EUROPÄISCHES PARLAMENT 2009 – 2014

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

2012/0055(COD)

20.11.2012

***I
ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen
(COM(2012)0118 – C7-0082/2012 – 2012/0055(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Carl Schlyter

Erklärung der benutzten Zeichen

*	Verfahren der Konsultation
***	Verfahren der Zustimmung
***I	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
***II	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
***III	Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: **[...]**.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 5

BEGRÜNDUNG 82

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen
(COM(2012)0118 – C7-0082/2012 – 2012/0055(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

– in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2012)0118),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0082/2012),

– gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

– in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 12. Juli 2012[1],

– in Kenntnis der Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom ...[2],

– gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,

– in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A7-0000/2012),

1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

[1] ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 158.
[2] …

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung
Titel

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES	VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über das Recycling von Schiffen	über das ***umweltverträgliche*** Recycling ***und die umweltverträgliche Behandlung*** von Schiffen ***und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/2006 und der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006***

Or. en

Begründung

In dieser Verordnung ist der Begriff „Schiffsrecycling“ als das Demontieren eines Schiffs in einer Abwrackwerft definiert, die nachfolgende Behandlung der dabei anfallenden Abfälle fällt aber nicht unter diesen Begriff. In der von der Kommission vorgeschlagenen Form fällt jedoch auch die nachfolgende Abfallbehandlung unter diese Verordnung. Dies sollte auch im Titel zum Ausdruck kommen.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Die vorherrschende Methode zum Abwracken von Schiffen, die Strandungsmethode, ermöglicht weder jetzt noch künftig ein sicheres und umweltverträgliches Recycling und sollte deshalb nicht mehr toleriert werden.

Or. en

Begründung

In seiner Entschließung vom 21. Mai 2008 zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen äußerte das Parlament die Auffassung, „dass es ethisch inakzeptabel ist, die

menschenunwürdigen und umweltzerstörenden Verhältnisse bei der Abwrackung von Schiffen noch weiter zu dulden“ (Ziffer 1), und dass die Abwrackung von Schiffen an Stränden von den zulässigen Abwrackmethoden auszuschließen ist (Ziffer 12). In seiner Entschließung vom 26. März 2009 forderte das Europäische Parlament „ein ausdrückliches Verbot der Strandung von Altschiffen“ (Ziffer 6). Dies sollte auch die Grundlage für diese Verordnung sein.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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.	(2) Die Mechanismen für die Kontrolle und Durchsetzung der geltenden Vorschriften auf internationaler und ***Unionsebene*** werden den Besonderheiten von Schiffen und des internationalen Seeverkehrs nicht gerecht und haben sich ***im Hinblick darauf*** als unwirksam erwiesen***, die Ausfuhr von Schiffen, die als gefährliche Abfälle gelten, in Länder, die nicht der OECD angehören, zu unterbinden und dadurch unsichere und umweltgefährdende Abwrackpraktiken zu vermeiden***.

Or. en

Begründung

Redaktionelle Klarstellung.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die derzeitigen Schiffsrecyclingkapazitäten in OECD-Ländern, die Schiffen ***unter der Flagge eines Mitgliedstaats rechtlich zugänglich sind, reichen nicht aus***. ***Die in Nicht-OECD-Ländern bereits vorhandenen Kapazitäten für sicheres und***	(3) Die derzeitigen Schiffsrecyclingkapazitäten in OECD-Ländern, die Schiffen***, die als gefährliche Abfälle für die Ausfuhr gelten, rechtlich zugänglich sind, werden nicht ausreichend genutzt***. ***Es bestehen Meinungsverschiedenheiten zur***

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.	***Zugänglichkeit und Kapazität von Abwrackwerften in den Vereinigten Staaten. Unabhängig von der diesbezüglichen dortigen Situation haben bestimmte Mitgliedstaaten und OECD-Länder bedeutende potenzielle Kapazitäten, die zur Behandlung von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats (EU-Schiffe) nahezu ausreichen könnten, wenn sie vollständig mobilisiert würden. Zusammen mit den bestehenden und potenziellen Kapazitäten für unbedenkliches und umweltverträgliches Recycling in Ländern, die nicht Mitglied der OECD sind, sollten ausreichende Kapazitäten zur Behandlung aller EU-Schiffe vorhanden sein.***

Or. en

Begründung

Es sollte wirklich auf die bedeutenden potenziellen Kapazitäten in Europa und den OECD-Ländern zurückgegriffen werden. Einer Studie der Kommission von 2007 zufolge könnten im Vergleich zu den seinerzeit festgestellten Kapazitäten von 200 000 LDT pro Jahr in der EU und 50 000 LDT pro Jahr in der Türkei bis zu 1 Mio. LDT pro Jahr in den Mitgliedstaaten und bis zu 600 000 LDT pro Jahr in der Türkei mobilisiert werden. Der voraussichtliche Bedarf beträgt zwischen 1,6 und 2 Mio. LDT pro Jahr. In bestimmten Ländern, die nicht der OECD angehören, könnten Kapazitäten für unbedenkliches und umweltverträgliches Recycling von über 1 Mio. LDT pro Jahr aufgebaut werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Derzeit ist das Schiffsrecycling von einer außergewöhnlich hohen Externalisierung der Kosten gekennzeichnet. Abwrackwerften mit niedrigen oder fehlenden Standards zum Schutz der Arbeitnehmer, der Umwelt und der Gesundheit des Menschen bieten die höchsten Preise für abzuwrackende

Schiffe an. Infolgedessen wird die überwiegende Teil der weltweiten Schiffsflotte, die einer Weiterverwertung zugeführt wird, an den Stränden bestimmter Länder unter menschenunwürdigen und umweltzerstörenden Verhältnissen demontiert, die inakzeptabel sind. Diesem Sachverhalt ist entgegenzuwirken, und deshalb ist es angezeigt, einen Finanzierungsmechanismus zu schaffen, der flaggenunabhängig für alle Schiffe gilt, die Häfen der EU anlaufen, und auf diese Weise dazu beizutragen, dass umweltverträgliche Verfahren für das Recycling und die Behandlung von Schiffen, die als gefährliche Abfälle gelten, gegenüber unzulänglichen Verfahren konkurrenzfähig werden.

Or. en

Begründung

Der Hauptgrund dafür, dass die allermeisten Schiffe nach wie vor unter unvorstellbaren Bedingungen verschrottet werden, liegt in eindeutigem Marktversagen: Durch die vollständige Externalisierung der Gesundheits- und Umweltkosten wird den Schiffseignern ein völlig widersinniger Anreiz geboten, ihre Schiffe an die Verwertungsbetriebe mit den niedrigsten Standards zu verkaufen. Solange dieser Sachverhalt nicht direkt angegangen wird, dürfte sich die aktuelle Lage kaum ändern, insbesondere wenn – wie auch im Vorschlag der Kommission vorgesehen – die Rechtsvorschriften durch Umflaggen einfach umgangen werden können.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3b) Nach dem Verursacherprinzip sollten die Kosten für umweltverträgliches Recycling und die umweltverträgliche Behandlung von Schiffen von den Schiffseignern übernommen werden. Im Interesse des Schutzes der Umwelt und der Gesundheit des Menschen sollte ein

Gebührensystem zur Schaffung von Ressourcen als Beitrag dafür eingeführt werden, dass umweltverträgliche Verfahren für das Recycling und die Behandlung von EU-Schiffen wirtschaftlich wettbewerbsfähig werden. Alle Schiffe, die Häfen und Ankerplätze der EU anlaufen, sollten an den Kosten für umweltverträgliches Recycling und die umweltverträgliche Behandlung von EU-Schiffen beteiligt werden, damit bei EU-Schiffen der wirtschaftlichen Anreiz gesenkt wird, auf unzulängliche Verfahren zurückzugreifen. Gleichzeitig sollte dadurch bewirkt werden, dass das Ausflaggen unattraktiv wird und umweltverträgliche Kapazitäten für das Recycling und die Behandlung von Schiffen geschaffen werden, die dann für alle Schiffe genutzt werden können. Die Gebühren sollten gerecht, diskriminierungsfrei und transparent gestaltet werden.

Or. en

Begründung

Diese Passage erklärt sich von selbst.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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 Seeschifffahrtsorganisation angenommen. Das Hongkong-Übereinkommen wird erst	(4) Das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen („das Hongkong-Übereinkommen“) wurde am 15. Mai 2009 unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation angenommen. Das Hongkong-Übereinkommen wird erst 24 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 15 Staaten, deren kombinierte

24 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 15 Staaten, deren kombinierte Handelsflotte mindestens 40 Prozent der Bruttoraumzahl der weltweiten Handelsflotte und deren kombiniertes jährliches Recyclinghöchstvolumen in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoraumzahl 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***.

Handelsflotte mindestens 40 Prozent der Bruttoraumzahl der weltweiten Handelsflotte und deren kombiniertes jährliches Recyclinghöchstvolumen in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoraumzahl ihrer kombinierten Handelsflotte entspricht, in Kraft treten. Das Übereinkommen regelt die ***Verwendung von Gefahrstoffen*** in 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 ***durch Leitlinien*** den Betrieb der Abwrackwerften und ***enthält einen*** Durchsetzungsmechanismus für das Schiffsrecycling. ***Das Hongkong-Übereinkommen gilt nicht für Schiffe im Staatsbesitz, Schiffe mit einer BRZ von weniger als 500 und Schiffe, die während ihres gesamten Lebenszyklus nur in Gewässern operieren, die der Staatsgewalt oder Gerichtsbarkeit des Staates unterliegen, dessen Flagge sie führen dürfen. Auch das eigentliche Recycling des in der Abwrackwerft aus dem Schiff gewonnenen Stahls und die Tätigkeit von Unternehmen, die in ihrer Eigenschaft als der Abwrackwerft nachgelagerte Unternehmen Abfallstoffe weiterbehandeln, werden durch das Hongkong-Übereinkommen nicht erfasst. Mit dem Hongkong-Übereinkommen soll auch nicht die Ausfuhr von Schiffen, die als gefährliche Abfälle gelten, in Länder, die nicht der OECD angehören, unterbunden werden – eine Vorgehensweise, die derzeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 verboten ist. Bis zum Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens dürften wahrscheinlich noch bis zu 10 Jahre vergehen.***

Or. en

Begründung

Das Hongkong-Übereinkommen sollte in angemessener Weise zum Tragen kommen. Es betrifft eigentlich nicht die Planung, den Bau und den Betrieb von Schiffen, sondern lediglich bestimmte Anforderungen in Bezug auf die verwendeten Gefahrstoffe. Aussagen zur Ratifizierung sollten erst in dem diesbezüglichen gesonderten Bericht getroffen werden. Durch das Übereinkommen wird keine umweltverträgliche Behandlung im Sinne der EU sichergestellt, und es bleibt abzuwarten, ob der Durchsetzungsmechanismus angemessen ist. Die Grenzen des Übereinkommens sollten ebenfalls Erwähnung finden.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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 Flaggenstatten 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.	(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 *etwaigen negativen* Auswirkungen auf die Gesundheit *des Menschen* und die Umwelt *vorzubeugen*, *sie* zu mindern oder *sie* zu minimieren. Eine europäische Liste von Abwrackwerften, die die Auflagen dieser Verordnung erfüllen, ***sollte*** dazu beitragen, dass diese Ziele erreicht und Vorschriften insoweit besser durchgesetzt werden, als die Flaggenstatten 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***, jedoch über sie hinausgehen, damit ein Maß an Schutz der Gesundheit des Menschen und der Umwelt erreicht wird, das weitgehend mit dem der Union übereinstimmt***.

Or. en

Begründung

Es sollte deutlich gemacht werden, dass die Auflagen für Abwrackwerften über die im Hongkong-Übereinkommen festgelegten Anforderungen hinausgehen müssen, da sie weit unter den Normen der Union liegen (z. B. wäre die Demontage von Schiffen an Stränden nach diesem Übereinkommen weiterhin zulässig).

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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 Richtlinien abgewrackt werden.	(7) Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich des Hongkong-Übereinkommens fallen, ***EU-Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, EU-Schiffe, die dieser Verordnung nicht entsprechen, und Schiffe, die unter der Flagge eines Drittlandes (Schiffe aus Drittländern) in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats zu Abfall werden,*** 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 Richtlinien abgewrackt werden.

Or. en

Begründung

Es sollte klargestellt werden, dass die Verpflichtung, Schiffe in OECD-Ländern abzuwracken, nur für die EU-Schiffe weiterbestehen sollte, die nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen oder ihr nicht entsprechen, und für alle aus Drittländern stammenden Schiffe, die in einem Gebiet unter der Gerichtsbarkeit eines Mitgliedstaats zu Abfall werden.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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.	(8) ***Damit in der gleichen Situation nicht unterschiedliche rechtliche Bestimmungen angewendet werden,*** muss ***jeweils*** der Geltungsbereich *dieser* Verordnung, der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 *und* der Richtlinie 2008/98/EG präzisiert werden.

