



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über das Recycling von Schiffen

{SWD(2012) 45 final}
{SWD(2012) 47 final}

BEGRÜNDUNG

1. INHALT DES VORSCHLAGS

1.1. Allgemeiner Kontext und Gründe für den Vorschlag

Umweltschädliche und unsichere Praktiken beim Abwracken von Schiffen sind noch immer ein ernst zu nehmendes Problem. Am Ende ihres Lebenszyklus werden die meisten großen Handelsschiffe in Anlagen verschrottet, die nach Methoden arbeiten, die die menschliche Gesundheit und die Umwelt stark gefährden. Diese negativen Aspekte verhindern, dass sich der Sektor Schiffsrecycling zu einem nachhaltigen Wirtschaftszweig entwickelt.

Die Lage dürfte sich noch weiter verschlechtern, weil damit zu rechnen ist, dass in den kommenden Jahren eine große Anzahl Schiffe aufgrund der derzeitigen Überkapazität der weltweiten Flotte, die nach Schätzungen noch mindestens fünf bis zehn Jahre anhalten wird, abgewrackt wird. Vor allem die unternormigsten Anlagen dürften von dieser Entwicklung profitieren, die um das Ausmusterungsdatum (2015) für Einhüllen-Öltankschiffe ihren Höhepunkt erreichen wird.

Mit der Abfallverbringungsverordnung¹ werden die Auflagen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung in der Europäischen Union umgesetzt. Mit der Verordnung wird auch eine Änderung des Übereinkommens (die so genannte Verbotsänderung) umgesetzt, die den Export gefährlicher Abfälle in Länder außerhalb der OECD verbietet. Aufgrund unzulänglicher Ratifizierung ist diese Änderung auf internationaler Ebene bisher nicht in Kraft getreten.

Nach der Abfallverbringungsverordnung werden Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats, die zum Abwracken bestimmt sind, aufgrund der darin befindlichen Gefahrstoffe als gefährliche Abfälle eingestuft. Als solche dürfen sie nur in OECD-Ländern abgewrackt werden. Da diese Vorschrift von EU-Schiffen² quasi systematisch umgangen wird, sind sowohl die internationalen Regeln als auch die EU-Vorschriften unwirksam.

Diese weit verbreitete Rechtsverletzung ist zunächst auf die fehlenden Recyclingkapazitäten innerhalb der OECD, vor allem für die größten Schiffe, zurückzuführen. Die in der EU vorhandenen Kapazitäten werden für das Abwracken von kleinen Schiffen und Staatsschiffen, jedoch nicht für große Handelsschiffe genutzt. Ähnlich wie beim Schiffbau wurde auch der Sektor Schiffsrecycling in den vergangenen Jahrzehnten aus wirtschaftlichen Gründen (Stahlnachfrage, niedrige Lohnkosten, keine Internalisierung der Umweltkosten) aus europäischen Ländern in Nicht-OECD-Länder verlagert, mit dem Ergebnis, dass die Entwicklung zusätzlicher Abwrackkapazitäten in Europa wirtschaftlich gesehen als Option nicht in Frage kam.

Beträchtliche Recyclingkapazitäten außerhalb der OECD existieren in China, Indien, Pakistan und Bangladesch. Es wird davon ausgegangen, dass Abwrackanlagen in der OECD und in

¹ Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlament und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen.

² Im Jahr 2009 wurden über 90 % der Schiffe unter einer Flagge der EU außerhalb der OECD abgewrackt, größtenteils in Südasien.

China sowie einige indische Anlagen bis 2015 in der Lage sein werden, die Auflagen des Hongkong-Übereinkommens zu erfüllen.

Die in China derzeit vorhandene Kapazität (2,83 Mio. LDT³ im Jahr 2009) reicht schon heute weitgehend aus, um bis 2030 alle EU-Schiffe zu verschrotten (die jährliche Höchstmenge im Zeitraum 2012-2030 wird bei 1,88 Mio. LDT liegen), und eine neue Anlage mit einer Kapazität von 1 Mio. LDT wird demnächst in Betrieb genommen. Diese Entwicklung ist auf eine Initiative der chinesischen Behörden, den Markt für umweltverträgliches Schiffsrecycling gezielt zu erschließen und unternormige Anlagen zu schließen, sowie auf Investitionen verantwortungsbewusster europäischer Schiffseigner in sichere und umweltverträgliche Abwrackwerften zurückzuführen.

Zweitens begünstigt die derzeitige Lage auf dem Schiffsrecyclingmarkt Anlagen in Bangladesch, Indien und (in geringerem Maße) Pakistan, wogegen Konkurrenzunternehmen in der EU, der Türkei und China, die nach höheren technischen Standards arbeiten, nur Nischenmärkte (für kleine Schiffe, Staatsschiffe einschließlich Kriegsschiffe oder die Flotte engagierter Schiffseigner) bedienen können.

Drittens, die geltenden Vorschriften werden den Besonderheiten von Schiffen nicht gerecht. Zu welchem Zeitpunkt ein Schiff zum Wrack (d. h. zu Abfall) wird, ist schwer zu bestimmen. Schiffseigner treffen ihre Entscheidungen über die Verschrottung ihrer Schiffe auf Basis eines wirtschaftlichen Vergleichs der Kosten und Nutzen der Inbetriebhaltung eines Schiffes mit den Kosten und Nutzen seiner Verschrottung.

Wird diese Entscheidung getroffen, während sich das Schiff in internationalen Gewässern oder in Gewässern befindet, die der Gerichtsbarkeit des Recycling-Staates unterstehen, lassen sich die Verfahrensvorschriften der Abfallverbringungsverordnung nur schwer oder gar nicht anwenden. Außerdem nutzen Handelsschiffe, die aus europäischen Häfen und Gewässern auslaufen, in der Regel ihre letzte Fahrt, um vor ihrer Verschrottung noch einmal Waren nach Asien zu befördern. Gibt der Schiffseigner seine Verschrottungsabsicht zum Zeitpunkt des Auslaufens eines Schiffes aus einem EU-Hafen nicht bekannt, können die zuständigen Behörden in der Regel nicht intervenieren. In der Abfallverbringungsverordnung sind die Rechte und Pflichten des Ausfuhrstaates, des Einfuhrstaates und gegebenenfalls der Durchfuhrstaaten festgelegt. Die Hafenstaaten werden jedoch nicht zwangsläufig über die Verschrottungsabsicht des Schiffseigners informiert. Und schließlich ist es auch durchaus üblich, dass ein Schiff unter dem Vorwand seines weiteren Einsatzes für den Handel an eine andere Reederei verkauft wird, nur um von dieser dann zu einer Abwrackwerft verbracht zu werden.

Um die geltenden Vorschriften anwenden und insbesondere das Verbot der Ausfuhr ausgedienter Schiffe aus der OECD durchsetzen zu können, müssten die Mitgliedstaaten aufgrund der mangelnden Recyclingkapazität innerhalb der OECD und der rechtlichen Möglichkeit, ein Schiff „umzuflaggen“, unverhältnismäßig große Anstrengungen unternehmen.

Um die Lage zu verbessern, haben die Vertragsparteien des Basler Übereinkommens die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Jahr 2004 gebeten, verbindliche

³ Das Gewicht eines Schiffswracks wird oft als Leergewicht (*light displacement tonnes*, LDT) angegeben, d. h. als Gewicht ohne Fracht, Treibstoff, Ballastwasser usw.; das Leergewicht entspricht grob gerechnet dem Stahlgewicht des Wasserfahrzeugs.

Vorschriften für das Recycling von Schiffen auszuarbeiten⁴. Die von der IMO unternommenen Schritte (Ausarbeitung des Entwurfs des Übereinkommens über das Recycling von Schiffen) wurden 2006 von den Vertragsparteien des Basler Übereinkommens befürwortet, die gleichzeitig anerkannten, dass zwei Instrumente mit ein und derselben Zielrichtung vermieden werden sollten. Die Vertragsparteien wurden gebeten, sowohl das Kontroll- und Durchsetzungsniveau des Basler Übereinkommens als auch das voraussichtliche Kontroll- und Durchsetzungsniveau des Entwurfs des Übereinkommens über das Recycling von Schiffen umfassend zu prüfen und beide Übereinkommen zu vergleichen⁵.

Das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen („das Hongkong-Übereinkommen“) wurde im Mai 2009 von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen. Nach seinem Inkrafttreten wird dieses Übereinkommen die Vertragsparteien (darunter auch die Mitgliedstaaten der EU) verpflichten, ihre großen Handelsschiffe nur in Ländern zu verschrotten, die Vertragsparteien des Übereinkommens sind. Dies können auch asiatische Staaten sein, deren Abwrackanlagen in diesem Fall international anerkannte Normen (die strenger sind als die bisherigen Normen) erfüllen müssen. Diese Werften werden Schiffe aus Ländern, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, auf dieselbe Weise bearbeiten müssen wie Schiffe, die unter der Flagge eines Vertragsstaates fahren („Nichtbegünstigungsklausel“).

Das Hongkong-Übereinkommen wurde 2009 angenommen, muss jedoch von einer ausreichenden Anzahl Flaggen- und Recycling-Staaten ratifiziert werden, um in Kraft treten und Wirkung zeigen zu können. Damit ist frühestens 2020 zu rechnen. Das Übereinkommen wird 24 Monate nach dem Datum in Kraft treten, an dem die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Mindestens 15 Staaten haben das Übereinkommen entweder ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder eine Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt;
- ihre kombinierten Handelsflotten entsprechen mindestens 40 % der Bruttoreaumzahl der weltweiten Handelsflotte; und
- das kombinierte jährliche Recyclinghöchstvolumen der vorangegangenen zehn Jahre entspricht mindestens 3 % der Bruttoreumzahl der kombinierten Handelsflotte derselben Staaten.

2010 begrüßten die Vertragsparteien des Basler Übereinkommens die Annahme des Hongkong-Übereinkommens⁶ und nahmen eine erste Prüfung der Frage in Angriff, ob die Kontroll- und Durchsetzungsregelung des Hongkong-Übereinkommens der diesbezüglichen Regelung des Basler Übereinkommens entspricht⁷.

Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten schlossen ihre Prüfung im April 2010 ab und gelangten zu dem Schluss, dass das Kontroll- und Durchsetzungsniveau des Hongkong-

⁴ Beschluss VII/26 über das umweltverträgliche Abwracken von Schiffen, angenommen auf der Siebten Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens.

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

⁶ Beschluss OEWG-VII/12 über das umweltverträgliche Abwracken von Schiffen.

⁷ Siehe Beschluss OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/owwg/owwg7/docs/21e.pdf>

Übereinkommens dem des Basler Übereinkommens in Bezug auf Schiffe, die nach dem Basler Übereinkommen als Abfall einzustufen sind, zumindest gleichwertig ist⁸.

Im Oktober 2011 plädierten die Vertragsparteien des Basler Übereinkommens für die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens, damit dieses in Kraft treten kann⁹.

