înseamnă acid perfluorocetan sulfonic (PFOS) și derivații săi</p>	<p>Se interzic instalările noi care conțin acid perfluorocetan sulfonic (PFOS) și derivații săi, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 850/2004 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾.</p>
<p>Compuși și sisteme antivegetative</p>	<p>Compuși și sisteme antivegetative reglementate în temeiul anexei I la Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave, 2001 (Convenția AFS) în vigoare la data aplicării sau a interpretării prezentei anexe.</p>	<p>1. Se interzice aplicarea pe nave a unor sisteme antivegetative care conțin compuși organostanici ca produs biocid sau a oricărui alt sistem antivegetativ a cărui aplicare sau folosire este interzisă de Convenția AFS.</p> <p>2. Se interzice aplicarea sau utilizarea pe nave noi sau în noile instalări pe nave a unor compuși sau sisteme antivegetative într-un mod neconform Convenției AFS.</p>
<p>⁽¹⁾ Nu se aplică navelor care arborează pavilionul unei țări terțe.</p> <p>⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 850/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind poluanții organici persistenți și de modificare a Directivei 79/117/CEE.</p>		

ANEXA II

LISTA ARTICOLELOR PENTRU INVENTARUL MATERIALELOR PERICULOASE

1. orice materiale periculoase enumerate în [anexa I](#)
2. cadmiu și compuși ai cadmiului
3. crom hexavalent și compuși ai cromului hexavalent

4. plumb și compuși ai plumbului
5. mercur și compuși ai mercurului
6. difenili polibromurați (PBB)
7. eteri de difenili polibromurați (PBDE)
8. naftaline policlorurate (peste 3 atomi de clor)
9. substanțe radioactive
10. anumite parafine clorurate cu lanț scurt (cloroalcani de tip C10-C13)
11. agenți bromurați de ignifugare (HBCDD)