Or. en

Begründung

Hier geht es nicht um die Verdoppelung unterschiedlicher Rechtsinstrumente, sondern um ihre angemessene Verknüpfung.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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.	(11) Die Mitgliedstaaten sollten Verstöße gegen diese Verordnung ahnden und sicherstellen, dass die diesbezüglichen Sanktionen angewendet werden, um *einer* Umgehung der Schiffsrecyclingvorschriften *entgegenzuwirken*. Die Sanktionen, die ***strafrechtlicher,*** zivilrechtlicher ***und*** verwaltungsrechtlicher Natur sein können, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Or. en

Begründung

Gemäß der Richtlinie 2008/99/EG über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt wird die illegale Verbringung von Abfällen unter Strafe gestellt, wenn sie vorsätzlich oder zumindest

grob fahrlässig begangen wird. Dies sollte in Bezug auf die Natur der Sanktionen auch erwähnt werden.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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 geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus -	(14) Da das Ziel der *Vorbeugung*, ***der*** Minderung oder *des Ausschlusses* der negativen Auswirkungen des ***Recyclings*** und der ***Behandlung*** von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, auf die Gesundheit *des Menschen* 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 geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

Or. en

Begründung

In dieser Verordnung geht es vor allem um das Recycling und die Behandlung von abzuwrackenden Schiffen und nur in geringem Maße um den Betrieb oder die Instandhaltung von Schiffen, so dass in diesem Zusammenhang wohl eher auf die Behandlung Bezug genommen werden sollte.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Ziel	Ziel
1. 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*.	1. Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, ***Unfällen, Verletzungen und anderen*** negativen Auswirkungen ***auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt infolge des Recyclings und der Behandlung*** von Schiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren, *vorzubeugen****, sie*** auf ***ein Mindestmaß zu senken und sie so weit wie möglich*** *auszuschließen* ***sowie die Bedingungen für das Recycling von Schiffen aus Drittländern zu verbessern***.

Or. en

Begründung

Unfälle, Verletzungen und andere negative Auswirkungen lassen sich nie vollständig, sondern nur so weit wie möglich ausschließen.

Das Ziel der Verordnung bezieht sich in vollem Umfang auf EU-Schiffe, doch mit bestimmten Regelungen ließen sich auch die Bedingungen für das Recycling von Schiffen aus Drittländern zu verbessern.

Da die Definition des Begriffs „Schiffsrecycling“ in dieser Verordnung von der üblichen Definition des Begriffs „Recycling“ abweicht, sollte außerdem klargestellt werden, dass die tatsächliche Behandlung der Abfälle, die beim Abwracken von Schiffen anfallen, auch unter das Ziel dieser Verordnung fällt.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) „EU-Schiff“: ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt oder unter seiner Staatsgewalt betrieben wird;

Or. en

Begründung

Redaktioneller Vorschlag zur Vereinfachung des Wortlauts der gesamten Verordnung.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1b) „Schiff aus einem Drittland“: ein Schiff, das die Flagge eines Drittlands führt;

Or. en

Begründung

Redaktioneller Vorschlag zur Vereinfachung des Wortlauts der gesamten Verordnung.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 - Absatz 1 - Nummer 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) „Abfall“: Abfall im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG;

Or. en

Begründung

Die Definition des Begriffs „gefährlicher Abfall“ aus der Abfallrahmenrichtlinie sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 –Nummer 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3b) „gefährlicher Abfall“: gefährlicher Abfall gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 2 der Richtlinie 2008/98/EG;

Or. en

Begründung

Die Definition des Begriffs „Abfall“ aus der Abfallrahmenrichtlinie sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3c) „Behandlung“: Behandlung im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Richtlinie 2008/98/EG;

Or. en

Begründung

Die Definition des Begriffs „Behandlung“ aus der Abfallrahmenrichtlinie sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 –Nummer 3 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3d) „umweltgerechte Behandlung“: umweltgerechte Behandlung im Sinne von Artikel 2 Nummer 8 der Verordnung

(EG) Nr. 1013/2006;

Or. en

Begründung

Die Definition des Begriffs „umweltgerechte Behandlung“ aus der Verordnung über die Verbringung von Abfällen sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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;	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 ***Behandlung*** in separaten Anlagen; ***deshalb unterscheidet sich die Bedeutung des Begriffs „Recycling“ im Zusammenhang mit dieser Verordnung von der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 17 der Richtlinie 2008/98/EG;***

Or. en

Begründung

Der Begriff „Behandlung“ im Sinne der Abfallrahmenrichtlinie umfasst die Verarbeitung und Entsorgung und sollte aus Gründen der Kohärenz verwendet werden. Es sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Bedeutung des Begriffs „Recycling“ im Zusammenhang mit dieser Verordnung über das Recycling von Schiffen von der allgemeinen Definition von Recycling in der Abfallrahmenrichtlinie abweicht, weil der Begriff „Recycling“ im Hongkong-Übereinkommen eine andere Bedeutung erhalten hat.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
6. „Abwrackwerft“: ein abgegrenzter Bereich, bei dem es sich *im **ein Gelände, einen Platz*** oder eine Anlage innerhalb eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands handelt, der für das Recycling von Schiffen verwendet wird;	6. „Abwrackwerft“: ein abgegrenzter Bereich, bei dem es sich *um **eine bebaute Fläche*** oder eine ***errichtete*** Anlage innerhalb eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands handelt, der für das Recycling von Schiffen verwendet wird;

Or. en

Begründung

Eine Abwrackwerft sollte nie bloß ein Gelände sein, denn dazu könnten auch Strände zählen. Bei Abwrackwerften sollte es sich um eine bebaute Fläche oder eine errichtete Anlage handeln.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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;	7. „***Schiffsrecyclingunternehmen***“: der Inhaber der Abwrackwerft oder jede andere Organisation oder Person, der vom Inhaber der Abwrackwerft die Verantwortung für das Recycling von Schiffen übertragen wurde;

Or. en

Begründung

Sprachliche Korrektur.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Diese Verordnung gilt für ***Schiffe,*** die berechtigt sind, die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen, oder die unter der Staatsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden.	1. Diese Verordnung gilt für ***EU-Schiffe. Artikel 5a, Artikel 11b und Artikel 23 Absatz 1 dieser Verordnung gelten auch für aus Drittländern stammende Schiffe, die Häfen oder Ankerplätze der EU anlaufen.***

Or. en

Begründung

Laut der Folgenabschätzung gehören 37 % der Weltflotte Schiffseignern aus der EU. Allerdings fahren nur 17 % der Weltflotte unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats. Zum Ende ihrer Lebensdauer sind es dann nur noch 8 %. Eine Begrenzung des Geltungsbereichs dieser Verordnung auf Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats würde eine viel zu starke Beschränkung bedeuten und käme einer offenen Aufforderung an die Schiffseigner gleich, die Verordnung durch Umflaggen der Schiffe kurz vor Ende ihrer Lebensdauer zu umgehen. Deshalb sollten die zentralen Bestimmungen (Recycling-Abgabe, Verbote und Gefahrstoffinventar, Kontrollen und bestimmte Sanktionen) flaggenunabhängig für alle Schiffe gelten, die Häfen in der EU anlaufen.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ca) Schiffe, die unabhängig von der Flagge, die sie führen, nicht aus eigener Kraft fahrtüchtig sind und deshalb als Abfälle gelten;

Or. en

Begründung

Bei einem Schiff, das nicht aus eigener Kraft fahrtüchtig ist, handelt es sich eindeutig um Abfall, und es sollte deshalb unter die Verordnung über die Verbringung von Abfällen fallen.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(cb) Schiffe, die in Bezug auf die Sicherheit die geltenden Bestimmungen des Unionsrechts und des internationalen Rechts nicht erfüllen und deshalb als Abfälle gelten;

Or. en

Begründung

Ein Schiff, das die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen nicht erfüllt, sollte als Abfall gelten und deshalb unter die Verordnung über die Verbringung von Abfällen fallen.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Gefahrstoffkontrolle	***Kontrolle verbotener oder eingeschränkt verwendbarer Gefahrstoffe***

Or. en

Begründung

Dieser Artikel betrifft ausschließlich Gefahrstoffe, deren Verwendung verboten oder eingeschränkt worden ist. An Bord eines Schiffes gibt es viele andere Gefahrstoffe, die noch nicht verboten sind, bei der Abwrackung aber dennoch kontrolliert werden müssen, und das ist der Grund dafür, dass im Inventar nicht nur verbotene oder eingeschränkt verwendbare Stoffe aufgeführt werden müssen. Von daher sollte klargestellt werden, dass sich dieser Artikel nur auf die Kontrolle verbotener oder eingeschränkt verwendbarer Stoffe bezieht.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
3. Neueinbauten von Perfluoroctansulfonsäure und deren Derivate (PFOS) enthaltenden Materialien sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 757/2010 ***des Europäischen Parlaments und des Rates*** verboten.	3. Neueinbauten von Perfluoroctansulfonsäure und deren Derivate (PFOS) enthaltenden Materialien sind ***gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) und zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe[1] und*** gemäß der Verordnung Nr. 757/2010 ***der Kommission vom 24. August 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 850/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über persistente organische Schadstoffe*** verboten.
	[1] ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1.

Or. en

Begründung

Ursprünglich wurde die Beschränkung von PFOS mit der Richtlinie 2006/122/EG erlassen, mit der die Richtlinie 76/769/EWG des Rates in Bezug auf Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen zum 30. Mal geändert wurde. Die Bestimmungen dieser Richtlinie wurden in Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (REACH) übernommen. Folglich ist es angezeigt, hier nicht nur auf die spätere Änderung der Verordnung über persistente organische Schadstoffe Bezug zu nehmen, sondern auch einen Verweis auf die REACH-Verordnung einzufügen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	3a. Die Neuanwendung von Bewuchsschutzsystemen, die zinnorganische Verbindungen als Biozide enthalten, und andere Bewuchsschutzsysteme, deren Anwendung oder Verwendung nach dem Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme verboten ist, sind für Schiffe verboten.

Or. en

Begründung

Das Verbot von TBT-Anstrichen sollte ebenfalls aufgeführt werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
4. Die Mitgliedstaaten ***treffen jede der folgenden Maßnahmen:***	4. Die Mitgliedstaaten ***tragen unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Union dafür Sorge, dass Schiffe die Auflagen der Absätze 1 bis 3a erfüllen***.

Or. en

Begründung

Die Bestimmung aus Absatz 4 Buchstabe c sollte hier integriert werden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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;	***entfällt***

Or. en

Begründung

Diese Bestimmung ist redundant, weil sie bereits in den Absätzen 1 bis 3a dieses Artikels enthalten ist.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(b) sie verbieten oder beschränken den Einbau oder die Verwendung derartiger Gefahrstoffe auf Schiffen, die in ihren Häfen, Werften, Schiffsreparaturwerften oder Vorhäfen liegen;	***entfällt***

Or. en

Begründung

Im Hinblick auf EU-Schiffe ist diese Bestimmung bereits in den Absätzen 1 bis 3a enthalten. In Bezug auf Schiffe aus Drittländern wird diese Bestimmung in Artikel 11b verschoben, in dem die zentralen Bestimmungen für Schiffe aus Drittländern zusammengefasst werden.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(c) sie tragen unbedingt dafür Sorge, dass Schiffe die Auflagen gemäß den Buchstaben a und b erfüllen.	***entfällt***

Or. en

Begründung

Diese Bestimmung ist bereits in Absatz 4 in seiner geänderten Fassung enthalten.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. An Bord ***jedes neuen Schiffes wird ein Gefahrstoffinventar mitgeführt***.	1. ***Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jedes neue EU-Schiff ein Gefahrstoffinventar erstellt wird und*** an Bord ***zur Verfügung steht***.

Or. en

Begründung

Es muss klargestellt werden, dass das Inventar nicht nur an Bord mitgeführt, sondern tatsächlich für etwaige Hafenstaatkontrollen zur Verfügung stehen muss.

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. ***Ein Gefahrstoffinventar wird erstellt und an Bord mitgeführt***, bevor ein Schiff zum Abwracken verbracht wird.	2. ***Die Mitgliedstaaten sorgen dafür***, ***dass für bereits in Betrieb befindliche EU-Schiffe innerhalb der in Absatz 2a angegebenen Fristen oder – je nachdem,***

welcher Zeitpunkt früher liegt – bevor ein Schiff zum Abwracken verbracht wird***, ein Gefahrstoffinventar erstellt wird und an Bord zur Verfügung steht***.