Im Jahr 2007 hat die Kommission ein Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen sowie 2008 eine Mitteilung mit Vorschlägen für eine EU Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen¹⁰ angenommen. Diese Strategie legte den Schwerpunkt auf Maßnahmen zur schnellstmöglichen Verbesserung der Verschrottungsbedingungen, auch in der Übergangszeit vor dem Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens: d. h. Anwendung der wichtigsten Regeln des Übereinkommens, Förderung freiwilliger Maßnahmen der Industrie, Gewährung technischer Unterstützung und Hilfe an Entwicklungsländer und bessere Durchsetzung der geltenden Vorschriften. Mit der Strategie wurde Folgendes erreicht:

- Annahme eines Übereinkommens, das das Recycling von Schiffen aufgrund seiner auf die Besonderheiten der Schiffe zugeschnittenen Verfahrensvorschriften und strengeren Auflagen für Abwrackwerften verbessern wird;
- Förderung freiwilliger Maßnahmen der Industrie schon vor Inkrafttreten des Übereinkommens:
 - freiwillige Anwendung der Vorschriften und Leitlinien des Übereinkommens (z. B. Aufstellung von Gefahrstoffinventaren),
 - Festlegung „grüner“ Verkaufsverträge,
 - Investitionen in sichere und umweltverträgliche Abwrackwerften ;
- Durchführung von Studien, Forschungs- und Pilotprojekten zur Bewertung der Entwicklung und zur Förderung besserer Recycling-Technologien für unter das Hongkong-Übereinkommen fallende Schiffe und andere Schiffe,
- Maßnahmen der Kommission zur besseren Durchführung der Abfallverbringungsverordnung, als sie Kenntnis davon erhielt, dass bestimmte Schiffe verschrottet werden sollten,
- Unterstützung von Recycling-Staaten in Form eines Zuschusses im Rahmen des thematischen Programms für Umwelt und nachhaltige Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen einschließlich Energie (ENRTP) zugunsten des „Globalen Programms für nachhaltiges Schiffsrecycling“, das von den Sekretariaten des Basler Übereinkommens, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation und der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsam verwaltet wird.

⁸ Vorlage der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten; abrufbar unter <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Beschluss X/ AA über das umweltverträgliche Abwracken von Schiffen, angenommen auf der Zehnten Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens.

¹⁰ Mitteilung KOM(2008) 767 endgültig vom 19. November 2008 – EU-Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen, und Folgenabschätzung zur Mitteilung im Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen SEK(2008) 2846.

1.2. Ziel des Vorschlags

Das Ziel der Schiffsrecycling-Verordnung besteht darin, die negativen Auswirkungen des Abwrackens von Schiffen unter einer Flagge der EU, vor allem in Südasien, drastisch zu mindern, ohne dadurch unnötige wirtschaftliche Belastungen zu verursachen. Die vorgeschlagene Verordnung setzt das Hongkong-Übereinkommen frühzeitig in Kraft und beschleunigt somit sein Inkrafttreten auf globaler Ebene.

1.3. Bestehende Rechtsvorschriften auf dem unter den Vorschlag fallenden Gebiet

Der Vorschlag betrifft die Annahme einer Verordnung über das Recycling von Schiffen. Die neue Verordnung soll die bestehende Verordnung (EG) Nr. 1013/2006/¹¹ in Bezug auf Schiffe, die künftig unter das Hongkong-Übereinkommen fallen, ersetzen.

2. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNGEN VON INTERESSIERTEN KREISEN UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

2.1. Anhörung interessierter Kreise

Für die Folgenabschätzung zu diesem Rechtsvorschlag hat die Kommission Interessenträger sowie im Rahmen einer öffentlichen Befragung (zwischen April und Juni 2009) und vier Sachverständigen-Workshops auch externe Sachverständige konsultiert.

Die meisten Interessenträger plädierten eindeutig für eine schnelle Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens durch die EU-Mitgliedstaaten, um andere Staaten zur Ratifizierung anzuspornen und das Inkrafttreten des Übereinkommens voranzutreiben. Viele Interessenvertreter befürworten eine frühe Umsetzung des Übereinkommens durch die EU, da in ihren Augen jedes Warten auf das Inkrafttreten des Vertrags unverantwortlich wäre (Verschrottungsarbeiter erleiden nach wie vor tödliche Unfälle oder Verletzungen am Arbeitsplatz und die Umwelt wird nachhaltig geschädigt). Einige Gruppen sind der Auffassung, dass die EU zusätzliche Auflagen verhängen sollte, die über die Anforderungen des Übereinkommens hinausgehen. Die Beiträge, die Zusammenfassung der Antworten auf die öffentliche Befragung und die Berichte über den Workshop der Interessenvertreter können *online* abgerufen werden¹².

Das Europäische Parlament, der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Rat haben die Mitteilung erörtert und am 26. März 2009 eine Entschließung¹³, am 13. Mai 2009 eine Stellungnahme¹⁴ bzw. am 21. Oktober 2010 Schlussfolgerungen¹⁵ über eine EU-Strategie zur Verbesserung des Abwrackens von Schiffen angenommen.

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen.

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//DE&language=DE>

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

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

2.2. Folgenabschätzung

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung vorgenommen, um die Optionen für eine durchsetzbare Regelung für das Recycling von Schiffen zu prüfen. Untersucht wurden insbesondere die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der verschiedenen Optionen.

Die Empfehlungen des Ausschusses für Folgenabschätzung (IAB) wurden berücksichtigt, wobei die wichtigsten Änderungen die Notwendigkeit einer präziseren Problemdefinition, eine genauere Beschreibung der in Recycling-Staaten im Basisszenario bereits getroffenen Maßnahmen, die Verstärkung der Handlungsansätze, eine bessere Verknüpfung der besonderen mit den operationellen Zielen und der Probleme mit den Problemursachen sowie eine bessere Bewertung der Politikoptionen betrafen, vor allem unter dem Gesichtspunkt der potenziellen künftigen Durchsetzungs- und Einhaltungsschwierigkeiten.

Nur Option D wird den herausgearbeiteten Zielen in allen Punkten gerecht (siehe Folgenabschätzung).

Diese Option sieht die Einführung einer Ad-hoc-Verordnung für Schiffe vor, die unter das Hongkong-Übereinkommen fallen (große Handelsseeschiffe). Diese Verordnung würde den gesamten Lebenszyklus von Schiffen unter einer Flagge der EU umfassen, die Regeln des Hongkong-Übereinkommens frühzeitig umsetzen und, da im Übereinkommen erlaubt, auch strengere Umweltauflagen für Abwrackwerften beinhalten. Schiffe unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten dürften nur in Anlagen verschrottet werden, die die Auflagen erfüllen.

Die Mitgliedstaaten der EU werden schriftlich und rechtzeitig über die Verschrottungsabsicht des Schiffseigners informiert. Diese Auflage ebenso wie die Einführung von Sanktionen, die den Sanktionen im Rahmen der geltenden Regelung zumindest gleichwertig wären, garantieren die Einhaltung. Obwohl kaum zu erwarten steht, dass Anlagen, die nach der gängigen Strandungsmethode („beaching“) arbeiten, diese Auflagen erfüllen können, ist jedoch nicht auszuschließen, dass modernisierte Anlagen in Zukunft dazu in der Lage sein werden. Um Unklarheiten, Überschneidungen und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, würden unter diese neue Regelung fallende Schiffe von der Abfallverbringungsverordnung ausgeschlossen.

Dieses Maßnahmenpaket bildet die Grundlage für den Vorschlag.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

3.1. Zusammenfassung des Vorschlags

Dieser Rechtsvorschlag betrifft – in Form einer neuen Ad-hoc-Verordnung – Schiffe, die in den Geltungsbereich des Hongkong-Übereinkommens fallen (d. h. große Handelsseeschiffe). Er deckt den gesamten Lebenszyklus von Schiffen unter einer Flagge der EU ab, setzt einige der Regeln des Hongkong-Übereinkommens um (Festlegung eines Gefahrstoffinventars, Verpflichtung zum Verschrotten in sicheren und umweltverträglichen Anlagen, allgemeine Auflagen, die Schiffe vor dem Abwracken erfüllen müssen) und führt, da vom Übereinkommen erlaubt, strengere Umweltauflagen ein, die vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens eingeführt werden sollten (Vorschriften für Abwrackwerften, europäische Liste von Abwrackwerften, Abschluss eines Vertrags zwischen Schiffseigner und Abwrackwerft).

Verpflichtung zur Erstellung und Führung einer Liste der an Bord befindlichen Gefahrstoffe

Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats müssen während ihres gesamten Lebenszyklus ein Inventar der an Bord befindlichen Gefahrstoffe mitführen. Während neue Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, dieses Inventar sofort aufstellen müssen, haben existierende Schiffe dazu fünf Jahre Zeit, sofern sie nicht früher verschrottet werden.

Das Inventar muss vor der Versendung eines Schiffes zum Verschrotten auf den neuesten Stand gebracht und vervollständigt werden, damit sichergestellt ist, dass die gewählte Abwrackwerft in der Lage und zugelassen ist, alle an Bord befindlichen Gefahr- und Abfallstoffe zu bewirtschaften.

Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats müssen künftig in sicheren und umweltverträglich arbeitenden Abwrackwerften verschrottet werden

Auf Basis der technischen Auflagen des Hongkong-Übereinkommens wurde eine Liste der von den Abwrackwerften zu erfüllenden Anforderungen erstellt. Die Liste wurde um zusätzliche Auflagen ergänzt, um einen besseren Gesundheits- und Umweltschutz zu gewährleisten und insbesondere sicherzustellen, dass alle gefährlichen Abfälle sowohl in den Abwrackwerften als auch in Abfallverwertungsanlagen, sofern sie dorthin verbracht werden, auf umweltverträgliche Weise bewirtschaftet werden.

Einzelne Abwrackwerften, die diese Auflagen erfüllen, beantragen ihre Aufnahme in eine europäische Liste der Abwrackwerften. Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats dürfen nur in Anlagen verschrottet werden, die auf dieser europäischen Liste stehen.

Sobald das Hongkong-Übereinkommen in Kraft tritt, müssen auch die Vertragsparteien Listen der von ihnen gemäß dem Übereinkommen zugelassenen Abwrackwerften aufstellen und übermitteln. Diese Listen werden gegebenenfalls der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation zur Verbreitung zugeleitet. Die Schiffsrecycling-Verordnung muss überarbeitet werden, wenn diese Listen international verfügbar werden, um unnötigen Verwaltungsaufwand und Doppelarbeit in Bezug auf die europäische Liste von Abwrackwerften zu vermeiden. Es könnte beispielsweise ein Mechanismus für gegenseitige Anerkennung eingeführt werden.

Besondere Auflagen für die Zeit vor der Verschrottung

Es muss dafür gesorgt werden, dass Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats bei Übergabe an die Abwrackwerft möglichst wenig gefährliche Abfälle (die auch in Frachtrückständen, Schweröl, usw. enthalten sein können) an Bord haben.

Im speziellen Fall von Tankschiffen müssen die Schiffseigner sicherstellen, dass die Schiffe in einem Zustand in der Abwrackwerft ankommen, der sicheres Begehen (*safe-for-entry*) und sicheres feuergefährliches Arbeiten (*safe-for-hot-work*) gestattet, damit Explosionen und (tödliche) Unfälle der Werftarbeiter vermieden werden.

Verbesserung der Einhaltung der EU-Vorschriften

Im Gegensatz zu den geltenden Vorschriften basiert die vorgeschlagene Verordnung auf dem Kontroll- und Durchsetzungssystem des Hongkong-Übereinkommens, das speziell auf Schiffe und den internationalen Seeverkehr ausgerichtet ist (Bescheinigungen, Besichtigungen, spezifische Verpflichtungen des Flaggenstaates usw.).