Or. en

Begründung

Der internationale Schiffbau hat sich 2009 förmlich dazu verpflichtet, Inventare für neue und bereits in Betrieb befindliche Schiffe zu erstellen[1]*. Leider sind nur sehr wenige Eigner dieser Verpflichtung nachgekommen. Ein ordnungsgemäßes Inventar ist eine Voraussetzung dafür, dass ein Schiff ordnungsgemäß abgewrackt wird. Die Inventare sollten im Rahmen gestaffelter Fristen erstellt werden (siehe folgende Änderung).*

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Für die Erstellung eines Inventars gelten die folgenden Fristen:
	– für Schiffe, die älter als 25 Jahre sind, am … *;
	– für Schiffe, die älter als 20 Jahre sind, am …**;
	– für Schiffe, die älter als 15 Jahre sind, am …;***
	– für Schiffe, die jünger als 15 Jahre sind, am …*;***
	**** ABl.: Bitte Datum einfügen: ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***
	***** ABl.: Bitte Datum einfügen: zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***
	****** ABl.: Bitte Datum einfügen: drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

[1] Selling Ships for Recycling, Guidelines on Transitional Measures for Shipowners http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117945.pdf

******* ABl.: Bitte Datum einfügen: vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

Or. en

Begründung

Ein ordnungsgemäßes Inventar kann relativ schnell zu vergleichsweise geringen Kosten erstellt werden. Da die Inventare bereits überfällig sind, sollten sie so schnell wie möglich erstellt werden. Um diese Aufgabe zu entzerren, werden gestaffelte Fristen vorgeschlagen, die sich am Alter der Schiffe orientieren.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	***entfällt***

Or. en

Begründung

Diese Klausel ist überfällig, da das Inventar durch die in Artikel 11b vorgeschlagenen Änderungen für alle Schiffe, die einen Hafen oder Ankerplatz in der EU anlaufen, verbindlich vorgeschrieben würde.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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.	(c) nennt ***in Bezug auf neue Schiffe*** mindestens die Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der ***exakten*** Mengen.

Or. en

Begründung

Bei den Anforderungen sollte zwischen neuen und bereits in Betrieb befindlichen Schiffen differenziert werden. Bei neuen Schiffen sollte das Inventar exakte Angaben enthalten. Es gibt keinen Grund dafür, nur annähernde Mengenangaben aufzunehmen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ca) nennt in Bezug auf bereits in Betrieb befindliche Schiffe mindestens die Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der Mengen, die so exakt wie möglich anzugeben sind.

Or. en

Begründung

Bei den Anforderungen sollte zwischen neuen und bereits in Betrieb befindlichen Schiffen differenziert werden. Bei bereits in Betrieb befindlichen Schiffen sollten die Mengenangaben so exakt wie möglich sein.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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***.	5. Zusätzlich zu Absatz 4 wird für existierende Schiffe ein Plan mit den Einzelheiten der Sicht-/Stichprobenkontrolle aufgestellt, auf deren Grundlage das Gefahrstoffinventar erstellt ***wurde***.

Or. en

Begründung

Es handelt sich um eine sprachliche Korrektur.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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);	(a) einer Liste der Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der Mengen (Teil I) ***gemäß Absatz 4 Buchstabe c***;

Or. en

Begründung

Da in Absatz 4 für neue und bereits in Betrieb befindliche Schiffe unterschiedliche Angaben in Bezug auf die Mengen niedergelegt sind, sollte auf diesen Absatz verwiesen werden.

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(b) einer Liste der an Bord befindlichen Abfälle, einschließlich Abfällen, die während des Schiffsbetriebs anfallen (Teil II);	(b) einer Liste der an Bord befindlichen Abfälle, einschließlich Abfällen, die während des Schiffsbetriebs anfallen***, und der annähernden Mengen*** (Teil II);

Or. en

Begründung

Um zu erreichen, dass das Inventar sinnvoll ist, sollte in ihm nicht nur die Art des an Bord befindlichen Abfalls, sondern auch die Abfallmenge verzeichnet werden. Im Gegensatz zu Teil I würde es bei Teil II ausreichen, die Menge annähernd anzugeben.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(c) einer Liste der Bordvorräte, die sich ***zu dem Zeitpunkt,*** an ***dem die Abwrackentscheidung getroffen wird, an*** Bord befinden (Teil III).	(c) einer Liste der Bordvorräte, die sich an Bord befinden***, und der annähernden Mengen*** (Teil III).

Or. en

Begründung

Um zu erreichen, dass das Inventar sinnvoll ist, sollte in ihm nicht nur die Art der Bordvorräte, sondern auch die Vorratsmenge verzeichnet werden Im Gegensatz zu Teil I würde es bei Teil III ausreichen, die Menge annähernd anzugeben.

Teil III wird ohnehin erst benötigt, wenn das Schiff rezykliert werden soll (siehe Absatz 8), also ist der Wortlaut „zu dem Zeitpunkt, an dem die Abwrackentscheidung getroffen wird" nicht notwendig.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	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***, um dafür zu sorgen, dass in dieser Liste mindestens die Stoffe vermerkt sind, die in Anhang I und II des Hongkonger Übereinkommens enthalten sind, und um den einschlägigen Vorschriften der EU Rechung zu tragen, die vorsehen, dass die Verwendung und der Einbau von Gefahrstoffen schrittweise eingestellt oder eingeschränkt werden***.

Or. en

Begründung

Anhang I sollte selbstverständlich aktualisiert werden, wenn im Einklang mit dem Hongkonger Übereinkommen mehr Stoffe im Inventar verzeichnet werden. Da der Vorschlag der Kommission aufgrund der in der EU bestehenden Einschränkungen (PFOS) oder der schrittweisen Einstellung der Verwendung bestimmter Stoffe im Zusammenhang mit REACH (HBCDD) bereits mehr Stoffe für das Inventar umfasst als bisher im Hongkonger Übereinkommen vorgesehen, sollte die Kommission darüber hinaus auch anderen einschlägigen schrittweisen Einstellungen oder Einschränkungen Rechnung tragen, wenn sie die Liste der Stoffe aktualisiert, die in Gefahrstoffinventar erfasst werden müssen.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Finanzierung der unbedenklichen und umweltverträglichen Behandlung und des unbedenklichen und umweltverträglichen Recyclings von Schiffen
	1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Häfen auf EU-Schiffe und Schiffe aus Drittländern, die einen Hafen oder Ankerplatz in ihren Hoheitsgewässern anlaufen, ab …* eine zusätzliche Recycling-Abgabe erheben.
	2. Die Recycling-Abgabe beträgt EUR 0,03/Bruttotonne.
	Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Häfen für Schiffe wie beispielsweise Fähren, die einen bestimmten Hafen regelmäßig und häufig anlaufen, auf die Recycling-Abgabe die gleiche Ermäßigung gewähren wie auf die generelle Hafengebühr.
	3. Die Mitgliedstaaten ziehen die Recycling-Abgabe von der Hafenverwaltung ein, und zwar vorzugsweise als Teil ihres allgemeinen Systems zur Einziehung von Steuern und anderen Abgaben von Hafenverwaltungen, und übertragen sie

spätestens zwei Monate nach der Einziehung vollständig in einen von der Europäischen Kommission eingerichteten Recycling-Fonds. Der Recycling-Fonds wird risikoscheu verwaltet, und wird, abgesehen von den Kosten für seine Verwaltung, vollständig dafür genutzt, die in Absatz 4 genannten Prämien auszuzahlen.

4. Das Ziel des Recycling-Fonds besteht darin, dazu beizutragen, Schiffsrecycling, das im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wird, wirtschaftlich tragbar zu machen. Abwrackwerften auf der europäischen Liste für das Recycling von EU-Schiffen, die mindestens zwei Jahre vor der Annahme des Schiffsrecyclingplans unter der Flagge eines Mitgliedstaats gefahren sind, erhalten eine Prämie aus dem Recycling-Fonds. Abwrackwerften können die Prämie in Verbindung mit Verträgen beantragen, die nach dem ...** abgeschlossen worden sind.

5. Die Prämie beträgt mindestens 30 EUR/LDT. Die Prämie ist binnen zwei Monaten nach Erhalt der Erklärung über den Abschluss des Abwrackprozesses unter Verwendung des Musters in Anhang III sowie des Schiffsinventars und der Erklärung zum Beleg der behandelten Abfallmengen und der entsprechenden Abfallbewirtschaftungsverfahren im Einklang mit Artikel 13 Absatz 5 Buchstabe ca zu zahlen.

6. Die Kommission erstattet jährlich öffentlich Bericht über die Einnahmen des Recycling-Fonds, die Empfänger der ausgezahlten Prämien und die Höhe dieser Prämien.

7. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um die Höhe der Recycling-Abgabe anzupassen, wenn dies erforderlich ist, um das Ziel, das mit dem

Recycling-Fonds verfolgt wird, zu erreichen.

8. Die Kommission bewertet bis zum ... die Vorteile und die Kosten, die sich aus der Differenzierung der Recycling-Abgabe auf der Grundlage der im Gefahrstoffinventar verzeichneten Informationen ergeben. Überwiegen die Vorteile gegenüber den Kosten, so wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 betreffend die Differenzierung der Recycling-Abgabe auf der Grundlage der im Gefahrstoffinventar verzeichneten Informationen zu erlassen, wobei sie gleichzeitig dafür sorgt, dass im Recycling-Fonds ein ausreichendes Maß an Mitteln zur Verfügung steht.***

**** ABl.: Bitte Datum einfügen: 1. Januar, der auf den Jahrestag des Inkrafttretens dieser Verordnung folgt.***

***** ABl.: Bitte Datum einfügen: 1. Januar, der auf den zweiten Jahrestag des Inkrafttretens dieser Verordnung folgt.***

****** ABl.: Bitte Datum einfügen: fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

(Dies ist ein erster Vorschlag für ein wirtschaftliches Instrument. Mit ihm soll keine perfekte Formel dargelegt werden, er soll vielmehr als Arbeitsvorlage dienen, die einer Feinabstimmung bedarf. Die Zahlenangaben gründen auf einer Studie der Kommission aus dem Jahr 2009, die unter folgendem Link abgerufen werden kann:

http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/fund_note.pdf
Bei etwa 4 Milliarden Bruttotonnen, die sich aus allen Schiffen errechnen, die jährlich Häfen in der EU anlaufen, würden sich die Abgaben auf 120 Mio. EUR/Jahr belaufen. Somit könnte bei durchschnittlich 1,6 Mio. abgewrackten LDT/Jahr an

EU-Schiffen eine Prämie von bis zu 75 EUR/LDT gezahlt werden, wenn die Verwaltungskosten des Fonds durch die Zinsen finanziert würden, die durch die eingezogenen Beträge erwirtschaftet werden.

Or. en

Begründung

Es wird ein wirtschaftliches Instrument benötigt, um dem derzeit bestehenden widersinnigen Anreiz entgegenzuwirken, dass der letzte Eigner eines Schiffes auf die niedrigsten Normen zurückfällt, sowie dem Anreiz, unter einer anderen Flagge zu fahren, um diese Verordnung zu entgehen, und um ein unbedenkliches und umweltverträgliches Schiffsrecycling zu finanzieren. Für alle Schiffe, die EU-Häfen nutzen, sollte eine Gebühr erhoben werden, die sich an ihrer Tonnage orientiert. Diese Gebühren würden in einen Fond eingezahlt, aus dem ein Bonus für die Rezyklierung durch Recycling-Betriebe, die die Anforderungen dieser Verordnung beim Schiffsrecycling erfüllen, finanziert werden könnte, um diese Betriebe wettbewerbsfähig zu machen. Der Bonus würde nur für das Recycling solcher Schiffe gezahlt, die mindestens seit zwei Jahren unter EU-Flagge fahren.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – title

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Vorbereitung des Recycling: Allgemeine Anforderungen	Allgemeine Anforderungen ***für Schiffseigner***

Or. en

Begründung

Da dieser Artikel nur Vorschriften für Schiffseigner enthält, sollte dies auch im Titel deutlich werden.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. ***Bevor ein Schiff abgewrackt*** werden	1. ***Für jedes EU-Schiff, das älter als***

kann, ist ***für das jeweilige Schiff*** ein Schiffsrecyclingplan aufzustellen.	***20 Jahre ist, oder für Schiffe, die rezykliert*** werden ***sollen***, ***jedoch spätestens am ...**,*** ist ein Schiffsrecyclingplan aufzustellen***, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt***.
	**** ABl.: Bitte Datum eintragen: 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

Or. en

Begründung

Das Durchschnittsalter eines Schiffes, das rezykliert wird, hängt fast vollständig von der wirtschaftlichen Lage der Schiffsfrachtbranche und der Nachfrage nach Stahlschrott ab. Das Durchschnittsalter bewegte sich von 26 Jahren in den Neunzigern bis 32 Jahren während der Hausse Mitte des vergangenen Jahrzehnts, aber es dürfte wegen riesiger Überkapazitäten und der Wirtschaftskrise wieder deutlich sinken. Ein Schiffsrecyclingplan sollte für alle Schiffe über 20 Jahren verbindlich vorgeschrieben sein, damit die Eigner rechtzeitig ihre Verantwortung im Blick haben.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(a) Er ist von ***der*** Abwrackwerft aufzustellen, wobei Informationen des Schiffseigners gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b zu berücksichtigen sind;	(a) Er ist ***vor der Veröffentlichung der europäischen Liste*** von ***einer*** Abwrackwerft ***mit Standort in der Europäischen Union oder in einem Mitgliedstaat der OECD*** aufzustellen, wobei Informationen des Schiffseigners gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b zu berücksichtigen sind;

Or. en

Begründung

Um für Übereinstimmung mit den Anforderungen von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a zu sorgen, sollte festgelegt werden, dass der Schiffsrecyclingplan vor der Veröffentlichung der europäischen Liste von einer Abwrackwerft mit Standort in der Europäischen Union oder in einem Mitgliedstaat der OECD aufgestellt werden muss.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(aa) er ist nach der Veröffentlichung der europäischen Liste von einer Abwrackwerft aufzustellen, die auf der europäischen Liste steht, wobei Informationen des Schiffseigners gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b zu berücksichtigen sind;

Or. en

Begründung

Nach der Veröffentlichung der europäischen Liste sollte es nur den Abwrackwerften auf dieser Liste erlaubt sein, einen Schiffsrecyclingplan aufzustellen.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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;	(d) er muss Informationen über Art und Menge der Gefahrstoffe und Abfälle enthalten, die beim Abwracken des betreffenden Schiffs anfallen, einschließlich der Stoffe ***und der Abfälle***, die im Gefahrstoffinventar aufgeführt sind, sowie Informationen darüber, wie diese Gefahrstoffe und Abfälle in der Werft und in nachgeschalteten Abfallbehandlungseinrichtungen ***behandelt*** werden;

Or. en

Begründung

Es handelt sich um sprachliche Korrekturen im Sinne der Kohärenz. Nicht die Abfallbewirtschaftung ist von besonderer Relevanz, sondern vielmehr die tatsächliche

Behandlung der Abfälle.

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ea) er muss binnen sechs Monaten nach einer Wiederholungsbesichtigung oder einer zusätzlichen Besichtigung aktualisiert werden.

Or. en

Begründung

Nach Artikel 5 Absatz 7 müssen Inventare während des gesamten Lebenszyklus eines Schiffes aktualisiert werden. Die Übereinstimmung des Inventars mit den Anforderungen der Verordnung wird alle fünf Jahre durch Wiederholungsbesichtigungen und gegebenenfalls durch zusätzliche Besichtigungen überprüft. Schiffsrecyclingpläne sollten daher nach den jeweiligen Besichtigungen aktualisiert werden.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Der Schiffsrecyclingplan sowie alle Aktualisierungen dieses Plans stehen an Bord zur Verfügung. Wenn der Schiffseigner beabsichtigt, ein Schiff zum Recycling zu verbringen, übermittelt er den endgültigen Schiffsrecyclingplan zwei Monate vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses an die zuständige Behörde des Flaggenstaates und informiert gleichzeitig die Hafenstaatbehörde über seine Absicht, das Schiff zum Recycling zu verbringen. Die zuständige Behörde des Flaggenstaates informiert die für die Abwrackwerft zuständige Behörde über

die Absicht des Schiffseigners.

Or. en

Begründung

Die zuständige Behörde sollte im Hinblick auf die ausdrückliche Genehmigung rechtzeitig über den endgültigen Schiffsrecyclingplan informiert werden.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2b. Die zuständige Behörde entscheidet innerhalb eines Monats über die Genehmigung des endgültigen Schiffsrecyclingplans. Falls die zuständige Behörde diese Genehmigung verweigert, übermittelt sie dem Schiffseigner eine entsprechende Begründung. Der Schiffseigner muss den Schiffsrecyclingplan binnen eines Monats nach der Ablehnung der zuständigen Behörde mit dieser Verordnung in Übereinstimmung bringen. Passt der Schiffseigner den Schiffsrecyclingplan nicht entsprechend an, so wird das geplante Schiffsrecycling als Ausfuhr gefährlicher Abfälle gemäß Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 behandelt.

Or. en

Begründung

Der Schiffrecyclingplan sollte einer ausdrücklichen Genehmigung unterliegen.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2c. Schiffseigner, die ein über 20 Jahre altes EU Schiff an einen neuen Eigner verkaufen, der beabsichtigt, die Flagge eines Drittlands zu führen, tragen dafür Sorge, dass im Vertrag mit dem neuen Schiffseigner vorgesehen ist, dass der neue Eigentümer und auch jeder spätere Eigentümer für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplans verantwortlich ist, falls EU-Häfen oder -Ankerplätze angelaufen werden sollen.

Or. en

Begründung

Die Anforderung, dass für Schiffe, die älter als 20 Jahre sind, ein Schiffsrecyclingplan ausgearbeitet werden muss, sollte von Schiffseignern, die eine EU-Schiff an einen neuen Eigentümer verkaufen, der beabsichtigt, die Flagge eines Drittlands zu führen, an diese neuen Eigentümer weitergegeben werden.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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,	5. ***Der Schiffseigner beantragt*** im Anschluss an eine ***umfassende*** Änderung, Auswechslung oder Reparatur der Schiffsstruktur, Ausrüstungen, Systeme, Anbringungen, Vorrichtungen und Materialien eine umfassende oder teilweise zusätzliche Besichtigung. Die Besichtigungsbeauftragten gewährleisten, dass derartige ***umfassende*** Änderungen, Auswechslungen oder Reparaturen so vorgenommen wurden, dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt,

dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, und überprüfen, dass Teil I des Gefahrstoffinventars entsprechend angepasst wurde.	und überprüfen, dass Teil I des Gefahrstoffinventars entsprechend angepasst wurde.

Or. en

Begründung

Es ist nicht sinnvoll, die zusätzliche Besichtigung nach dem Ermessen des Schiffseigners durchzuführen. Bei jeder umfassenden Änderung sollte eine zusätzliche Besichtigung vorgeschrieben sein.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 6 – Unterabsatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(aa) das Schiff in Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c einer Vorreinigung unterzogen worden ist;

Or. en

Begründung

Gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c müssen Schiffe in dem Zeitraum unmittelbar vor ihrer Verbringung in die Abwrackwerft so betrieben werden, dass möglichst wenig Ölreste und betriebsbedingte Abfälle (wie u. a. Ölschlamm) an Bord bleiben. Nach dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, das als Begleitdokument zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen vom 22. Mai 2007 vorgelegt wurde, machen Ölschlämme 88 % und Öle 10 % der Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle von ausgedienten Schiffen aus. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, während der Schlussbesichtigung zu überprüfen, ob die Schiffe die Auflage einer Vorreinigung erfüllen.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Der Vertrag gilt spätestens ab dem Zeitpunkt, an dem die Schlussbesichtigung gemäß ***Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe d***	Der Vertrag gilt spätestens ab dem Zeitpunkt, an dem die Schlussbesichtigung gemäß ***Artikel 8 Absatz 6*** beantragt wird,

beantragt wird, und bis das Abwracken abschlossen ist.	und bis das Abwracken abschlossen ist.

Or. en

Begründung

Der Verweis muss korrekt sein.

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(b) der Abwrackwerft alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 erforderlich sind;	(b) der Abwrackwerft ***mindestens drei Monate vor dem voraussichtlichen Beginn der Recyclingarbeiten*** alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 erforderlich sind;

Or. en

Begründung

Da der Schiffsrecyclingplan genehmigt werden muss, muss die Abwrackwerft rechtzeitig informiert werden, damit genug Zeit bleibt, um einen ordnungsgemäßen Schiffsrecyclingplan auszuarbeiten.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ba) der Abwrackwerft eine Kopie der Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Artikel 10 zur Verfügung zu stellen;

Or. en

Begründung

Die Abwrackwerft sollte als Nachweis des erfolgreichen Abschlusses der Schlussbesichtigung eine Kopie der Recyclingfähigkeitsbescheinigung erhalten.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(bb) ein Schiff nur dann zum Recycling zu verbringen, wenn der Schiffsrecyclingplan von der zuständigen Behörde in Übereinstimmung mit Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b ausdrücklich genehmigt worden ist;

Or. en

Begründung

Mit dieser Änderung soll für Kohärenz mit der Anforderung der ausdrücklichen Genehmigung des Schiffsrecyclingplans gesorgt werden.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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.***	(c) das Schiff vor oder, soweit dies technisch möglich ist, nach Beginn des Abwrackprozesses, zurückzunehmen, ***falls das beabsichtigte Recycling nicht möglich ist oder aufgrund einer unzureichenden Beschreibung des Schiffes, sei es in Bezug auf sein Inventar oder anderweitig, den Sicherheits- oder Umweltschutzanforderungen entgegenstehen würde;***

Or. en

Begründung

Die Rücknahme eines Schiffes ist eine Konsequenz, die nur unter ganz besonderen Umständen gezogen werden sollte. Die von der Kommission vorgeschlagene Bestimmung ist eine Kombination von zwei Kriterien, von denen eines sich auf „ordnungsgemäßes Abwracken" bezieht, welches jedoch nicht klar definiert ist. Es wäre besser, zwei klare und unabhängige Kriterien einzuführen, die zu der Konsequenz der Rücknahme führen würden. Es sollte für den Fall eine gesonderte Klausel eingeführt werden, dass die Mengen von Gefahrstoffen höher sind, als im Inventar angegeben – siehe folgender Änderungsantrag.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ca) die Zusatzkosten zu tragen, falls die Menge an Gefahrstoffen an Bord wesentlich höher ist als im Gefahrstoffinventar angegeben, jedoch nicht dazu führt, dass das Recycling des Schiffes unmöglich wird oder den Sicherheits- oder Umweltschutzanforderungen entgegensteht;

Or. en

Begründung

Für den Fall, dass die Menge an Gefahrstoffen wesentlich höher ist als im Inventar angegeben, den Sicherheits- oder Umweltschutzanforderungen jedoch nicht entgegensteht, sollte verdeutlicht werden, dass der Schiffseigner die Zusatzkosten tragen muss, die sich aus diesem Umstand ergeben.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(a) in Zusammenarbeit mit dem Schiffseigner einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7	(a) in Zusammenarbeit mit dem Schiffseigner ***binnen eines Monats nach Erhalt aller relevanten Informationen gemäß Absatz 3 Buchstabe b*** einen

aufzustellen;	schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 aufzustellen;

Or. en

Begründung

Der Abwrackwerft sollte eine Frist vorgegeben werden, damit der Schiffseigner bei der zuständigen Behörde rechtzeitig die Genehmigung für das Schiffsrecycling beantragen kann.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(aa) dafür zu sorgen, dass der Schiffsrecyclingplan vor dem geplanten Beginn des Schiffsrecycling von der zuständigen Behörde im Einklang mit den einzelstaatlichen Vorschriften genehmigt wurde;

Or. en

Begründung

Der Schiffsrecyclingplan muss auch von der zuständigen Behörde des Landes genehmigt werden, in dem sich die Abwrackwerft befindet.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(b) dem Schiffseigner ***den voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses*** unter Verwendung des Formblattes nach dem Muster in Anhang II mitzuteilen;	(b) dem Schiffseigner unter Verwendung des Formblattes nach dem Muster in Anhang II mitzuteilen***, dass die Werft in jeder Beziehung bereit ist, mit dem Abwracken zu beginnen***;

Or. en

Begründung

Entspricht dem Wortlaut in Anhang II.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(c) den Beginn jeglicher Abwracktätigkeit ***zu verbieten***, so lange die Mitteilung gemäß Buchstabe b nicht eingegangen ist;	(c) den Beginn jeglicher Abwracktätigkeit ***abzulehnen***, so lange die Mitteilung gemäß Buchstabe b nicht eingegangen ist ***und der Schiffsrecyclingplan nicht von der dafür zuständigen Behörde genehmigt wurde***;

Or. en

Begründung

Die Abwrackwerft kann sich selbst nicht verbieten, etwas zu tun, sie kann es nur ablehnen. Sie sollte mit dem Abwracken erst beginnen, wenn sie dazu in jeder Beziehung bereit ist (= Mitteilung gemäß Buchstabe b) und der Schiffsrecyclingplan bei der dafür zuständigen Behörde genehmigt wurde.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe d – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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:	(d) die zuständigen Behörden, wenn die Übernahme eines abzuwrackenden Schiffes bevorsteht, mindestens ***zwei Monate*** vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses schriftlich über die anstehende Verschrottung zu informieren und insbesondere Folgendes mitzuteilen:

Or. en

Begründung

Die Mitteilung sollte mindestens zwei Monate vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses erfolgen, sodass die Behörden genug Zeit haben, die erforderlichen

Arbeiten durchzuführen.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	4a. Der Schiffseigner stellt der zuständigen Behörde eine Kopie des Vertrags zur Verfügung.