Indem Schiffe auch in Anlagen außerhalb der OECD-Länder verschrottet werden dürfen, so lange diese die Auflagen erfüllen und auf der europäischen Liste stehen, wird diese Verordnung auch das derzeitige Problem des Mangels an Recyclingkapazitäten beheben, die für die Schiffseigner legal zugänglich sind.

Da die EU-Mitgliedstaaten außerdem schriftlich und rechtzeitig über die Verschrottungsabsicht des Schiffseigners informiert werden, braucht auch nicht länger mühsam ermittelt zu werden, wann ein Schiff zum Wrack (d. h. zu Abfall) wird. Die Mitgliedstaaten werden über den geplanten Beginn und den Abschluss des Abwrackprozesses benachrichtigt. Indem sie die Liste der Schiffe, für die sie eine Inventarbescheinigung ausgestellt haben, mit der Liste der Schiffe, die in zugelassenen Werften abgewrackt wurden, vergleichen, können sie leichter feststellen, welche Schiffe illegal verschrottet wurden. Ferner werden Sanktionen eingeführt, die gezielter angewendet werden und strenger sind als die bisherigen Sanktionen. Kombiniert mit einer ausreichenden und legal zugänglichen Kapazität an sicheren und umweltgerechten Abwrackwerften und einem Kontrollsystem, das den Besonderheiten von Schiffen Rechnung trägt, werden diese Vorschriften eine bessere Einhaltung der Gesetzgebung gewährleisten.

Um Unklarheiten, Überschneidungen und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, würden die unter diese neue Gesetzgebung fallenden Schiffe künftig vom Geltungsbereich der Abfallverbringungsverordnung ausgeschlossen.

3.2. Rechtsgrundlage

Der Vorschlag basiert auf Artikel 192 Absatz 1 AEUV.

3.3. Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt.

Das Recycling von Schiffen ist auf europäischer Ebene bereits durch die Abfallverbringungsverordnung geregelt.

Die Europäische Union kann nicht Vertragspartei des Hongkong-Übereinkommens werden, da die Mitgliedschaft Staaten vorbehalten ist, die Vertragsparteien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation sind. Die Mitgliedstaaten der EU spielen daher, vor allem in ihrer Funktion als Flaggenstaaten, bei der Ratifizierung und beim Inkraftsetzen der Bestimmungen des Übereinkommens eine Schlüsselrolle.

Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten reichen nicht aus, denn nicht für alle Mitgliedstaaten ist die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens eine Priorität. Es besteht eindeutig das Risiko, dass für große Handelschiffe unter EU-Flagge je nach Mitgliedstaat unterschiedliche Rechtsvorschriften gelten. Diese Situation könnte zu Umflaggungen und unlauterem Wettbewerb zwischen Mitgliedstaaten führen, die auch Flaggenstaaten sind.

Die Aufstellung einer europäischen Liste von Abwrackwerften, die bestimmte Auflagen erfüllen, wird Doppelarbeit zwischen den EU-Mitgliedstaaten vermeiden und ihre Kontrollfunktion als Flaggenstaaten erleichtern.

Die Umsetzung des Hongkong-Übereinkommens in europäisches Recht würde eine einheitliche Entscheidungsfindung fördern und den Ratifizierungsprozess in den Mitgliedstaaten beschleunigen. Außerdem würde frühes Handeln seitens der EU Drittländer sehr viel stärker beeinflussen als Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten, und das Hongkong-Übereinkommen könnte folglich schneller in Kraft treten. Parallel zu diesem Verordnungsvorschlag wird daher auch ein Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Aufforderung der Mitgliedstaaten, im Interesse der Europäischen Union das Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen zu ratifizieren bzw. dem Übereinkommen beizutreten, vorgelegt.

3.4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gerecht. Die zusätzlichen Belastungen für Wirtschaftsteilnehmer und nationale Behörden sind auf den Aufwand begrenzt, der im Interesse des sicheren und umweltverträglichen Abwrackens von Schiffen erforderlich ist. Der Vorschlag geht für die Schiffseigner zwar mit zusätzlichen Kosten einher (Aufstellung des Gefahrstoffinventars und Besichtigungen), doch dürften diese Kosten durch die erheblichen sozialen und ökologischen Vorteile wieder ausgeglichen werden.

3.5. Wahl des Instruments

Als Instrument wird eine Verordnung vorgeschlagen.

Eine Verordnung wird als das beste Rechtsinstrument angesehen, da sie Schiffseigner und Mitgliedstaaten verpflichtet, unmittelbar, innerhalb kurzer Zeit, zeitgleich und EU-weit nach demselben Verfahren präzise Auflagen zu erfüllen. Die Festlegung von Vorschriften für sichere und umweltgerechte Abwrackwerften und einer europäischen Liste von Abwrackwerften würde insbesondere gewährleisten, dass das Hongkong-Übereinkommen auf einheitliche Weise umgesetzt wird.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über das Recycling von Schiffen

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die grenzüberschreitende Verbringung von Schiffen, die als Abfälle gelten, wird durch das Übereinkommen von Basel über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung („Basler Übereinkommen“) und durch die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen¹⁶ geregelt. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 werden das Basler Übereinkommen sowie eine Änderung¹⁷ des Übereinkommens von 1995 umgesetzt, die auf internationaler Ebene bisher nicht in Kraft getreten ist und Ausfuhren gefährlicher Abfälle in Länder verbietet, die nicht Mitglieder der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (*Organisation for Economic Cooperation and Development*, OECD) sind. Da Schiffe Gefahrstoffe enthalten, werden sie in der Regel als gefährliche Abfälle eingestuft und dürfen als solche nicht zum Recycling in Abwrackwerften in Staaten verbracht werden, die nicht Mitgliedsländer der OECD sind.
- (2) Die Mechanismen für die Kontrolle und Durchsetzung der geltenden Vorschriften auf internationaler und europäischer Ebene werden den Besonderheiten von Schiffen und des internationalen Seeverkehrs nicht gerecht und haben sich für die Vermeidung unsicherer und umweltgefährdender Abwrackpraktiken als unwirksam erwiesen.
- (3) Die derzeitigen Schiffsrecyclingkapazitäten in OECD-Ländern, die Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats rechtlich zugänglich sind, reichen nicht aus. Die in Nicht-

¹⁶ ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1.

¹⁷ Änderung des Basler Übereinkommens („Verbotsänderung“), angenommen mit Beschluss III/1 der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens.

OECD-Ländern bereits vorhandenen Kapazitäten für sicheres und umweltverträgliches Recycling reichen aus, um sämtliche Schiffe unter einer Flagge der EU zu verschrotten, und dürften aufgrund der Maßnahmen, die die Recycling-Länder treffen, um die Auflagen des Hongkong-Übereinkommens zu erfüllen, bis 2015 noch weiter zunehmen.

- (4) Das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen („Hongkong-Übereinkommen“) wurde am 15. Mai 2009 im Auftrag der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen. Das Hongkong-Übereinkommen wird erst 24 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 15 Staaten, deren kombinierte Handelsflotte mindestens 40 Prozent der Bruttoreaumzahl der weltweiten Handelsflotte und deren kombiniertes jährliches Recyclinghöchstvolumen in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoreumzahl ihrer kombinierten Handelsflotte entspricht, in Kraft treten. Die Mitgliedstaaten sollten das Übereinkommen so früh wie möglich ratifizieren, um sein Inkrafttreten zu beschleunigen. Das Übereinkommen regelt die Planung, den Bau, den Betrieb und die Vorbereitung von Schiffen dahingehend, dass ihr sicheres und umweltverträgliches Verschrotten erleichtert wird, ohne die Sicherheit des Schiffs und seine operative Effizienz zu beeinträchtigen; das Übereinkommen regelt ferner den sicheren und umweltverträglichen Betrieb der Abwrackwerften und sieht die Einführung eines angemessenen Durchsetzungsmechanismus für das Schiffsrecycling vor.
- (5) Das Hongkong-Übereinkommen sieht ausdrücklich vor, dass die Vertragsparteien im Interesse des sicheren und umweltverträglichen Recyclings von Schiffen mit dem internationalen Recht vereinbare strengere Maßnahmen ergreifen müssen, um etwaige negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden, zu mindern oder zu minimieren. Eine europäische Liste von Abwrackwerften, die die Auflagen dieser Verordnung erfüllen, würde dazu beitragen, dass diese Ziele erreicht und Vorschriften insoweit besser durchgesetzt werden, als die Flaggenstaaten Schiffe, die zum Abwracken verbracht werden, künftig leichter kontrollieren können. Die Auflagen, die die Abwrackwerften zu erfüllen haben, sollten auf den Anforderungen gemäß dem Hongkong-Übereinkommen basieren.
- (6) Flaggenstaaten, die ihre Schiffe zu modernisierten Abwrackwerften verbringen, welche die Auflagen des Hongkong-Übereinkommens erfüllen, haben ein wirtschaftliches Interesse daran, dass das Hongkong-Übereinkommen so bald wie möglich in Kraft tritt, weil dadurch weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sind.
- (7) Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich des Hongkong-Übereinkommens und der vorliegenden Verordnung fallen, sollten weiterhin nach den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 bzw. der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien¹⁸ abgewrackt werden.

¹⁸ ABL. L 312 vom 22.11.2008, S. 3.

- (8) Um die Verdoppelung von Regelungsinstrumenten mit gleicher Zielsetzung zu vermeiden, muss der Geltungsbereich der vorliegenden Verordnung, der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 bzw. der Richtlinie 2008/98/EG präzisiert werden.
- (9) Bei der Auslegung der Vorschriften dieser Verordnung sollten die Leitlinien berücksichtigt werden, die die Internationale Seeschiffahrtsorganisation unterstützend zum Hongkong-Übereinkommen entwickelt hat.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen, um zu vermeiden, dass die Vorschriften für das Schiffsrecycling umgangen werden, und um die Transparenz des Schiffsrecycling zu verbessern. Sie sollten Informationen über Schiffe, für die eine Inventarbescheinigung ausgestellt wurde oder für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist, sowie Informationen über illegales Abwracken und die diesbezüglich getroffenen Folgemaßnahmen mitteilen.
- (11) Die Mitgliedstaaten sollten Verstöße gegen diese Verordnung ahnden und sicherstellen, dass die diesbezüglichen Sanktionen angewendet werden, um eine Umgehung der Schiffsrecyclingvorschriften zu vermeiden. Die Sanktionen, die sowohl zivilrechtlicher als auch verwaltungsrechtlicher Art sein können, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (12) Um Entwicklungen bei den relevanten internationalen Übereinkommen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten übertragen werden, damit die Anhänge dieser Verordnung aktualisiert werden können. Dabei ist es von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission bei ihren Vorarbeiten angemessene Konsultationen, auch auf der Expertenebene, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und vorschriftsgemäß übermittelt werden.
- (13) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹⁹, ausgeübt werden.
- (14) Da das Ziel der Vermeidung, Minderung oder Eliminierung der negativen Auswirkungen des Abwrackens, des Betriebs und der Instandhaltung von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt angesichts des internationalen Charakters des Seeverkehrs und des Schiffsrecyclings von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden kann und sich daher auf EU-Ebene besser erreichen lässt, kann die EU nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 des Vertrags Maßnahmen erlassen. Nach dem ebenfalls in diesem Artikel festgeschriebenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