Or. en

Begründung

Die vertraglichen Verpflichtungen zwischen Schiffseignern und Abwrackwerften müssen einer Kontrolle unterliegen. Gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Abfallverbringungsverordnung kann die zuständige Behörde eine Kopie des Vertrags zwischen der Person, die die Verbringung veranlasst, und der Verwertungseinrichtung anfordern. In diesem Fall ist stets eine Kopie zur Verfügung zu stellen.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	1. Nach ***erfolgreichem*** Abschluss einer Erst- oder einer Wiederholungsbesichtigung oder zusätzlichen Besichtigung stellt der Mitgliedstaat***, dessen Flagge das Schiff führt,*** 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.	Die Kommission wird ermächtigt, in Bezug auf die Aktualisierung des Formblattes für die Inventarbescheinigung gemäß Anhang IV delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen.

Or. en

Begründung

Im Einklang mit der Formulierung in Artikel 10 Absatz 2 des Kommissionsvorschlags zu Schlussbesichtigungen sollten Bescheinigungen erst nach dem erfolgreichen Abschluss der einschlägigen Besichtigungen ausgestellt werden. Eher angebracht ist die Standardformulierung „in seinem Namen tätige anerkannte Organisation“.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	2. Nach erfolgreichem Abschluss einer Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 Absatz 6 stellt die Verwaltung nach dem Muster in Anhang V eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung aus***, wenn sie der Auffassung ist, dass der Schiffsrecyclingplan den Anforderungen dieser Verordnung genügt***. Diese Bescheinigung wird um das Gefahrstoffinventar und den Schiffsrecyclingplan ergänzt.

Or. en

Begründung

Eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung sollte nur dann ausgestellt werden, wenn der Schiffsrecyclingplan den Anforderungen dieser Verordnung genügt.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 11a
	Kontrollen
	Stellt sich bei einer Kontrolle heraus, dass ein Schiff nicht den Anforderungen in

Artikel 4 Absätze 1 bis 3a, Artikel 5 und Artikel 7 genügt oder nicht über eine gültige Inventarbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1 verfügt, oder bestehen nach einer Kontrolle triftige Gründe für die Annahme, dass

– der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen gemäß Artikel 4 Absätze 1 bis 3a nicht genügt oder im Wesentlichen nicht mit den Angaben in der Bescheinigung und/oder dem Gefahrstoffinventar übereinstimmt oder

– kein Verfahren für die Aktualisierung des Gefahrstoffinventars an Bord des Schiffes angewandt wird,

wird eine gründlichere Kontrolle durchgeführt.

Or. en

Begründung

Es sind eindeutige Verfahrensregeln erforderlich, wenn sich bei einer Hafenkontrolle herausstellt, dass an Bord eines Schiffes das Verbot bestimmter Gefahrstoffe (Artikel 4) nicht eingehalten oder kein Gefahrstoffinventar (Artikel 5) geführt wird oder dass für ein Schiff, das älter als 20 Jahre ist, kein Schiffsrecyclingplan vorliegt, oder wenn triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass die Vorschriften nicht eingehalten werden. Die Vorschriften beruhen auf Artikel 8 Absatz 2 des Hongkonger Übereinkommens (HKC). Gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle sollte eine gründlichere Kontrolle in solchen Fällen – anders als im Hongkonger Übereinkommen vorgesehen – nicht nur fakultativ, sondern verbindlich sein.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 11b
	Zusätzlich zu Artikel 5a geltende Vorschriften für Schiffe aus Drittstaaten
	1. Die Mitgliedstaaten tragen unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Union, die

unter Umständen weitere Maßnahmen erforderlich machen, dafür Sorge, dass Schiffe aus Drittstaaten die Auflagen in Artikel 4 Absätze 1 bis 3a erfüllen. Die Mitgliedstaaten verbieten den Einbau oder die Verwendung der Gefahrstoffe gemäß Artikel 4 Absätze 1 bis 3a auf Schiffen aus Drittstaaten, die in ihren Häfen, Werften, Schiffsreparaturwerften oder Vorhäfen liegen.

2. An Bord neuer Schiffe aus Drittländern, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in dessen Hoheitsgewässern ankern, muss ein gültiges Gefahrstoffinventar zur Verfügung stehen.

3. An Bord bereits in Betrieb befindlicher Schiffe aus Drittländern, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in dessen Hoheitsgewässern ankern, muss innerhalb der in Artikel 5 Absatz 2a angegebenen Fristen ein Gefahrstoffinventar zur Verfügung stehen. Dieses Inventar muss den Anforderungen in Artikel 5 Absätze 4 bis 7 entsprechen.

4. An Bord von Schiffen aus Drittländern, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in dessen Hoheitsgewässern ankern, ist eine Bescheinigung vorzulegen, die von der für das Schiff zuständigen Verwaltung oder von einer in ihrem Namen handelnden anerkannten Organisation ausgestellt wird und aus der hervorgeht, dass das Schiff den Anforderungen der Absätze 1 bis 3 genügt.

5. An Bord von Schiffen aus Drittländern, die zum Zeitpunkt ihres Erwerbs aus den Händen eines Eigners unter EU-Flagge bereits älter als 20 Jahre waren und einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in dessen Hoheitsgewässern ankern, muss ein Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d zur Verfügung stehen.

6. Stellt sich bei einer Kontrolle heraus, dass ein Schiff aus einem Drittland nicht den Anforderungen der Absätze 1 bis 5, genügt, oder bestehen nach einer Kontrolle triftige Gründe für die Annahme, dass

– der Zustand des Schiffes und seiner Ausrüstung den Anforderungen des Absatzes 1 nicht genügt oder im Wesentlichen nicht mit den Angaben in der Bescheinigung und/oder dem Gefahrstoffinventar übereinstimmt oder

– kein Verfahren für die Aktualisierung des Gefahrstoffinventars an Bord des Schiffes gegeben ist,

wird eine gründlichere Kontrolle durchgeführt.

7. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gegen Eigner von Schiffen aus Drittstaaten verhängt werden, die den Vorschriften dieses Artikels nicht entsprechen.

8. Werden Schiffe zu Abfall im Sinn der Richtlinie 2008/98/EG, gilt die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006.

Or. en

Begründung

In diesem neuen Artikel werden sämtliche Anforderungen an Schiffe aus Drittländern, die Häfen in der EU anlaufen, zusammengefasst, die über die Recycling-Abgabe in Artikel 5a hinausgehen. Die Mitgliedstaaten sollten auch im Falle dieser Schiffe dafür sorgen, dass das Verbot bestimmter Gefahrstoffe eingehalten wird und dass ein entsprechendes Inventar an Bord geführt wird. Auf Schiffen aus Drittländern, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten gefahren sind, sollte auch ein Schiffsrecyclingplan vorhanden sein. Die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle gilt für sämtliche Schiffe ungeachtet ihrer Flagge, daher sollten die Kontrollvorschriften für Schiffe aus Drittländern den Vorschriften für EU-Schiffe angeglichen werden (siehe Artikel 11a).

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(aa) sie übt ihre Tätigkeit in festen baulichen Strukturen aus (Trockendocks, Kaianlagen oder betonierte Hellingen);

Or. en

Begründung

Mindestbedingung für die Erlaubnis zum Auffangen von Gefahrstoffen sollte sein, dass die Tätigkeit in festen baulichen Strukturen ausgeübt wird. Durch diesen neuen Buchstaben soll deutlich gemacht werden, dass Betriebe, in denen derzeit die noch immer vorherrschende Strandungsmethode angewandt wird, nicht in die europäische Liste der Abwrackwerften aufgenommen werden können.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ab) sie verfügt über genügend Kräne, mit denen von Schiffen abgetrennte Teile gehoben werden können;

Or. en

Begründung

Mindestvoraussetzung für die unbedenkliche Abwrackung von Schiffen ist das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl Kräne. Durch diesen neuen Buchstaben soll deutlich gemacht werden, dass die Anwendung der derzeit noch immer vorherrschenden Strandungsmethode, bei der keine Kräne zum Einsatz kommen, sondern nur die Schwerkraft genutzt wird, der Aufnahme in die europäische Liste der Abwrackwerften entgegensteht.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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*;	(b) sie wendet Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme, Verfahren und Techniken an, die ***bewirken, dass*** die Gesundheit der Werftarbeiter oder ***der*** in unmittelbarer Nähe der Werft lebenden Bevölkerung nicht ***gefährdet wird,*** und *durch die* die negativen Umweltauswirkungen des Abwrackprozesses *vermieden, gemindert, minimiert* und soweit praktisch möglich *eliminiert werden*;

Or. en

Begründung

Sprachliche Korrektur: Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme sind an sich keine Gesundheitsrisiken, sondern sie werden dafür genutzt, Gesundheitsrisiken auszuschließen.

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(d) sie erstellt und ***genehmigt*** *eines* ***Schiffsrecyclingplan***;	(d) sie erstellt *einen* ***Schiffsrecyclingplan*** und ***nimmt ihn an***;

Or. en

Begründung

Sprachliche Korrektur – für Genehmigungen sind die betreffenden Behörden zuständig. Eine Abwrackwerft nimmt einen Schiffsrecyclingplan an.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe k

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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;	(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***, und zwar vor allem durch die Abtrennung des unteren Schiffsteils in einem festen Trockendock oder einem Schwimmdock***;

Or. en

Begründung

Es sollte klargestellt werden, auf welche Weise Gefahrstoffe zurückzuhalten sind. Während die oberen Schiffsteile nur in festen Anlagen zerlegt werden sollten (s. den neuen Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe aa), sollte der untere Schiffsteil, der Öl und Schlamm enthält, in einem festen Trockendock oder einem Schwimmdock abgetrennt werden, damit auch wirklich alle Gefahrstoffe zurückgehalten werden.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe m

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(m) sie gewährleistet, dass Gefahrstoffe und gefährliche Abfälle nur auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen hantiert werden;	(m) sie gewährleistet ***unbeschadet des Buchstabens k***, dass Gefahrstoffe und gefährliche Abfälle nur auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen hantiert werden;

Or. en

Begründung

Hierdurch soll klargestellt werden, dass nach wie vor sämtliche Gefahrstoffe und

gefährlichen Abfälle durch Ableitungssysteme zurückgehalten werden müssen.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe m a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ma) sie gewährleistet, dass alle für das Recycling vorbereiteten Abfälle nur solchen Abwrackwerften zugeführt werden, die zum umweltverträglichen Recycling ohne Gefahren für die menschliche Gesundheit zugelassen sind.

Or. en

Begründung

Für das Recycling vorgesehene Stahlabfälle sind häufig gefahrstoffbelastet und, sofern sie nicht ordnungsgemäß rezykliert werden, potenziell gesundheits- und umweltgefährdend. Sämtliche zum Recycling bestimmten Abfälle sollten daher nur zum Recycling zugelassenen Werften zugeführt werden.

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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;	(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 ***und Bedingungen*** an;

Or. en

Begründung

Da „Beschränkungen“ nicht unbedingt die etwaigen Bedingungen umfasst, sollten diese

ebenfalls angegeben werden.

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) sie weist nach, dass sie sämtliche Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaates erfüllt;

Or. en

Begründung

Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer sind wichtige Aspekte beim Schiffsrecycling. Die Abwrackwerft sollte nachweisen, dass die einschlägigen Vorschriften von ihr erfüllt werden.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) sie gibt alle Unterauftragnehmer an, die unmittelbar am Recycling der Schiffe beteiligt sind, und weist deren Zulassungen nach;

Or. en

Begründung

Unmittelbar am Recycling der Schiffe beteiligte Unterauftragnehmer sind eine zusätzliche potenzielle Gefahrenquelle oder selbst in besonderer Gefahr, wenn sie nicht für die nötige Ausbildung sorgen. Im Interesse der Sicherheit des Recyclingvorgangs und der Unterauftragnehmer selbst sollten sie angegeben und ihre Zulassungen nachgewiesen werden.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe b – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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:	(b) welches ***Abfallbehandlungsverfahren*** 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:

Or. en

Begründung

Die Terminologie sollte einheitlich sein.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe c – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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:	(c) welches ***Abfallbehandlungsverfahren*** angewendet wird, wenn die Gefahrstoffe für eine Abfallbehandlungsanlage außerhalb der Anlage bestimmt sind. In diesem Falle ist für jede Abfallbehandlungsanlage Folgendes vorzulegen:

Or. en

Begründung

Die Terminologie sollte einheitlich sein.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe c – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
ii) der Nachweis, dass die Abfallbehandlungsanlage für die Behandlung von Gefahrstoffen zugelassen ist;	ii) der Nachweis, dass die Abfallbehandlungsanlage ***von der zuständigen Behörde*** für die Behandlung von Gefahrstoffen zugelassen ist;

Or. en

Begründung

Es sollte präzisiert werden, von wem die Zulassungen erteilt werden.

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ca) sie muss über ein System verfügen, mit dem sich die nach Bezugnahme auf die Angaben im Gefahrstoffinventar tatsächlich aus den einzelnen Schiffen entfernten Gefahrstoffmengen ebenso dokumentieren lassen wie die Verfahren, die bei der Behandlung dieser Stoffe innerhalb und außerhalb der Abwrackwerft angewandt werden;

Or. en

Begründung

Es muss rückverfolgbar sein, wie die im Inventar aufgeführten Gefahrstoffe tatsächlich behandelt werden. Derlei Rückverfolgbarkeitssysteme werden bereits in mehreren Ländern genutzt.