¹⁹ ABL L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I – GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Ziel

Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, die negativen Auswirkungen des Abwrackens, des Betriebs und der Instandhaltung von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren, auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden, zu mindern oder zu eliminieren.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

1. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:
 - (1) „Schiff“: ein Wasserfahrzeug jedes Typs, das im Meeresgebiet eingesetzt wird oder eingesetzt wurde, einschließlich Tauchfahrzeuge, schwimmende Geräte, schwimmende Plattformen, selbsthebende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (*Floating Storage Units*, FSU) und schwimmende Produktions-Lager- und Verladeplattformen (*Floating Production Storage and Offloading Units*, FPSO), sowie jedes Schiff, dessen Ausrüstung ausgebaut wurde oder das geschleppt wird;
 - (2) „neues Schiff“: entweder
 - (a) ein Schiff, dessen Bauvertrag am oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung geschlossen wird; oder
 - (b) soweit kein Bauvertrag existiert: ein Schiff, dessen Kiel am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung oder in den sechs Monaten danach gelegt wird oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einer entsprechenden Bauphase befindet, oder
 - (c) ein Schiff, das am Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung oder in den 30 Monaten danach geliefert wird;
 - (3) „Tankschiff“: ein Öltanker im Sinne von Anhang I des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) oder NLS-Tanker im Sinne von Anhang II dieses Übereinkommens;

- (4) „Gefahrstoff“: jedes Material oder jeder Stoff, der die Gesundheit des Menschen oder die Umwelt gefährden könnte, einschließlich jeden Stoffs, der gemäß der Richtlinie 67/548/EWG des Rates²⁰ und der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ als gefährlich eingestuft wird;
- (5) „Schiffsrecycling“: der Vorgang des vollständigen oder teilweisen Demontierens eines Schiffes in einer Abwrackwerft zwecks Rückgewinnung – unter Berücksichtigung von Gefahrstoffen und sonstigen Materialien – von Bauteilen und Materialien zur Wiederaufbereitung und Wiederverwendung, einschließlich damit zusammenhängender Vorgänge wie Lagerung und Behandlung von Bauteilen und Materialien vor Ort, jedoch ausgenommen deren weitere Verarbeitung oder Entsorgung in separaten Anlagen;
- (6) „Abwrackwerft“: ein abgegrenzter Bereich, bei dem es sich um ein Gelände, einen Platz oder eine Anlage innerhalb eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands handelt, der für das Recycling von Schiffen verwendet wird;
- (7) „Recyclingunternehmen“: der Inhaber der Abwrackwerft oder jede andere Organisation oder Person, der vom Inhaber der Abwrackwerft die Verantwortung für das Recycling von Schiffen übertragen wurde;
- (8) „Verwaltung“: die von einem Staat ausgewiesene Regierungsbehörde, die innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets oder Zuständigkeitsbereichs für Aufgaben im Zusammenhang mit Schiffen verantwortlich ist, die berechtigt sind, die Flagge dieses Mitgliedstaats zu führen, oder die der Staatsgewalt dieses Mitgliedstaats unterstehen;
- (9) „zuständige Behörde“: eine von einem Staat ausgewiesene Regierungsbehörde, die innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets oder Zuständigkeitsbereichs für Aufgaben im Zusammenhang mit Abwrackwerften verantwortlich ist, die der Gerichtsbarkeit dieses Staates unterstehen;
- (10) „Bruttoreaumzahl“: die nach den Vermessungsregeln in Anhang I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreumzahl (BRZ);
- (11) „verantwortliche Person“: eine Person, die über die zur Ausführung der spezifischen Aufgaben erforderliche Qualifikation und Ausbildung sowie die erforderlichen Kenntnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten verfügt;
- (12) „Arbeitgeber“: eine natürliche oder juristische Person, die zum Abwracken von Schiffen einen oder mehrere Arbeiter beschäftigt;
- (13) „Schiffseigner“: die natürliche oder juristische Person, die als Eigner des Schiffes registriert ist, einschließlich der natürlichen oder juristischen Person, die bis zum Verkauf des Schiffes oder bis zu seiner Überführung zu einer Abwrackwerft vorübergehend Eigner des Schiffes ist, oder, in Ermangelung einer Registrierung, die natürliche oder juristische Person, in deren Besitz sich das Schiff befindet, oder jede

²⁰ ABl. 196 vom 16.8.1967, S. 1.

²¹ ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1.

andere Organisation oder Person, der der Eigner des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übertragen hat, sowie eine juristische Person, die ein Schiff in Staatsbesitz betreibt;

- (14) „Neueinbau“: der Einbau von Systemen, Ausrüstungen, Isolier- oder sonstigem Material auf einem Schiff nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung;
- (15) „sicher zum Begehen“: bezeichnet einen Bereich in einem Schiff, der die folgenden Kriterien erfüllt:
 - (a) der Sauerstoffgehalt der Atmosphäre und die Konzentration entzündbarer Dämpfe bewegen sich innerhalb sicherer Grenzen;
 - (b) etwaige Giftstoffe in der Atmosphäre bewegen sich innerhalb der zulässigen Konzentrationen;
 - (c) etwaige Rückstände oder Materialreste aus den von der verantwortlichen Person genehmigten Arbeitsvorgängen bewirken unter den existierenden atmosphärischen Bedingungen, soweit sie wie angewiesen aufrechterhalten werden, weder eine unkontrollierbare Freisetzung von Giftstoffen noch eine unsichere Konzentration entzündbarer Dämpfe;
- (16) „sicher für feuergefährliche Arbeiten“: bezeichnet einen Bereich in einem Schiff, der die folgenden Kriterien erfüllt:
 - (a) es handelt sich um ein sicheres, nicht explosionsfähiges sowie nachweislich gasfreies Umfeld, in dem Lichtbogen- und Gasschweißgeräte, Schneid- und Brenngeräte oder andere Geräte, bei denen offene Flammen zum Einsatz kommen, verwendet und Erhitzungs-, Trenn- oder sonstige Arbeiten durchgeführt werden können, die Funkenschlag verursachen;
 - (b) die Kriterien für die Sicherheit des Begehens gemäß Nummer 15 sind erfüllt;
 - (c) die herrschenden atmosphärischen Bedingungen werden durch die feuergefährlichen Arbeiten nicht verändert;
 - (d) alle angrenzenden Bereiche wurden gesäubert oder so behandelt, dass Brände weder entstehen noch sich ausbreiten können;
- (17) „Vor-Ort-Kontrolle“: eine Begehung der Abwrackwerft zur Bestätigung des in den geprüften Unterlagen angegebenen Zustands;
- (18) „Abschlusserklärung“: eine Bestätigung der Abwrackwerft, dass das Schiffsrecycling nach Maßgabe dieser Verordnung abgeschlossen ist;
- (19) „Arbeiter“: jede Person, die als Voll- oder Teilzeitkraft im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses Arbeiten ausführt, einschließlich Personen, die für Subunternehmer arbeiten;

(20) „anerkannte Organisation“: eine gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²² anerkannte Organisation.

2. Für die Zwecke von Absatz 1 Nummer 11 kann eine verantwortliche Person auch ein Facharbeiter oder ein leitender Angestellter sein, soweit dieser fähig ist, berufsbedingte Gefahren, Risiken und Gefährdungen von Angestellten durch potenziell gefährliche Stoffe oder unsichere Bedingungen in einer Abwrackwerft zu erkennen und zu bewerten und die Schutzmaßnahmen und Vorkehrungen anzuweisen, die erforderlich sind, um diese Gefahren, Risiken oder Gefährdungen zu beseitigen oder zu verringern.

Unbeschadet der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²³ kann die zuständige Behörde geeignete Kriterien für die Bezeichnung solcher Personen sowie deren Aufgabenstellung festlegen.

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen, oder die unter der Staatsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden.
2. Diese Verordnung gilt nicht für
 - (a) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Mitgliedstaats sind oder von ihm betrieben werden und die vorläufig nur für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden;
 - (b) Schiffe mit weniger als 500 BRZ;
 - (c) Schiffe, die während ihres gesamten Lebenszyklus nur in Gewässern operieren, die der Staatsgewalt oder Gerichtsbarkeit des Staates unterliegen, dessen Flagge sie führen dürfen.

TITEL II - SCHIFFE

Artikel 4

Gefahrstoffkontrolle

1. Neueinbauten von Asbest oder polychlorierte Biphenyle enthaltenden Materialien gemäß der Richtlinie 96/59/EG des Rates²⁴ sind für alle Schiffe verboten.

²² ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11.

²³ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22.

²⁴ ABl. L 243 vom 24.9.1996, S. 31.

2. Neueinbauten von Materialien, die geregelte Stoffe im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1005/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ enthalten, sind für alle Schiffe verboten.
3. Neueinbauten von Perfluorooctansulfonsäure und deren Derivate (PFOS) enthaltenden Materialien sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 757/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ verboten.
4. Die Mitgliedstaaten treffen jede der folgenden Maßnahmen:
 - (a) Sie verbieten oder beschränken den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen gemäß Absatz 1, 2 und 3 auf Schiffen, die berechtigt sind, ihre Flagge zu führen, oder die unter ihrer Staatsgewalt betrieben werden;
 - (b) sie verbieten oder beschränken den Einbau oder die Verwendung derartiger Gefahrstoffe auf Schiffen, die in ihren Häfen, Werften, Schiffsreparaturwerften oder Vorhäfen liegen;
 - (c) sie tragen unbedingt dafür Sorge, dass Schiffe die Auflagen gemäß den Buchstaben a und b erfüllen.

Artikel 5

Gefahrstoffinventar

1. An Bord jedes neuen Schiffes wird ein Gefahrstoffinventar mitgeführt.
2. Ein Gefahrstoffinventar wird erstellt und an Bord mitgeführt, bevor ein Schiff zum Abwracken verbracht wird.
3. Existierende Schiffe, die unter der Flagge eines Drittlands registriert sind und für die eine Registrierung unter der Flagge eines Mitgliedstaats beantragt wird, führen ein Gefahrstoffinventar an Bord mit.
4. Das Gefahrstoffinventar
 - (a) ist schiffsspezifisch;
 - (b) dient dem Nachweis, dass das Schiff die Verbote oder Beschränkungen in Bezug auf den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen gemäß Artikel 4 einhält;
 - (c) nennt mindestens die Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der annähernden Mengen.

²⁵ ABl. L 286 vom 31.10.2009, S. 1.

²⁶ ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 29.