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) sie muss über eine angemessene Haftpflichtversicherung verfügen, die Gesundheitsschäden, Verstöße gegen Sicherheitsvorkehrungen und Umweltsanierungskosten gemäß den einschlägigen Vorschriften des Mitgliedstaates oder Drittlandes abdeckt, in dem sie ihren Standort hat;

Or. en

Begründung

Diese Bestimmung war als Mindestnorm für Abwrackanlagen in der Schiffsrecyclingstrategie des Vereinigten Königreichs vom Februar 2007 vorgesehen.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5b) sie überwacht regelmäßig die Umweltbelastung der Gewässer und Sedimente in ihrer Umgebung;

Or. en

Begründung

Dies ist die Kurzfassung einer Bestimmung, die als Mindestnorm für Abwrackanlagen in der Schiffsrecyclingstrategie des Vereinigten Königreichs vom Februar 2007 vorgesehen war.

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Zulassung von in einem Mitgliedstaat ansässigen Abwrackwerften	***entfällt***
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.	

Or. en

Begründung

Im Sinne eines einheitlichen Ansatzes sollten auch in einem Mitgliedstaat ansässige Abwrackwerften die Aufnahme in die europäische Liste bei der Kommission beantragen. Daher sollte der gesamte Artikel gestrichen werden.

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Außerhalb der EU ansässige Abwrackwerften	***Aufnahme einer Abwrackwerft in die europäische Liste***

Or. en

Begründung

Dieser Änderungsantrag ergibt sich aus der Streichung von Artikel 14. Im Sinne eines einheitlichen Ansatzes sollten alle Unternehmen, die an der Aufnahme einer bestimmten Abwrackwerft in die europäische Liste interessiert sind, dies bei der Kommission beantragen, nicht nur die außerhalb der EU ansässigen.

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
6. 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.	***1***. Ein Recycling-Unternehmen, ***dem eine Abwrackwerft gehört und*** das beabsichtigt, ***in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallende EU-Schiffe*** abzuwracken, beantragt bei der Kommission die Aufnahme seiner Abwrackwerft in die europäische Liste.

Or. en

Begründung

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung des Kommissionsvorschlags.

Dieser Änderungsantrag ergibt sich aus der Streichung von Artikel 14. Im Sinne eines einheitlichen Ansatzes sollten alle Unternehmen, die an der Aufnahme einer bestimmten Abwrackwerft in die europäische Liste interessiert sind, dies bei der Kommission beantragen, und zwar auch die in der EU ansässigen.

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
7. 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.	***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.	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.

Or. en

Begründung

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung des Kommissionsvorschlags.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
8. 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***.	***3. Voraussetzung für die*** Aufnahme in die europäische Liste ***ist***, dass ***sich Abwrackwerften zuvor einer Prüfung*** durch ***eine von der Kommission ernannte internationale Sachverständigengruppe unterziehen, damit überprüft wird, ob die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt sind, wobei die Prüfung anschließend alle zwei Jahre erneut durchgeführt wird. Die Abwrackwerft muss zudem akzeptieren, dass sie zusätzlichen unangemeldeten Vor-Ort-Kontrollen durch eine internationale Gruppe*** unterzogen werden ***kann. Damit diese Vor-Ort-Kontrollen durchgeführt werden können***, ***arbeitet die***

internationale Sachverständigengruppe mit den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates oder Drittlandes zusammen, in dem die Werft ansässig ist. Eine Zusammenfassung der Kontrollergebnisse wird u. a. in elektronischer Form dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

Or. en

Begründung

Beim Schiffsrecycling fallen große Mengen Gefahrstoffe an. Wenn es ausnahmsweise erlaubt werden soll, Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates aus der EU aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften zum Abwracken in ein Land auszuführen, das nicht der OECD angehört, muss sichergestellt werden, dass das Abwracken im Einklang mit dieser Verordnung geschieht. Regelmäßige Kontrollen sollten für alle Abwrackwerften eine Grundvoraussetzung für die Aufnahme in die europäische Liste sein. So ließe sich eine Gleichbehandlung aller Abwrackwerften erzielen, und die internationale Zusammensetzung der Sachverständigengruppe dürfte ebenso wie die Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden zur allgemeinen Anerkennung beitragen.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
9. 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.	***4***. Nach Prüfung der gemäß Absatz 2 übermittelten Angaben und Nachweise beschließt die Kommission im Rahmen eines Durchführungsrechtsaktes, ob eine ***in einem Mitgliedstaat oder*** außerhalb der Europäischen Union ansässige Abwrackwerft in die europäische Liste aufgenommen wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 27 erlassen.

Or. en

Begründung

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung des Kommissionsvorschlags (s. auch die korrekte

Angabe in Artikel 16 Absatz 3a Buchstabe ii).

Dieser Änderungsantrag ergibt sich aus der Streichung von Artikel 14. Unabhängig vom Standort der Abwrackwerft sollte es nur ein einziges EU-Verfahren für die Aufnahme in die europäische Liste geben.

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	2. Die europäische Liste wird spätestens ***24 Monate*** nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung im Amtsblatt der Europäischen Union und auf der Website der Kommission veröffentlicht. ***.** ****ABl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.***

Or. en

Begründung

Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten dürften der Kommission genügen, die erste europäische Liste zu erstellen.

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Die europäische Liste umfasst folgende Informationen über die Abwrackwerft: ***(a) Recycling-Methode;*** ***(b) Art und Größe der für das Recycling geeigneten Schiffe;*** ***(c) Einschränkungen, unter denen die Werft arbeitet, auch Einschränkungen bezüglich des Umgangs mit gefährlichen Abfällen.***

Or. en

Begründung

Es ist wichtig, dass die Schiffseigner diese Informationen über die Abwrackwerften auf der europäischen Liste haben, damit sie eine Wahl zwischen den geeigneten Werften treffen können.

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2b. Die europäische Liste enthält die Angabe des Datums der Aufnahme der Abwrackwerft. Die Aufnahme gilt für höchstens fünf Jahre; die Geltungsdauer des Eintrags kann verlängert werden.

Or. en

Begründung

Die Aufnahme in die europäische Liste sollte jeweils nur für fünf Jahre gelten, aber eine Verlängerung muss möglich sein. Damit wird sichergestellt, dass die Werften aktuelle Informationen liefern.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2c. Wenn sich die der Kommission vorgelegten Informationen wesentlich ändern, übermitteln die in die europäische Liste aufgenommenen Recycling-Unternehmen unverzüglich aktualisierte Angaben. Das Recycling-Unternehmen muss in jedem Fall drei Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums, in dem es in die europäische Liste eingetragen ist, eine

Erklärung darüber abgeben, dass

(a) die vorgelegten Informationen vollständig und aktuell sind;

(b) die Abwrackwerft noch immer und auch in Zukunft die Auflagen des Artikels 12 erfüllt.

Or. en

Begründung

Klärung der Verpflichtungen der Recycling-Unternehmen zur Aktualisierung ihrer Informationen.

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(a) eine Abwrackwerft in die europäische Liste aufzunehmen,	(a) eine Abwrackwerft in die europäische Liste aufzunehmen, ***wenn diese Aufnahme*** gemäß Artikel 15 Absatz 4 beschlossen wurde;
(i) die gemäß Artikel 13 zugelassen wurde;	
(ii) ***deren Aufnahme in die europäische Liste*** gemäß Artikel 15 Absatz 4 beschlossen wurde;	

Or. en

Begründung

Der Verweis auf Artikel 13 ist unnötig, denn alle relevanten Bestimmungen stehen in Artikel 15 Absatz 4.

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe b – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	ii) die ***drei Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums*** nicht nachgewiesen hat, dass sie die Auflagen gemäß Artikel 12 nach wie vor erfüllt.

Or. en

Begründung

Es sollte einen klaren Termin geben, bis zu dem eine Abwrackwerft den aktualisierten Nachweis erbringen muss, dass sie noch die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt, sodass sie auf der Liste bleiben kann. Eine Werft sollte von der Liste gestrichen werden, wenn sie drei Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums den Nachweis nicht erbracht hat.

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(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;	(a) die Verwaltung mindestens ***zwei Monate*** vor dem voraussichtlichen Beginn des Abwrackprozesses schriftlich zu benachrichtigen, wenn sie beabsichtigen, ein Schiff zu *rezyklieren*, damit die Verwaltung die in dieser Verordnung vorgesehenen Besichtigungen und Zertifizierungen vorbereiten kann; ***gleichzeitig haben sie der Verwaltung des Staates, dessen Rechtsprechung sie zu dem betreffenden Zeitpunkt unterliegen, ihre Absicht, ein Schiff zu rezyklieren, zu melden;***

Or. en

Begründung

Zwei Wochen sind für die Benachrichtigung der Verwaltung zu kurz. Als Konsequenz des Vorschlags, dass der Schiffsrecyclingplan zwei Monate vor dem geplanten

Abwrackungstermin den zuständigen Behörden zur Genehmigung vorzulegen ist (vgl. Artikel 7 Absatz 2a), sollte die Benachrichtigung gleichzeitig übermittelt werden (siehe auch nächsten Änderungsantrag).

Im Interesse der zweckmäßigen Durchführung dieser Verordnung ist es wichtig, dass die Eigner auch die Verwaltung des Staates, dessen Rechtsprechung sie zu der Zeit unterliegen, benachrichtigen, damit sinnvolle Zusammenarbeit möglich ist.

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(ba) der zuständigen Behörde den endgültigen Schiffsrecyclingplan mindestens zwei Monate vor dem geplanten Beginn des Recyclings zu übermitteln und gleichzeitig den Hafenstaatbehörden die Absicht zur Einleitung des Recyclings zu melden, wie in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a vorgeschrieben.

Or. en

Begründung

Hier wird der neuen Anforderung, die mit Änderungsantrag 51 einzuführen ist, Rechnung getragen. Der zuständigen Behörde sollte der endgültige Schiffsrecyclingplan zwei Monate vor dem geplanten Beginn des Recyclings vorliegen, damit genug Zeit bleibt, eine ausführliche Genehmigung zu erteilen. Gleichzeitig sollte die zuständige Hafenstaatbehörde unterrichtet werden.

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 22 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(c) Informationen über illegales Recycling und die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Folgemaßnahmen.	(c) Informationen über illegales Recycling und die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Folgemaßnahmen***, einschließlich der Angaben über die gemäß Artikel 23***

festgelegten Sanktionen.

Or. en

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten auch die von ihnen angewandten Sanktionen darzulegen haben. Das ist wichtig, damit die Sanktionen, wie in Artikel 23 verlangt, wirksam, angemessen und abschreckend sind.

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 22 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Die Mitgliedstaaten übermitteln den Bericht erstmals bis 31. Dezember 2015 und anschließend ***alle zwei Jahre***.	2. Die Mitgliedstaaten übermitteln den Bericht erstmals bis 31. Dezember 2015 und anschließend ***alljährlich***.

Or. en

Begründung

Damit ein besserer Überblick über die ordnungsgemäße Durchführung dieser Verordnung entsteht, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission alljährlich zu berichten haben.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 22 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	3a. Die Kommission nimmt diese Informationen in eine dauerhaft öffentlich zugängliche Datenbank auf.

Or. en

Begründung

Die von den Mitgliedstaaten gemeldeten Informationen sollten von der Kommission in einer dauerhaft öffentlich zugänglichen Datenbank zusammengestellt werden, damit Transparenz bezüglich des tatsächlichen Standes der Durchführung dieser Richtlinie in den

Mitgliedstaaten gegeben ist.

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden, wenn Schiffe	1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen ***gegen die Eigner von EU-Schiffen und Nicht-EU-Schiffen*** verhängt werden, wenn Schiffe

Or. en

Begründung

Sanktionen können nicht gegen Schiffe an sich, sondern nur gegen die Eigner verhängt werden. Wirkungsvolle Sanktionen sollten bei Nicht-EU-Schiffen ebenso wie bei EU-Schiffen gelten, wenn sie über bestimmte entscheidende Unterlagen nicht verfügen (vgl. spezielle Verstöße, die in den Änderungsanträgen 106 bis 108 aufgeführt sind).

Verstöße, die eine verbotene Verbringung von Schiffen zwecks Recycling zur Folge haben, sollten separat als Straftaten behandelt werden (vgl. Änderungsantrag 110).

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(a) die Verbote bestimmter Gefahrstoffe nach den Artikeln 4 und 11b nicht einhalten;

Or. en

Begründung

Die Sanktionen sollten gegen die Eigner verhängt werden können, deren Schiffe die Verbote von Gefahrstoffen nicht einhalten

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(d) an Bord kein Gefahrstoffinventar gemäß den Artikeln 5 und ***28*** mitführen;	***(b)*** an Bord kein ***gültiges*** Gefahrstoffinventar gemäß den Artikeln 5 und ***11b*** mitführen;

Or. en

Begründung

Geringfügige Präzisierung des Textes der Kommission, die besagt, dass es nicht genügt, ein Inventar mitzuführen, sondern dass das Inventar auch gültig sein muss, zumal es während des ganzen Lebenszyklus sorgfältig geführt und aktualisiert sein muss.

Durch Änderungsantrag 35 wurde ein Zeitplan für die verbindliche Bereithaltung eines Inventars eingeführt. Als Folge dessen werden durch Änderungsantrag 117 die Übergangsbestimmungen des Artikels 28 gestrichen, sodass dieser Verweis nicht mehr aktuell ist. Vielmehr sollte ein Verweis auf Artikel 11b gemacht werden, denn diese Sanktionen sollten auch für Nicht-EU-Schiffe gelten.

Änderungsantrag 108

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(c) an Bord keinen Schiffsrecyclingplan gemäß den Artikeln 7 und 11b mitführen;

Or. en

Begründung

Die Sanktionen sollten für die Eigner gelten, deren Schiffe keinen Schiffsrecyclingplan mitführen.

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Buchstabe (e) - (i)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(e) zum Abwracken verbracht wurden, ohne dass die allgemeinen Vorbereitungsauflagen gemäß Artikel 6 erfüllt waren;	***entfällt***
(f) ohne Inventarbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbracht wurden;	
(g) ohne Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbracht wurden;	
(h) ohne schriftliche Benachrichtigung der Verwaltung gemäß Artikel 21 zum Abwracken verbracht wurden;	
(i) in einer Weise abgewrackt wurden, die nicht mit dem Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 übereinstimmte.	

Or. en

(Steht in Zusammenhang mit Änderungsantrag 110.)

Begründung

Bestimmungen über Straftaten, die im nächsten Absatz separat enthalten sein sollten (vgl. Änderungsantrag 110).

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	1a. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Sanktionen gemäß der Richtlinie 2008/99/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über den strafrechtlichen

Schutz der Umwelt[1] gegen die Eigner von EU-Schiffen verhängt werden können, die

(a) zum Abwracken verbracht wurden, ohne dass die allgemeinen Auflagen gemäß Artikel 6 erfüllt waren,

(b) zum Abwracken verbracht wurden, ohne dass sie eine Inventarbescheinigung gemäß Artikel 10 Absatz 1 mitführen,

(c) zum Abwracken verbracht wurden, ohne dass sie einen Vertrag gemäß Artikel 9 mitführen,

(d) ohne schriftliche Benachrichtigung der Verwaltung gemäß Artikel 21 zum Abwracken verbracht wurden,

(e) ohne Genehmigung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b abgewrackt wurden oder in einer Weise abgewrackt wurden, die nicht dem Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 entspricht.

---

[1] ABl. L 328 vom 6.12.08, S. 28.

Or. en

(Wiedereinsetzung folgender Elemente des Vorschlags der Kommission:
Buchstabe e wird neuer Buchstabe a mit Änderung;
Buchstabe f wird neuer Buchstabe b mit Änderung;
Buchstabe g wird gestrichen, weil durch den geänderten Buchstaben a abgedeckt;
Buchstabe h wird Buchstabe d ohne Änderung;
Buchstabe i wird Buchstabe e mit Änderung.)

Begründung

Nach Artikel 3 der Richtlinie 2008/99/EG ist die absichtliche Verbringung von Abfällen strafbar. Wenn ein EU-Schiff vor der Veröffentlichung des europäischen Verzeichnisses in Nicht-OECD-Staaten und zu einer Werft, die nicht im veröffentlichten europäischen Verzeichnis steht, verbracht wird, ohne dass die entscheidenden, zur Einhaltung dieser Verordnung nötigen Unterlagen oder die Genehmigung des Schiffsrecyclingplans vorliegen, ist die Verbringung eindeutig illegal. Solche Verbringungen sind strafbar, und deshalb sollten die Sanktionen nach der Richtlinie 2008/99/EG Anwendung finden.

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. ***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.	2. Insbesondere wenn ein Schiff zum Abwracken in eine nicht auf der europäischen Liste stehende Abwrackwerft verbracht wird, müssen ***–unbeschadet der Anwendung des Artikels 5 der Richtlinie 2008/99/EG –*** die Sanktionen mindestens in ***doppelter*** Höhe des Preises angesetzt werden, den der Schiffseigner für sein Schiff erhalten hat.

Or. en

Begründung

Die Vorschrift, dass Sanktionen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein müssen, ist bereits abgedeckt durch den Verweis auf die Richtlinie 2008/99/EG in Absatz 1a. Wenn nur der Betrag zu zahlen ist, der für das Schiff gezahlt wurde, dann ist das nicht in genügendem Maß wirksam, verhältnismäßig und abschreckend. Die Geldbuße sollte mindestens das Doppelte des gezahlten Preises ausmachen.

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
5. 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	5. Wird ein ***EU-Schiff*** verkauft und innerhalb von ***nicht mehr*** als ***zwei Jahren*** 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;	(a) gegen den letzten Schiffseigner verhängt, wenn das Schiff nach wie vor die Flagge eines ***Mitgliedstaats*** führt;
(b) ***nur*** gegen den ***vorletzten*** Schiffseigner verhängt, wenn das Schiff nicht länger die	(b) gegen den letzten Schiffseigner verhängt, ***dessen Schiffe in dem genannten zwei Jahreszeitraum die***

Flagge eines ***EU-Mitgliedstaates*** führt.	***Flagge eines Mitgliedstaats führten,*** wenn das Schiff nicht länger die Flagge eines ***Mitgliedstaats*** führt.

Or. en

Begründung

Nach dem Vorschlag der Kommission sollen Sanktionen nur für Eigner gelten, die in den vergangenen sechs Monaten ausgeflaggt haben. Dieser Zeitraum sollte auf zwei Jahre verlängert werden, um Wirkung zu erzielen, denn sonst bestünde ein erheblicher Anreiz dazu, sechs Monate vor dem Verkauf auszuflaggen. Weil das Schiff in den zurückliegenden Monaten mehrmals verkauft worden sein kann, sollte die Sanktion gegen den letzten Eigner mit EU-Flagge verhängt werden statt gegen den vorletzten Eigner.

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
6. 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.***	6. Die Mitgliedstaaten können Ausnahmen von den Sanktionen gemäß Absatz 5 ***nur*** gewähren, wenn ***ein Schiff durch höhere Gewalt einen Unfall hat, durch den es zu Abfall im Sinn der Richtlinie 2008/98/EG wird***.

Or. en

Begründung

Diese Ausnahme schafft ein Schlupfloch, das schon heute ausgenutzt wird, um die Abfallverbringungsverordnung zu umgehen. In der Vergangenheit haben Schiffseigner gefälschte Verträge vorgelegt und behauptet, eine weitere kommerzielle Verwendung sei beabsichtigt, während das Schiff eigentlich abgewrackt werden sollte. Eine Rechtfertigung für die Ausnahme von den Sanktionen wäre nur gegeben, wenn ein Schiff durch höhere Gewalt zu Abfall wird.

Änderungsantrag 114

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	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 Schiffseigner und*** dem Recyclingunternehmen die Möglichkeit ein, zu der Aufforderung zum Tätigwerden und den mitgeteilten Feststellungen Stellung zu nehmen.

Or. en

Begründung

Weil nicht nur das Recyclingunternehmen, sondern auch der Schiffseigner diese Verordnung verletzen kann, sollte auch der Schiffseigner Gelegenheit haben, Stellung zu nehmen.

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
5. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Bestimmungen der Absätze 1 und 4 in Fällen eines unmittelbar bevorstehenden Verstoßes gegen diese Verordnung nicht anzuwenden.	***entfällt***

Or. en

Begründung

Es gibt keinen Grund, die Absätze 1 und 4 in Fällen eines unmittelbar bevorstehenden Verstoßes gegen diese Verordnung nicht anzuwenden.

Änderungsantrag 116

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
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.	2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 5, 9, 10 und 15 wird der Kommission ***für einen Zeitraum von fünf Jahren*** ab dem ***…**** übertragen. ***Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerspricht der Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.***
	**** Amtsblatt: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.***

Or. en

Begründung

Die Befugnis sollte der Kommission nicht auf unbestimmte Zeit übertragen werden, sondern für einen begrenzten Zeitraum, der stillschweigend verlängert werden kann. Diese Formel ist zum Standard in den Umweltschutz-Rechtsvorschriften geworden, die seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon erlassen worden sind.

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Übergangsbestimmung	***entfällt***
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.

Or. en

Begründung

Eine Übergangsbestimmung ist unnötig. Die geltenden Fristen werden durch die Änderung zu Artikel 5 abgedeckt. Die Mitgliedstaaten sollten nicht das Recycling von Schiffen in Werften außerhalb der Union genehmigen dürfen, denn die Folge könnten sehr stark divergierende Genehmigungen sein.

Änderungsantrag 118

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 a (neu)
Richtlinie 2009/16/EG
Anhang IV – Nummer 45 (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Artikel 28a
	Änderung der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle
	In Anhang IV der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle[1] wird folgende Nummer eingefügt:
	„45. Bescheinigung über das Inventar an Gefahrstoffen gemäß der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel dieser Verordnung einsetzen] fallen*“.
	[1] ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

**** ABl. L [...] vom [...], S. [...].***

Or. en

Begründung

Die eleganteste Art, zu erreichen, dass sämtliche Schiffe, die EU-Häfen anlaufen oder vor ihnen ankern, ein Inventar im Sinn des geänderten Artikels 5 erstellt haben, ist die Hinzufügung der Bescheinigung über das Inventar in der Liste der Bescheinigungen und Unterlagen, die bei Inspektionen als Mindestumfang von jedem Inspektor im Sinn der Richtlinie über Hafenstaatkontrolle zu prüfen sind.

Änderungsantrag 119

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 29 – Absatz 1
Verordnung (EG) Nr. 1013/2006
Artikel 1 – Absatz 3 – Buchstabe i (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
i) ***Schiffe***, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel der vorliegenden Verordnung einsetzen] fallen.	i) ***EU-Schiffe***, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel der vorliegenden Verordnung einsetzen] fallen ***und deren Bestimmungen entsprechen***.

Or. en

Begründung

Es genügt nicht, dass ein EU-Schiff in den Geltungsbereich der neuen Verordnung fällt, um von der Abfallverbringungsverordnung ausgenommen werden zu können. Auch EU-Schiffe müssen die facto den Bestimmungen der neuen Verordnung genügen, um von Vorschriften über die Abfallverbringung ausgenommen werden zu können.

Änderungsantrag 120

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens zwei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens des Hongkong-Übereinkommens. Bei dieser 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***.	wird ***geprüft, ob die*** Aufnahme von Werften, die von Vertragsparteien des Hongkong-Übereinkommen zugelassen wurden, in die europäische Liste von Abwrackwerften ***mit den Anforderungen dieser Verordnung in Einklang steht***.

Or. en

Begründung

Angesichts der weitaus schwächeren Normen des Hongkong-Übereinkommens, die Abwrackwerften betreffen, und weil dieses Übereinkommen nicht für die Behandlung von Abfällen außerhalb der Werft gilt, müssen alle Werften, die von Vertragsparteien des Übereinkommens zugelassen werden, auf Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung geprüft werden, um in das europäische Verzeichnis aufgenommen werden zu können.

Änderungsantrag 121

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 31 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Diese Verordnung tritt am ***365. Tag*** nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.	Diese Verordnung tritt am ***dritten Tag*** nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. ***Sie gilt ab …*.***
	****Amtsblatt: Bitte das Datum ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.***

Or. en

Begründung

Die Formulierung stimmt mit den Bestimmungen der Abfallverbringungsverordnung überein. Es gibt keinen Grund, davon abzuweichen. Ein zügiges Inkrafttreten sorgt für Rechtssicherheit. Eine Übergangszeit von einem Jahr sollte den Mitgliedstaaten, den Schiffseignern und den Abwrackwerften gewährt werden, bis die neuen Bestimmungen tatsächlich gelten.

Änderungsantrag 122

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang 1 – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	2a. Ozonabbauende Stoffe:
	H-FCKW

Or. en

Begründung

Teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe (H-FCKW) sind eine Kategorie ozonschädigender Stoffe, die als Ersatz für FCKW benutzt werden. Zwar haben sie weniger Potenzial, die Ozonschicht anzugreifen, als FCKW, dafür haben sie ein erhebliches Erderwärmungspotenzial. Die Industrieländer lenken schon jetzt ihren Verbrauch an H-FCKW, um ihren Ausstiegsverpflichtungen aufgrund des Protokolls von Montreal und dessen Anpassungen und Änderungen nachzukommen, die bis 2015 eine Senkung von 90 % gegenüber dem Ausgangswert verlangen. Deshalb sollten H-FCKW auch in das Inventar aufgenommen werden, um die ordnungsgemäße Behandlung zu erleichtern.*

Änderungsantrag 123

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang 1 – Nummer 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Polyvinylchlorid (PVC)

Or. en

Begründung

Nach dem Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen, das als Begleitdokument zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen vom 22. Mai 2007 vorgelegt wurde, macht PVC , wenn man Ölschlämme, und Öle und Farben abzieht, über 50 % der restlichen Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle von ausgedienten Schiffen aus. Es gibt vielfältige Probleme bei der Behandlung von PVC-haltigen Abfällen, besonders bei der Verbrennung (z. B. Entstehung von Dioxinen, Bildung einer gleichen oder noch größeren Menge an sekundären gefährlichen Abfällen mit hoher Bioverfügbarkeit der darin enthaltenen Gefahrstoffe). Deshalb sollte PVC mit in das Inventar aufgenommen werden.