5. Zusätzlich zu Absatz 4 wird für existierende Schiffe ein Plan mit den Einzelheiten der Sicht-/Stichprobenkontrolle aufgestellt, auf deren Grundlage das Gefahrstoffinventar erstellt wird.
6. Das Gefahrstoffinventar besteht aus drei Teilen:
 - (a) einer Liste der Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der annähernden Mengen (Teil I);
 - (b) einer Liste der an Bord befindlichen Abfälle, einschließlich Abfällen, die während des Schiffsbetriebs anfallen (Teil II);
 - (c) einer Liste der Bordvorräte, die sich zu dem Zeitpunkt, an dem die Abwrackentscheidung getroffen wird, an Bord befinden (Teil III).
7. Teil I des Gefahrstoffinventars wird während des gesamten Lebenszyklus des Schiffes ordnungsgemäß geführt und aktualisiert, wobei Neueinbauten, die etwaige Gefahrstoffe gemäß Anhang I enthalten, sowie relevante Änderungen an Schiffsstruktur und Schiffsausrüstungen berücksichtigt werden.
8. Vor dem Recycling wird das Inventar über die ordnungsgemäße Führung und Aktualisierung von Teil I hinaus um Teil II (betriebsbedingt anfallende Abfälle) und Teil III (Bordvorräte) ergänzt und vom Flaggenmitgliedstaat überprüft.
9. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der in das Gefahrstoffinventar gemäß Anhang I aufzunehmenden Stoffe zu aktualisieren.

Artikel 6

Vorbereitung des Recycling: Allgemeine Anforderungen

1. Schiffseigner tragen dafür Sorge, dass Schiffe
 - a) vor der Veröffentlichung der europäischen Liste nur in Abwrackwerften mit Standort in der Europäischen Union oder in einem Mitgliedsland der OECD recycelt werden;
 - b) nach der Veröffentlichung der europäischen Liste nur in Abwrackwerften recycelt werden, die auf der europäischen Liste stehen;
 - c) in dem Zeitraum unmittelbar vor ihrer Verbringung in die Abwrackwerft so betrieben werden, dass möglichst wenig Frachtrückstände, Ölreste und betriebsbedingte Abfälle an Bord bleiben;
 - d) das Gefahrstoffinventar gemäß Artikel 5 aktualisieren und ergänzen;

- e) eine von dem Mitgliedstaat, unter dessen Flagge sie unmittelbar vor einer etwaigen Abwracktätigkeit fahren, ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung mitführen.
2. Schiffseigner tragen ferner dafür Sorge, dass sich Ladetanks und Pumpenräume von Tankschiffen bei Ankunft in der Abwrackwerft in einem Zustand befinden, aufgrund dessen unmittelbar bescheinigt werden kann, dass die Tanks und Pumpenräume „sicher zum Begehen“ und „sicher für feuergefährliche Arbeiten“ sind.

Artikel 7

Schiffsrecyclingplan

1. Bevor ein Schiff abgewrackt werden kann, ist für das jeweilige Schiff ein Schiffsrecyclingplan aufzustellen.
2. Der Schiffsrecyclingplan muss folgende Anforderungen erfüllen:
 - (a) Er ist von der Abwrackwerft aufzustellen, wobei Informationen des Schiffseigners gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b zu berücksichtigen sind;
 - (b) er ist in einer Amtssprache des Landes abzufassen, in dem die Tätigkeit der Abwrackwerft zugelassen ist, und soweit in diesem Land weder die englische, noch die französische noch die spanische Sprache verwendet wird, in eine dieser Sprachen zu übersetzen;
 - (c) er muss Informationen über die Festlegung, Aufrechterhaltung und Kontrolle der Kriterien für sicheres Begehen und sicheres feuergefährliches Arbeiten sowie andere notwendige Informationen enthalten;
 - (d) er muss Informationen über Art und Menge der Gefahrstoffe und Abfälle enthalten, die beim Abwracken des betreffenden Schiffs anfallen, einschließlich der Stoffe, die im Gefahrstoffinventar aufgeführt sind, sowie Informationen darüber, wie diese Gefahrstoffe und Abfälle in der Werft und in nachgeschalteten Abfallbehandlungseinrichtungen bewirtschaftet werden;
 - (e) er muss - soweit mehrere Abwrackwerften in Anspruch genommen werden - Angaben zur Identifizierung der zu beauftragenden Abwrackwerften enthalten und die Recyclingtätigkeiten dieser Werften sowie die Reihenfolge nennen, in der diese Tätigkeiten in jeder der zugelassenen Werften ablaufen.

Artikel 8

Besichtigungen

1. Besichtigungen werden von Verwaltungsbeauftragten oder von einer im Auftrag der Verwaltung handelnden anerkannten Organisation vorgenommen.
2. Schiffe werden den folgenden Besichtigungen unterzogen:

- (a) Erstbesichtigung;
 - (b) Wiederholungsbesichtigung;
 - (c) zusätzliche Besichtigung;
 - (d) Schlussbesichtigung.
3. Die Erstbesichtigung erfolgt vor der Indienststellung des Schiffes oder vor der Ausstellung der Inventarbescheinigung. Die Besichtigungsbeauftragten überprüfen, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.
 4. Die Wiederholungsbesichtigung wird in von der Verwaltung vorgegebenen Zeitabständen, spätestens jedoch alle fünf Jahre durchgeführt. Die Besichtigungsbeauftragten überprüfen, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.
 5. Auf Antrag des Schiffseigners kann im Anschluss an eine Änderung, Auswechslung oder umfassende Reparatur der Schiffsstruktur, Ausrüstungen, Systeme, Anbringungen, Vorrichtungen und Materialien eine umfassende oder teilweise zusätzliche Besichtigung durchgeführt werden. Die Besichtigungsbeauftragten gewährleisten, dass derartige Änderungen, Auswechslungen oder umfassenden Reparaturen so vorgenommen wurden, dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, und überprüfen, dass Teil I des Gefahrstoffinventars entsprechend angepasst wurde.
 6. Die Schlussbesichtigung erfolgt vor der Außerdienststellung des Schiffes und bevor die Abwrackarbeiten anlaufen.

Die Besichtigungsbeauftragten überprüfen, ob

- (a) das Gefahrstoffinventar den Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
- (b) der Schiffsrecyclingplan die Angaben im Gefahrstoffinventar berücksichtigt;
- (c) der Schiffsrecyclingplan Angaben enthält über
 - (1) die Festlegung, Aufrechterhaltung und Kontrolle der Kriterien für sicheres Begehen und sicheres feuergefährliches Arbeiten;
 - (2) die Behandlung der beim Recycling des betreffenden Schiffes in der Abwrackwerft und in etwaigen zugelassenen Abfallentsorgungseinrichtungen anfallenden gefährlichen Materialien und Abfällen;
- (d) zwischen Schiffseigner und Abwrackwerft ein Vertrag gemäß Artikel 9 geschlossen wurde;
- (e) die Abwrackwerft, in der das Schiff verschrottet werden soll, auf der europäischen Liste steht.

7. Für existierende Schiffe, die zum Verschrotten bestimmt sind, werden die Erst- und die Schlussbesichtigung zum selben Zeitpunkt durchgeführt.

Artikel 9

Vertragsverhältnis zwischen Schiffseigner und Abwrackwerft

1. Der Eigner eines abzuwrackenden Schiffes schließt diesbezüglich mit einer Abwrackwerft einen Vertrag, sofern letztere die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt.
2. Der Vertrag gilt spätestens ab dem Zeitpunkt, an dem die Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d beantragt wird, und bis das Abwracken abgeschlossen ist.
3. Der Vertrag verpflichtet den Schiffseigner,
 - (a) die allgemeinen Anforderungen für die Vorbereitung des Abwrackens gemäß Artikel 6 zu erfüllen;
 - (b) der Abwrackwerft alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 erforderlich sind;
 - (c) das Schiff vor oder, soweit dies technisch möglich ist, nach Beginn des Abwrackprozesses, zurückzunehmen, wenn an Bord befindliche Gefahrstoffe im Wesentlichen nicht mit dem Gefahrstoffinventar übereinstimmen und ein ordnungsgemäßes Abwracken des Schiffes daher nicht möglich ist.
4. Der Vertrag verpflichtet die Abwrackwerft,
 - (a) in Zusammenarbeit mit dem Schiffseigner einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 aufzustellen;
 - (b) dem Schiffseigner den voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses unter Verwendung des Formblattes nach dem Muster in Anhang II mitzuteilen;
 - (c) den Beginn jeglicher Abwracktätigkeit zu verbieten, so lange die Mitteilung gemäß Buchstabe b nicht eingegangen ist;
 - (d) die zuständigen Behörden, wenn die Übernahme eines abzuwrackenden Schiffes bevorsteht, mindestens 14 Tage vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses schriftlich über die anstehende Verschrottung zu informieren und insbesondere Folgendes mitzuteilen:
 - i) den Namen des Flaggenstaates;
 - ii) das Datum, an dem das Schiff in diesem Staat registriert wurde;
 - iii) die Kennnummer des Schiffes (IMO-Nummer);
 - iv) die (bei Lieferung des neu gebauten Schiffes) zugeteilte Rumpfnummer;

- v) Namen und Typ des Schiffes;
 - vi) den Registerhafen;
 - vii) Namen und Anschrift des Schiffseigners und Kennnummer des IMO-registrierten Eigners;
 - viii) Namen und Anschrift der Reederei und deren IMO-Kennnummer;
 - ix) Namen aller Klassifikationsgesellschaften, von denen das Schiff klassifiziert ist;
 - x) die wichtigsten Schiffsmaße: Länge über alles (*length overall*, LOA), Breite auf Spanten (*breadth moulded*), Seitenhöhe (*depth moulded*); Stahlgewicht, Brutto- und Nettoraumzahl, Maschinentyp und -leistung;
 - xi) das Gefahrstoffinventar;
 - xii) den Entwurf des Schiffsrecyclingplans;
- (e) alle in der Werft anfallenden Abfälle nur an Abfallbehandlungsanlagen weiterzuleiten, denen von den zuständigen Behörden die Zulassung erteilt wurde, derartige Abfälle auf sichere und umweltverträgliche Weise zu behandeln und zu entsorgen;
- (f) dem Schiffseigner anhand des Formblattes nach dem Muster in Anhang III den Abschluss der Recyclingarbeiten mitzuteilen, sobald das Schiff nach Maßgabe dieser Verordnung ganz oder teilweise abgewrackt wurde.
5. Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Mitteilung des voraussichtlichen Beginns des Abwrackprozesses gemäß Anhang II delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen.
6. Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Erklärung über den Abschluss des Abwrackprozesses gemäß Anhang III delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen.

Artikel 10

Ausstellung von Bescheinigungen und Sichtvermerke

1. Nach Abschluss einer Erst- oder einer Wiederholungsbesichtigung oder einer auf Antrag des Schiffseigners durchgeführten zusätzlichen Besichtigung stellt der Mitgliedstaat anhand des Formblatts nach dem Muster in Anhang IV eine Inventarbescheinigung aus. Diese Bescheinigung wird um Teil I des Gefahrstoffinventars ergänzt.

Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Inventarbescheinigung gemäß Anhang IV delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen.

2. Nach erfolgreichem Abschluss einer Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 Absatz 6 stellt die Verwaltung nach dem Muster in Anhang V eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung aus. Diese Bescheinigung wird um das Gefahrstoffinventar und den Schiffsrecyclingplan ergänzt.
3. Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Anhang V delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen. Eine im Anschluss an eine Besichtigung gemäß Absatz 2 ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung muss von den anderen Mitgliedstaaten akzeptiert und für die Zwecke dieser Verordnung als ebenso gültig anerkannt werden wie von ihnen ausgestellten Bescheinigungen.
4. Die Recyclingfähigkeitsbescheinigungen werden entweder von der Verwaltung oder von einer im Auftrag der Verwaltung handelnden anerkannten Organisation ausgestellt oder mit Sichtvermerk versehen.

Artikel 11

Laufzeit und Gültigkeitsdauer von Bescheinigungen

1. Eine Inventarbescheinigung wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitraum ausgestellt, der fünf Jahre nicht überschreiten darf.
2. Eine gemäß Artikel 10 ausgestellte Inventarbescheinigung verliert in jedem der folgenden Fälle ihre Gültigkeit:
 - (a) wenn der Zustand des Schiffes im Wesentlichen nicht mit den Angaben in der Bescheinigung übereinstimmt, einschließlich in Fällen, in denen Teil I des Gefahrstoffinventars nicht ordnungsgemäß geführt und aktualisiert wird, um Änderungen der Schiffsstruktur und Schiffsausrüstung Rechnung zu tragen;
 - (b) wenn die Wiederholungsbesichtigung nicht in den von der Verwaltung vorgegebenen Zeitabständen, die jedoch fünf Jahre nicht überschreiten dürfen, abgeschlossen ist;
 - (c) wenn die Bescheinigung weder gemäß Artikel 10 ausgestellt noch mit Sichtvermerk versehen wurde.
3. Eine gemäß Artikel 10 ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung verliert ihre Gültigkeit, wenn der Zustand des Schiffes im Wesentlichen nicht mit den Angaben in der Bescheinigung übereinstimmt.
4. Die Verwaltung stellt Recyclingfähigkeitsbescheinigungen für eine Laufzeit von höchstens drei Monaten aus. Die Gültigkeitsdauer der Recyclingfähigkeitsbescheinigung kann von der Verwaltung oder von einer im Auftrag der Verwaltung handelnden anerkannten Organisation ausschließlich für die Hinfahrt zur Abwrackwerft verlängert werden.

TITEL III - ABWRACKWERFTEN

Artikel 12

Auflagen für Abwrackwerften

Schiffe dürfen nur in Abwrackwerften verschrottet werden, die auf der europäischen Liste stehen.

Um in die europäische Liste aufgenommen zu werden, muss eine Abwrackwerft folgende Auflagen erfüllen:

- (a) Sie wurde auf sichere und umweltschonende Weise konzipiert und gebaut und wird auf sichere und umweltschonende Weise betrieben;
- (b) sie wendet Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme, Verfahren und Techniken an, die die Gesundheit der Werftarbeiter oder die in unmittelbarer Nähe der Werft lebenden Bevölkerung nicht gefährden und die negativen Umweltauswirkungen des Abwrackprozesses vermeiden, mindern, minimieren und soweit praktisch möglich eliminieren;
- (c) sie vermeidet negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt;
- (d) sie erstellt und genehmigt einen Schiffsrecyclingplan;
- (e) sie erstellt einen Notfallplan und hält diesen jederzeit bereit;
- (f) sie gewährleistet die Sicherheit und Ausbildung ihrer Arbeiter, einschließlich des Tragens geeigneter Schutzkleidung bei Arbeiten, bei denen dies erforderlich ist;
- (g) sie führt Aufzeichnungen über Vorfälle, Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und chronische Leiden und meldet den zuständigen Behörden, soweit diese dies verlangen, alle Vorfälle, Unfälle, berufsbedingten Krankheiten und chronischen Leiden, die die Sicherheit und Gesundheit der Arbeiter und die Umwelt beeinträchtigen oder beeinträchtigen können;
- (h) sie gewährleistet eine sichere und umweltverträgliche Bewirtschaftung von Gefahrstoffen;
- (i) sie wurde von den zuständigen Behörden für die Ausführung ihrer Tätigkeiten zugelassen;
- (j) sie gewährleistet Zugang für Notfallausrüstungen wie Brandlöschgeräte und Löschfahrzeuge, Rettungswagen und Kräne zu allen Bereichen der Abwrackanlage;
- (k) sie gewährleistet, dass alle Gefahrstoffe, die sich während des Abwrackprozesses an Bord eines Schiffes befinden, zurückgehalten werden, um jegliche Freisetzung dieser Gefahrstoffe in die Umwelt und insbesondere in Gezeitenzonen zu verhindern;

- (l) sie weist nach, dass etwaige Leckagen, insbesondere in Gezeitenzonen unter Kontrolle gebracht werden,
- (m) sie gewährleistet, dass Gefahrstoffe und gefährliche Abfälle nur auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen hantiert werden;
- (n) sie gewährleistet, dass alle beim Abwracken anfallenden Abfälle nur Abfallbehandlungsanlagen zugeführt werden, die zur gesundheitlich unbedenklichen und umweltverträglichen Behandlung und Entsorgung zugelassen sind.

Für die Zwecke von Buchstabe n kann bei dem betreffenden Abfallverwertungs- oder -entsorgungsvorgang von einer umweltverträglichen Bewirtschaftung ausgegangen werden, wenn die Abwrackwerft nachweisen kann, dass die den Abfall übernehmende Abfallbehandlungsanlage mit einem Gesundheits- und Umweltschutzniveau betrieben wird, das EU-rechtlichen Normen entspricht.

Artikel 13

Von Abwrackwerften zu erbringende Nachweise

Die Abwrackwerft muss den Nachweis erbringen, dass sie die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt, bevor sie Schiffe abwracken und in die europäische Liste aufgenommen werden kann.

Dazu muss sie insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- (1) Sie legt die Genehmigung, Lizenz oder Zulassung für das Recycling von Schiffen vor, die ihr von den zuständigen Behörden erteilt wurde, und gibt für die Schiffe, für deren Abwrackung sie zugelassen ist, die Größenbeschränkungen (Höchstlänge, Breite und Stahlgewicht) sowie etwaige andere Beschränkungen an;
- (2) sie bescheinigt, dass sie Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der EU nur zum Abwracken nach Maßgabe dieser Verordnung akzeptiert;
- (3) sie weist nach, dass sie in der Lage ist, Kriterien für sicheres feuergefährliches Arbeiten und sicheres Begehen während des gesamten Abwrackprozesses aufzustellen, aufrechtzuerhalten und zu kontrollieren;
- (4) sie legt einen Grundriss der Anlage bei, auf dem die Standorte der einzelnen Abwrackvorgänge eingezeichnet sind;
- (5) sie gibt für jeden Gefahrstoff gemäß Anhang I und weitere Gefahrstoffe, die sich in der Schiffsstruktur finden könnten, an,
 - (a) ob die Anlage für die Entfernung des Gefahrstoffes zugelassen ist. Wenn ja, ist eine Liste des mit der Gefahrstoffentfernung betrauten Personals einschließlich Befähigungsnachweisen beizubringen;
 - (b) welches Abfallbewirtschaftungsverfahren innerhalb der Anlage angewendet wird (Verbrennung, Deponierung oder andere Behandlungsmethode), und weist nach, dass das angewandte Verfahren keine Gefahr für die menschliche

Gesundheit und die Umwelt birgt und insbesondere Folgendes gewährleistet ist:

- i) keine Gefahr für Wasser, Luft, Boden, Pflanzen oder Tiere;
 - ii) keine Lärm- oder Geruchsbelästigung;
 - iii) keine Beeinträchtigung der Landschaft oder von Stätten von besonderem Interesse;
- (c) welches Abfallbewirtschaftungsverfahren angewendet wird, wenn die Gefahrstoffe für eine Abfallbehandlungsanlage außerhalb der Anlage bestimmt sind. In diesem Falle ist für jede Abfallbehandlungsanlage Folgendes vorzulegen:
- i) Name und Anschrift der Abfallbehandlungsanlage;
 - ii) der Nachweis, dass die Abfallbehandlungsanlage für die Behandlung von Gefahrstoffen zugelassen ist;
 - iii) eine Beschreibung des Abfallbehandlungsprozesses;
 - iv) der Nachweis, dass der Abfallbehandlungsprozess keine Gefahr für die menschliche Gesundheit und die Umwelt birgt und insbesondere Folgendes gewährleistet ist:
 - keine Gefahr für Wasser, Luft, Boden, Pflanzen oder Tiere;
 - keine Lärm- oder Geruchsbelästigung;
 - keine Beeinträchtigung der Landschaft oder von Stätten von besonderem Interesse.

Artikel 14

Zulassung von in einem Mitgliedstaat ansässigen Abwrackwerften

1. Die zuständigen Behörden lassen in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Abwrackwerften zu, die die Auflagen gemäß Artikel 12 für das Abwracken von Schiffen erfüllen. Diese Zulassung kann den jeweiligen Werften für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt werden.
2. Die Mitgliedstaaten erstellen und aktualisieren eine Liste der Abwrackwerften, die sie gemäß Absatz 1 zugelassen haben.
3. Die Liste gemäß Absatz 2 wird der Kommission umgehend, spätestens jedoch ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung übermittelt.
4. Erfüllt eine Abwrackwerft die Auflagen gemäß Artikel 12 nicht mehr, so entzieht der Mitgliedstaat dieser Werft die Zulassung und teilt dies der Kommission umgehend mit.

5. Wurde eine neue Abwrackwerft gemäß Absatz 1 zugelassen, teilt der betreffende Mitgliedstaat dies der Kommission umgehend mit.

Artikel 15

Außerhalb der EU ansässige Abwrackwerften

1. Ein außerhalb der EU ansässiges Recycling-Unternehmen, das beabsichtigt, Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, abzuwracken, beantragt bei der Kommission die Aufnahme seiner Abwrackwerft in die europäische Liste.
2. Diesem Antrag müssen die Angaben und Nachweise gemäß Artikel 13 und Anhang VI beiliegen, die belegen, dass die Abwrackwerft die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt.

Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Identifizierung der Abwrackwerft gemäß Anhang VI delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen.

3. Mit dem Antrag auf Aufnahme in die europäische Liste akzeptieren Abwrackwerften, dass sie vor oder nach ihrer Aufnahme in die Liste einer Vor-Ort-Kontrolle durch die Kommission oder durch in deren Namen handelnde Kontrollbeauftragte unterzogen werden können, damit überprüft werden kann, ob die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt sind.
4. Nach Prüfung der gemäß Absatz 2 übermittelten Angaben und Nachweise beschließt die Kommission im Rahmen eines Durchführungsrechtsaktes, ob eine außerhalb der Europäischen Union ansässige Abwrackwerft in die europäische Liste aufgenommen wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 27 erlassen.

Artikel 16

Aufstellung und Aktualisierung der europäischen Liste

1. Die Kommission stellt im Rahmen eines Durchführungsrechtsaktes nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 27 eine europäische Liste von Abwrackwerften auf,
 - (d) die in der Europäischen Union ansässig sind und von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 3 mitgeteilt wurden;
 - (e) die außerhalb der Europäischen Union ansässig sind und deren Aufnahme gemäß Artikel 15 Absatz 4 beschlossen wurde.
2. Die europäische Liste wird spätestens 36 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* und auf der Website der Kommission veröffentlicht.

3. Die Kommission aktualisiert die europäische Liste nach ihrer Annahme im Wege von Durchführungsrechtsakten nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 27, um
 - (a) eine Abwrackwerft in die europäische Liste aufzunehmen,
 - i) die gemäß Artikel 13 zugelassen wurde;
 - ii) deren Aufnahme in die europäische Liste gemäß Artikel 15 Absatz 4 beschlossen wurde;
 - (b) eine Abwrackwerft aus der europäischen Liste zu streichen,
 - i) die die Auflagen gemäß Artikel 12 nicht länger erfüllt;
 - ii) die seit über fünf Jahren auf der Liste steht und nicht nachgewiesen hat, dass sie die Auflagen gemäß Artikel 12 nach wie vor erfüllt.
4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Informationen mit, die für die Aktualisierung der europäischen Liste relevant sein könnten. Die Kommission leitet alle relevanten Informationen an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

TITEL IV – ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 17

Sprachregelung

Die Inventarbescheinigung und das Recyclingfähigkeitsbescheinigung sind in einer Amtssprache des Ausstellungsmitgliedstaats abzufassen und, soweit in diesem Staat weder die englische noch die französische noch die spanische Sprache verwendet wird, in eine dieser Sprachen zu übersetzen.

Artikel 18

Bezeichnung der zuständigen Behörden

Die Mitgliedstaaten bezeichnen die für die Durchführung dieser Verordnung zuständigen Behörden und unterrichten die Kommission entsprechend.

Artikel 19

Bezeichnung von Kontaktpersonen

1. Die Mitgliedstaaten und die Kommission bezeichnen eine oder mehrere Kontaktpersonen, die dafür zuständig sind, vorstellig werdende natürliche oder juristische Personen zu informieren oder zu beraten. Die Kontaktperson der

Kommission leitet Anfragen, die in die Zuständigkeit der Kontaktpersonen der Mitgliedstaaten fallen, an diese weiter, und umgekehrt.

2. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Bezeichnung von Kontaktpersonen.

Artikel 20

Sitzungen von Kontaktpersonen

Die Kommission organisiert auf Antrag der Mitgliedstaaten oder wenn sie es für erforderlich hält, Sitzungen mit den Kontaktpersonen, um Fragen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu erörtern. Wenn alle Mitgliedstaaten und die Kommission dies einvernehmlich für zweckdienlich halten, werden relevante Interessenträger gebeten, diesen Sitzungen oder Teilen dieser Sitzungen beizuwohnen.

TITEL V – BERICHTERSTATTUNG UND DURCHSETZUNG

Artikel 21

Mitteilungs- und Berichtspflichten von Schiffseignern

Schiffseigner sind verpflichtet,

- (a) die Verwaltung mindestens 14 Tage vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses schriftlich zu benachrichtigen, wenn sie beabsichtigen, ein Schiff zu verschrotten, damit die Verwaltung die in dieser Verordnung vorgesehenen Besichtigungen und Zertifizierungen vorbereiten kann;
- (b) die Mitteilung der Abwrackwerft über den voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b an die Verwaltung weiterzuleiten;
- (c) die Mitteilung der Abwrackwerft über den Abschluss des Abwrackprozesses gemäß Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe f an die Verwaltung weiterzuleiten.

Artikel 22

Berichte der Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht mit folgenden Informationen:
 - (a) eine Liste der ihre Flagge führenden Schiffe, für die eine Inventarbescheinigung eingestellt wurde, mit dem Namen des

Recyclingunternehmens und dem Standort der Abwrackwerft, wie sie aus der Recyclingfähigkeitsbescheinigung hervorgehen;

- (b) eine Liste der ihre Flagge führenden Schiffe, für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist;
 - (c) Informationen über illegales Recycling und die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Folgemaßnahmen.
- 2. Die Mitgliedstaaten übermitteln den Bericht erstmals bis 31. Dezember 2015 und anschließend alle zwei Jahre.
 - 3. Die Berichte werden der Kommission elektronisch übermittelt.

Artikel 23

Durchsetzung in den Mitgliedstaaten

- 4. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden, wenn Schiffe
 - (a) an Bord kein Gefahrstoffinventar gemäß den Artikeln 5 und 28 mitführen;
 - (b) zum Abwracken verbracht wurden, ohne dass die allgemeinen Vorbereitungsaufgaben gemäß Artikel 6 erfüllt waren;
 - (c) ohne Inventarbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbracht wurden;
 - (d) ohne Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbracht wurden;
 - (e) ohne schriftliche Benachrichtigung der Verwaltung gemäß Artikel 21 zum Abwracken verbracht wurden;
 - (f) in einer Weise abgewrackt wurden, die nicht mit dem Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 übereinstimmte.
- 5. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Insbesondere wenn ein Schiff zum Abwracken in eine nicht auf der europäischen Liste stehende Abwrackwerft verbracht wird, müssen die Sanktionen mindestens in Höhe des Preises angesetzt werden, den der Schiffseigner für sein Schiff erhalten hat.
- 6. Die Mitgliedstaaten arbeiten bilateral und multilateral zusammen, um potenzielle Umgehungen und Verletzungen dieser Verordnung leichter vermeiden und aufdecken zu können.
- 7. Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Mitglieder ihres für die Zusammenarbeit gemäß Absatz 3 bestellten ständigen Personals. Diese Personenangaben werden an die Kommission übermittelt, die eine Liste dieser Mitglieder aufstellt und weiterleitet.

8. Wird ein Schiff verkauft und innerhalb von weniger als sechs Monaten nach dem Verkauf zu einer nicht auf der europäischen Liste stehenden Abwrackwerft verbracht, so werden die Sanktionen
 - (a) gegen den letzten und vorletzten Schiffseigner gemeinsam verhängt, wenn das Schiff nach wie vor die Flagge eines EU-Mitgliedstaates führt;
 - (b) nur gegen den vorletzten Schiffseigner verhängt, wenn das Schiff nicht länger die Flagge eines EU-Mitgliedstaates führt.
9. Die Mitgliedstaaten können Ausnahmen von den Sanktionen gemäß Absatz 5 gewähren, wenn der Schiffseigner sein Schiff nicht mit der Absicht der Verschrottung verkauft hat. In diesem Falle verlangen die Mitgliedstaaten, dass der Schiffseigner auch anhand einer Abschrift des Verkaufsvertrags nachweist, dass seine Behauptung stimmt.
10. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchsetzung dieser Verordnung erlassenen nationalen Vorschriften sowie die geltenden Sanktionsregelungen regelmäßig mit.

Artikel 24

Aufforderung zum Tätigwerden

1. Natürliche oder juristische Personen, die von einem Verstoß gegen diese Verordnung betroffen sind oder voraussichtlich betroffen sein werden oder die ein hinreichendes Interesse an einer umweltpolitischen Entscheidung zur Regelung derartiger Verordnungsverstöße haben oder die, alternativ, eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsverfahrensbzw. Verwaltungsprozessrecht eines Mitgliedstaats dies als Vorbedingung voraussetzt, sind berechtigt, den Kontaktpersonen eines Mitgliedstaats etwaige Feststellungen von Verstößen gegen diese Verordnung oder ihnen bekannt werdende unmittelbar bevorstehende Verstöße gegen diese Verordnung zur Kenntnis zu bringen und die zuständige Behörde aufzufordern, im Rahmen dieser Verordnung tätig zu werden.

Das Interesse einer beliebigen im Bereich Umweltschutz tätigen Nichtregierungsorganisation, die alle nach nationalem Recht geltenden Voraussetzungen erfüllt, gilt als ausreichend für die Zwecke eines hinreichenden Interesses an einer umweltpolitischen Entscheidungsfindung zur Regelung des Verordnungsverstoßes. Gleichmaßen wird zum Zwecke der Geltendmachung einer Rechtsverletzung, sofern das Verwaltungsverfahrensbzw. Verwaltungsprozessrecht eines Mitgliedstaats dies als Vorbedingung voraussetzt, davon ausgegangen, dass derartige Organisationen verletzbar Rechte besitzen.

2. Der Aufforderung zum Tätigwerden müssen relevante Informationen und Daten beiliegen, die die Feststellungen des Verstoßes gegen die fragliche Verordnung untermauern.
3. Ist es aufgrund der Aufforderung zum Tätigwerden und der mitgeteilten Feststellungen plausibel, dass ein Verordnungsverstoß vorliegt, muss die zuständige

Behörde diese Feststellungen und Aufforderungen zum Tätigwerden prüfen. Sie räumt dabei dem Recyclingunternehmen die Möglichkeit ein, zu der Aufforderung zum Tätigwerden und den mitgeteilten Feststellungen Stellung zu nehmen.

4. Die zuständige Behörde teilt den Personen gemäß Absatz 1, die der Behörde ihre Feststellungen mitgeteilt haben, umgehend und in jedem Fall im Rahmen der geltenden einzelstaatlichen Vorschriften unter Angabe ihrer Gründe mit, ob sie der Aufforderung zum Tätigwerden nachkommen wird oder nicht.
5. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Bestimmungen der Absätze 1 und 4 in Fällen eines unmittelbar bevorstehenden Verstoßes gegen diese Verordnung nicht anzuwenden.

Artikel 25

Rechtszugang

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Personen gemäß Artikel 24 Absatz 1 ein Gericht oder eine andere unabhängige und unparteiische öffentliche Stelle anrufen können, um Entscheidungen, Handlungen oder die Untätigkeit der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde auf formelle und materielle Rechtmäßigkeit überprüfen zu lassen.
2. Diese Verordnung gilt unbeschadet einzelstaatlicher Rechtsvorschriften über den Zugang zu Gerichten und von Rechtsvorschriften, die vor Einleitung eines Gerichtsverfahrens die Ausschöpfung der Verwaltungsverfahren vorschreiben.

TITEL VI– SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 26

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission vorbehaltlich der Bedingungen dieses Artikels übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 5, 9, 10 und 15 wird der Kommission ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die darin genannte Übertragung. Er wird am Tag nach der Veröffentlichung des Beschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.

4. Sobald die Kommission delegierte Rechtsakte erlässt, übermittelt sie diese gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein gemäß Absatz 2 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament und der Rat binnen zwei Monaten ab dem Tag der Übermittlung keine Einwände gegen ihn erheben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 27

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung(EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 28

Übergangsbestimmung

1. Spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung ist für alle Schiffe ein Gefahrstoffinventar zu erstellen.
2. Bevor die europäische Liste veröffentlicht wird und vorbehaltlich der Überprüfung, dass die Abwrackwerft die Auflagen von Artikel 12 erfüllt, können die Mitgliedstaaten das Abwracken von Schiffen in Werften außerhalb der Europäischen Union auf Basis der vom Schiffseigner oder von der Abwrackwerft oder aus anderer Quelle übermittelten Informationen zulassen.

Artikel 29

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006

In Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 wird folgender Buchstabe angefügt:

„i) Schiffe, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel der vorliegenden Verordnung einsetzen] fallen (*).

(*) ABl. L ...“

Artikel 30

Überprüfung

Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens zwei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens des Hongkong-Übereinkommens. Bei dieser Überprüfung wird der Aufnahme von Werften, die von Vertragsparteien des Hongkong-Übereinkommen zugelassen wurden, in die europäische Liste von Abwrackwerften Rechnung getragen, um Doppelarbeit und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

Artikel 31

Diese Verordnung tritt am 365. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Für das Europäische Parlament
Der Präsident

Für den Rat
Der Präsident

ANHANG I

LISTE DER SCHADSTOFFE FÜR DAS GEFAHRSTOFFINVENTAR

1. Asbesthaltige Materialien
2. Ozonabbauende Stoffe: geregelte Stoffe im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, aufgeführt in den Anhängen A, B, C bzw. E dieses Protokolls, soweit es zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung des vorliegenden Anhangs in Kraft ist. Zu den Ozon abbauenden Stoffe, die an Bord von Schiffen vorkommen können, zählen unter anderem:
 - Halon 1211 Bromchlordifluormethan
 - Halon 1301 Bromtrifluormethan, Halon 2402 1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (auch als Halon 114B2 bekannt)
 - CFC-11 Trichlorfluormethan, CFC-12 Dichlordifluormethan, CFC-113 1,1,2-Trichlor-1,2,2-trifluorethan
 - CFC-114 1,2-Dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan, CFC-115 Chlorpentafluorethan
3. Polychlorierte Biphenyle (PCB) enthaltende Materialien
4. Bewuchsschutzanstriche und –systeme, geregelt durch Anhang I des Internationalen Übereinkommens über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen (AFS-Übereinkommen)
5. Perfluorooctansulfonsäure (PFOS) und ihre Derivate enthaltende Materialien
6. Cadmium und Cadmiumverbindungen
7. Sechswertiges Chrom und Chrom(VI)-Verbindungen
8. Blei und Bleiverbindungen
9. Quecksilber und Quecksilberverbindungen
10. Polybromierte Biphenyle (PBB)
11. Polybromierte Diphenylether (PBDE)
12. Polychlorierte Naphthalene (mehr als 3 Chloratome)
13. Radioaktive Stoffe
14. Bestimmte kurzkettige Chlorparaffine (C10-C13-Chloralkane)
15. Bromierte Flammschutzmittel (HBCDD)

ANHANG II

MUSTER - MITTEILUNG DES VORAUSSICHTLICHEN BEGINNS DES ABWRACKPROZESSES

..... (Name der Abwrackwerft)

Standort (vollständige Anschrift der Abwrackwerft),

geführt auf der europäischen Liste gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über das Recycling von Schiffen und zugelassen für das Recycling von Schiffen unter der Zuständigkeit der Regierung von

..... (Land der Zulassung)

durch (vollständige Bezeichnung der zuständigen Behörde)

am (TT/MM/JJJJ)..... (Ausstellungsdatum),

bestätigt, dass die Werft in jeder Beziehung bereit ist, mit dem Abwracken

des Seefahrzeugs (IMO-Nummer) zu beginnen.

Die Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über das Recycling von Schiffen, ausgestellt unter der Zuständigkeit der Regierung von

..... (vollständige Bezeichnung des Staates)

durch (vollständige Bezeichnung der gemäß der Verordnung (EU) Nr. XX bevollmächtigten Person oder Organisation)

am (TT/MM/JJJJ)..... (Ausstellungsdatum), liegt in der Anlage bei.

Unterschrift

ANHANG III

MUSTER - ERKLÄRUNG ÜBER DEN ABSCHLUSS DES ABWRACKPROZESSES

Dieses Dokument ist eine Erklärung über den Abschluss des Abwrackens von
(Name des Schiffes zum Zeitpunkt seiner Übernahme durch die Abwrackwerft / am Ort der
Entregistrierung)

Angaben zu dem zum Abwracken angelieferten Schiff

Kennziffern oder -buchstaben	
Registerhafen	
Bruttoreaumzahl	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigners	
IMO-Kennnummer des registrierten Schiffseigners	
IMO-Kennnummer der Reederei	
Baujahr	

BESTÄTIGUNG:

Das Schiff wurde nach Maßgabe des Schiffsrecyclingplans und der Verordnung (EU) Nr. XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über das Recycling von Schiffen abgewrackt in

..... (Name und Standort der zugelassenen Abwrackwerft)

und der Abwrackprozess war am (TT/MM/JJJJ) (Abschlussdatum)
abgeschlossen.

Ausgestellt in(Ort der Ausstellung der Abschlusserklärung)
am (TT/MM/JJJJ)(Ausstellungsdatum)

(Unterschrift des Eigentümers der Abwrackwerft oder seines Bevollmächtigten)

ANHANG IV

MUSTER - INVENTARBESCHEINIGUNG

(Amtssiegel) (Staat)

ausgestellt gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über das Recycling von Schiffen (im Folgenden: „die Verordnung“)

unter der Zuständigkeit der Regierung von

.....(vollständiger Name des Staates)

durch

.....(gemäß der Verordnung bevollmächtigte Person oder Organisation)

Angaben zum Schiff

Name des Schiffes	
Kennziffern oder –buchstaben	
Registerhafen	
Bruttoreaumzahl	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigners	
IMO-Kennnummer des registrierten Schiffseigners	
IMO- Kennnummer der Reederei	
Baujahr	

Angaben unter Teil I des Gefahrstoffinventars

Kenn-/Prüfnummer für Teil I des Gefahrstoffinventars:

.....

BESCHEINIGUNG:

1. Das Schiff wurde gemäß Artikel 8 der Verordnung besichtigt, und
2. die Besichtigung ergab, dass Teil I des Gefahrstoffinventars die Auflagen der Verordnung in allen Punkten erfüllt.

Datum des Abschlusses der Besichtigung, auf die sich diese Bescheinigung bezieht:.....(TT/MM/JJJJ)

Diese Bescheinigung ist gültig bis:.....(TT/MM/JJJJ)

Ausgestellt in:.....(*Ort der Ausstellung*)

am..... (TT/MM/JJJJ)

(*Ausstellungsdatum*) (*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

SICHTVERMERK ZUR VERLÄNGERUNG DER GÜLTIGKEITSDAUER DER BESCHEINIGUNG IM FALLE EINER GÜLTIGKEIT VON WENIGER ALS FÜNF JAHREN²⁷

Das Schiff erfüllt die relevanten Auflagen der Verordnung, und die Gültigkeit dieser Bescheinigung wird gemäß Artikel 10 der Verordnung verlängert bis(TT/MM/JJJJ).

Unterschrift:.....(*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

Ort:.....

Datum: (TT/MM/JJJJ)

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

SICHTVERMERK BEI ABGESCHLOSSENER WIEDERHOLUNGSBESICHTIGUNG²⁸

Das Schiff erfüllt die relevanten Auflagen der Verordnung, und die Gültigkeit dieser Bescheinigung wird gemäß Artikel 10 der Verordnung verlängert bis(TT/MM/JJJJ).

Unterschrift:.....(*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

Ort:

Datum: (TT/MM/JJJJ)

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

²⁷ Diese Seite des Sichtvermerks bei Besichtigung wird kopiert und der Bescheinigung beigelegt, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

²⁸ Diese Seite des Sichtvermerks bei Besichtigung wird kopiert und der Bescheinigung beigelegt, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

**SICHTVERMERK ZUR VERLÄNGERUNG DER GÜLTIGKEITSDAUER DER
BESCHEINIGUNG BIS ZUM ERREICHEN DES BESICHTIGUNGSHAFENS ODER
WÄHREND EINER TOLERANZZEIT²⁹**

Die Gültigkeit dieser Bescheinigung wird gemäß Artikel 10 der Verordnung verlängert bis
..... (TT/MM/JJJJ).

Unterschrift: (*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

Ort:

Datum: (TT/MM/JJJJ)

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

SICHTVERMERK NACH ZUSÄTZLICHER BESICHTIGUNG³⁰

Nach zusätzlicher Besichtigung gemäß Artikel 8 der Verordnung wird bestätigt, dass das
Schiff die relevanten Auflagen der Verordnung erfüllt.

Unterschrift: (*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

Ort:

Datum: (TT/MM/JJJJ)

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

²⁹ Diese Seite des Sichtvermerks bei Besichtigung wird kopiert und der Bescheinigung beigelegt, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

³⁰ Diese Seite des Sichtvermerks bei Besichtigung wird kopiert und der Bescheinigung beigelegt, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

ANHANG V

MUSTER - RECYCLINGFÄHIGKEITSBESCHEINIGUNG

(Amtssiegel) (Staat)

Ausgestellt gemäß der Verordnung(EU) Nr. XXXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom über das Recycling von Schiffen (im Folgenden: „die Verordnung“) unter der Zuständigkeit der Regierung von

.....(vollständiger Name des Staates)

durch

.....(gemäß der Verordnung bevollmächtigte Person oder Organisation)

Angaben zum Schiff

Name des Schiffes	
Kennziffern oder -buchstaben	
Registerhafen	
Bruttoreaumzahl	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigners	
IMO-Kennnummer des registrierten Schiffseigners	
IMO- Kennnummer der Reederei	
Baujahr	

Angaben zur Abwrackwerft

Name der Abwrackwerft	
Kennnummer der Abwrackwerft ³¹	
Vollständige Anschrift	

³¹ Kennnummer entsprechend der Angabe in der europäischen Liste.

Ablaufdatum des Zeugnisses über die Erfüllung der Vorschriften dieser Verordnung	
--	--

Angaben zum Gefahrstoffinventar

Kennnummer/Prüfnummer des Gefahrstoffinventars :.....

Angaben zum Schiffsrecyclingplan

Kennnummer/Prüfnummer des Schiffsrecyclingplans:.....

Anmerkung: Der gemäß Artikel 7 der Verordnung vorgeschriebene Schiffsrecyclingplan ist ein wesentlicher Bestandteil der Recyclingfähigkeitsbescheinigung und muss dieser stets beigeheftet sein.

BESCHEINIGUNG:

1. Das Schiff wurde gemäß Artikel 8 der Verordnung besichtigt.
2. Das Schiff führt ein gültiges Gefahrstoffinventar gemäß Artikel 5 der Verordnung mit.
3. Der Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 der Verordnung wird den Angaben im Gefahrstoffinventar gemäß Artikel 5 der Verordnung in allen Punkten gerecht und enthält Angaben zur Festlegung, Aufrechterhaltung und Kontrolle der Kriterien für sicheres Begehen und sicheres feuergefährliches Arbeiten.
4. Die Abwrackwerft, in der dieses Schiff verschrottet werden soll, steht auf der europäischen Liste gemäß Artikel 16 der Verordnung.

Diese Bescheinigung gilt bis zum (TT/MM/JJJJ) (Datum)

Ausgestellt in(Ort der Ausstellung)

am (TT/MM/JJJJ)

(Datum der Ausstellung) (Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten)

(Amtssiegel bzw. Amtsstempel)

SICHTVERMERK ZUR VERLÄNGERUNG DER GÜLTIGKEITSDAUER DER BESCHEINIGUNG BIS ZUM ERREICHEN DES HAFENS DER ABWRACKWERFT ODER WÄHREND EINER TOLERANZZEIT³²

Diese Bescheinigung gilt gemäß Artikel 8 der Verordnung für die Hinfahrt

vom Hafen von

³² Diese Seite des Sichtvermerks wird kopiert und der Bescheinigung beigelegt, wenn die Verwaltung dies für erforderlich hält.

zum Hafen vom

Unterschrift (*Unterschrift des ausstellungsbefugten Beamten*)

Ort

Datum (TT/MM/JJJJ).....

(*Amtssiegel bzw. Amtsstempel*)

ANHANG VI

MUSTER – ANGABEN ZUR IDENTIFIZIERUNG DER ABWRACKWERFT

Angaben zur Abwrackwerft

Name der Abwrackwerft	
Kennnummer der Abwrackwerft	
Vollständige Anschrift der Abwrackwerft	
Hauptkontaktperson	
Telefonnummer	
Email-Anschrift	
Name, Anschrift und Kontaktangaben des Recycling-Unternehmens	
Arbeitssprache(n)	