BEGRÜNDUNG

„ vertritt die Auffassung, dass es ethisch inakzeptabel ist, die menschenunwürdigen und umweltzerstörenden Verhältnisse bei der Abwrackung von Schiffen noch weiter zu dulden, …“

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 21. Mai 2008 zu dem Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen (2007/2279(INI))[1]

1. Hintergrund

Die EU-Abfallverbringungsverordnung verbietet seit 1998 die Ausfuhr gefährlicher Abfälle aus der EU in Nicht-OECD-Länder. Durch dieses Verbot wird die sogenannte „Basler Änderung“ des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung auf EU-Ebene umgesetzt.

Wegen der Vielfalt der gefährlichen Stoffe an Bord eines Schiffes gilt jedes Schiff, das die EU zum Abwracken verlässt, als gefährlicher Abfall und kann daher zurzeit auch nur in OECD-Staaten legal abgewrackt werden Allerdings wird diese Rechtsvorschrift nahezu systematisch umgangen. Laut der Folgenabschätzung der EU wurden 2009 über 90 % der Schiffe unter einer Flagge der EU außerhalb der OECD abgewrackt, größtenteils in Südasien (Indien, Pakistan und Bangladesch) mit Hilfe der sogenannten „Strandung“ und mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit.

Was ist Strandung? Die Schiffe werden bei Flut so nah wie möglich in Richtung Strand gesteuert und stranden normalerweise auf den Sand- und Schlickflächen in der Gezeitenzone in der Nähe des Strandes. Sie werden senkrecht in sehr große Stücke zerteilt, nur mithilfe von Schweißbrennern und der Schwerkraft – die Teile krachen dann auf die Schlickflächen. Die Arbeiter werden einem erheblichen akuten und chronischen Risiko ausgesetzt, eine regelrechte Beherrschung gefährlicher Stoffe ist unmöglich und die Teile der gefährlichen Stoffe, die separat herausgenommen werden, werden nicht adäquat behandelt.

Was wir hier erleben, ist Kapitalismus in seiner brutalsten Form: Die meisten der letzten Schiffseigner versuchen ihren Profit zu maximieren, indem sie ihre Schiffe dorthin verkaufen, wo es wenige bis gar keine Arbeits- und Umweltschutznormen gibt und man deshalb den höchsten Preis für diese Schiffe bezahlen kann. Hier ist eindeutig ein Marktversagen gegeben, das auf einer „extremen Externalisierung von Kosten“[2] beruht, die auf Kosten der Gesundheit der Arbeitnehmer und der Umwelt geht.

Von den zwischen 2006 und 2015 abgewrackten bzw. noch abzuwrackenden Schiffen „werden schätzungsweise 5,5 Mio. t potenziell umweltschädlicher Stoffe (vor allem Ölschlamm, Öle, Farben, PVC und Asbest) in den Abwrackwerften zurückbleiben“[3].

[1] http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fTEXT%2bTA%2bP6-TA-2008-0222%2b0%2bDOC%2bXML%2bV0%2f%2fEN&language=EN (Ziffer 1)
[2] Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen, COM(2007) 269 endg., S. 7)
[3] Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen, COM(2007) 269 endg., S. 2)

Die Kommission nennt drei Gründe für diese nahezu vollkommene Nichteinhaltung:

– Mangel an Recycling-Kapazitäten für das Abwracken von Schiffen in der OECD, insbesondere bezüglich der größten Schiffe;
– scharfer und unfairer Wettbewerb zwischen den Abwrackwerften in den größten Abwrackländern Bangladesch, Indien und Pakistan und den Konkurrenten mit höheren Standards (EU, Türkei und China);
– aktuelle Vorschriften, die den Besonderheiten der einzelnen Schiffe nicht gerecht werden: Es ist schwierig zu bestimmen, wann Schiffe zu Abfall werden; Schiffe können den gesetzlichen Vorschriften durch Ausflaggung entgehen.

Die Abwrackung von Schiffen ist von 2007 bis 2009 weltweit auf das Sechsfache gestiegen (von 4,2 Mio. GT auf 24,9 Mio. BRZ), und treibende Kraft waren dabei die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllentankschiffen, die Wirtschaftskrise und eine große Überkapazität (die Weltflotte hat sich in den vergangenen 10 Jahren fast verdoppelt: von 574 Mio. BRZ 2001 auf 1043 Mio. BRZ 2011)[1]. Sie wird auch noch weiter steigen, nicht nur aufgrund der Marktsituation (Überkapazität und niedrige Frachtnachfrage), sondern auch wegen des bevorstehenden Inkrafttretens des IMO-Ballastwasser-Übereinkommens. In der gegenwärtigen Situation entscheiden sich viele Schiffseigner eher dafür, ihre Schiffe abzuwracken, als in eine teure Nachrüstung zu investieren, die dieses Übereinkommen vorschreibt.

2. Das Übereinkommen von Hongkong

Die IMO hat ein Übereinkommen ausgearbeitet, um die Situation zu verbessern. Das internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen wurde 2009 verabschiedet, muss jedoch noch von den größten Flaggen- und Recycling-Staaten ratifiziert werden, damit es in Kraft treten und positive Wirkung entfalten kann. Es wird erwartet, dass das Übereinkommen nicht vor 2020 in Kraft tritt.

Auf internationaler Ebene, gibt es erhebliche Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Gleichwertigkeit des Übereinkommens von Hongkong und des Basler Übereinkommens. Die Kommission betrachtet sie als gleichwertig[2] – der entscheidende Grund für ihren Vorschlag, Schiffe von der Abfallverbringungsordnung auszunehmen, die unter die neuen Bestimmungen fallen –, doch andere Parteien des Basler Übereinkommens sind nicht damit einverstanden[3]. Ein Vergleich der beiden Übereinkommen, von denen das eine in Kraft und das andere noch Jahre davon entfernt ist, gestaltet sich kompliziert. Es ist jedoch klar, dass sie sich zumindest in folgenden Punkten unterscheiden:

– Geltungsbereich: Das Übereinkommen von Hongkong gilt auch für die Nutzungsphase eines Schiffes, wogegen das Basler Übereinkommen nicht für

[1] Persönliche Angaben von Nikos Mikelis, IMO, anhand von IHS-Fairplay-Daten.
[2] Mitteilung KOM(2010) 88 endgültig.
[3] BC-10/17 Environmentally Sound Dismantling of Ships, Report of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal on its tenth meeting, 17-21 October 2011, page 53, http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/28e.pdf

die Abfallverwertung gilt, die den Abwrackwerften nachgeschaltet ist.

– Normen: Das Übereinkommen von Hongkong verbietet nicht die Strandung, und in den Leitlinien aufgrund des Basler Übereinkommens wird die Strandung nicht als akzeptable Abwrackmethode anerkannt.
– Durchsetzung: Das Übereinkommen von Hongkong sieht die Möglichkeit zu Inspektionen von Schiffen vor, jedoch nicht von Abwrackwerften, und sieht nur normale Sanktionen vor, während das Basler Übereinkommen eine Genehmigung von Abwrackwerften vorsieht und illegalen Handel mit gefährlichem Abfall als Straftat einstuft.

3. Vorschlag der Kommission

Das Ziel der geplanten Schiffsrecycling-Verordnung besteht nach Aussagen der Kommission darin, die negativen Auswirkungen des Recyclings von Schiffen unter einer Flagge der EU, vor allem in Südasien, signifikant zu mindern, ohne dadurch unnötige wirtschaftliche Belastungen zu verursachen.

Der Geltungsbereich des Vorschlags der Kommission beschränkt sich auf Schiffe unter EU-Flagge. Er sieht eine europäische Liste der Abwrackwerften in aller Welt vor, mit Informationen darüber, ob sie bestimmten Normen entsprechen (etwas anspruchsvoller als die Bestimmungen des Übereinkommens von Hongkong, z. B. dass mit gefährlichen Stoffe nur auf undurchlässigen Schiffsböden umgegangen werden darf, dass Einrichtungen zur nachgeschalteten Abfallverwertung nach EU-Normen zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt zu handeln haben), jedoch ohne verbindliche Kontrollen. Schiffe unter EU-Flagge würden nicht länger unter die Abfallverbringungsverordnung fallen, sondern dürften zur Abwrackung zwischen Werften auf der Liste wählen. Die Mitgliedstaaten müssten Sanktionen verhängen, und nichtstaatliche Organisationen können Durchsetzungsmaßnahmen und auch den Zugang zu Gerichten fordern.

4. Reaktionen wichtiger Interessenträger

Der Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) begrüßt den Vorschlag der Kommission, ist aber der Auffassung, dass es nicht förderlich wäre, Elemente einzubeziehen, die über die IMO-Anforderungen hinausgehen, weil dies zu Verwirrung führen und die unternommenen Anstrengungen für die Einführung besserer Verfahren und Bedingungen beim Recycling beeinträchtigen könnte[1].

Die nichtstaatliche Organisation Shipbreaking Platform kritisiert den Vorschlag der Kommission scharf, weil er die Ausfuhr von mit gefährlichen Reststoffen belasteten Altschiffen aus der EU in Entwicklungsländer geradezu legalisieren könnte, und verlangt eine Abwrackung aller Schiffe unter EU-Flagge und im Besitz der EU in OECD-Ländern[2].

5. Entschließungen des Europäischen Parlaments von 2008 und 2009

[1] http://www.ecsa.eu/files/EU_Ship_Recycling_Reg_proposal_COM2012-118_ECSA_Position_Paper_v21_05_2012.doc.

[2] http://www.shipbreakingplatform.org/media-alert-ngos-call-on-progressive-eu-governments-to-protect-developing-countries-against-hazardous-shipbreaking-waste/

Das Europäische Parlament hat zwei Entschließungen zur Abwrackung von Schiffen angenommen – eine Entschließung 2008 als Reaktion auf das Grünbuch der Kommission[1] und eine Entschließung 2009 als Reaktion auf die Strategie der Kommission[2].

In beiden Entschließungen hat das Parlament eine klare Haltung eingenommen und sich für eine vollständige Durchführung des Verbots der Ausfuhr von gefährlichem Abfall auch in Bezug auf Abwrackschiffe, ein ausdrückliches Verbot der Strandung, ein Bestandsverzeichnis von Gefahrstoffen für alle Schiffe, die EU-Häfen anlaufen, sowie einen Fond, der im Interesse des umweltverträglichen Recyclings aus obligatorischen Beiträgen der Schifffahrt gespeist wird, ausgesprochen.

6. Wichtige Vorschläge des Berichterstatters

Der Berichterstatter hatte zunächst in Betracht gezogen, den Geltungsbereich der Verordnung auf alle Schiffe in EU-Besitz auszuweiten, musste jedoch in Anbetracht der Auffassung des Juristischen Dienstes, dass die Nationalität des Schiffeigners nicht als geeignetes Kriterium für die Anwendbarkeit der Verordnung geeignet sei, nach anderen Lösungen suchen, um den Vorschlag der Kommission zu verschärfen.

Der Berichterstatter schlägt folgende grundlegende Änderungen des Vorschlags der Kommission vor:

a) ein Finanzierungsinstrument für das umweltverträgliche Recycling von Schiffen,
b) ein Bestandsverzeichnis von Gefahrstoffen für alle Schiffe, die EU-Häfen anlaufen,
c) einen Schiffsrecyclingplan, der von den zuständigen Behörden genehmigt werden muss, für alle EU-Schiffe, die rezykliert werden oder älter als 20 Jahre sind,
d) explizitere Vorschriften über Abwrackwerften, gerade auch, um Strandung zu unterbinden, sowie Prüfung und regelmäßige Inspektionen dieser Werften,
e) strafrechtliche Sanktionen für bestimmte Verstöße.

Zu a): Die Grundursache des Problems ist der derzeitige widersinnige Anreiz für Schiffseigner, an Orte mit den niedrigsten Standards zu gehen, weil dort die höchsten Preise zu erzielen sind. Es sollte ein Finanzierungsmechanismus für das umweltverträgliche Recycling von Schiffen eingeführt werden. Bei allen Schiffen, die EU-Häfen nutzen, sollte eine Gebühr erhoben werden, die sich an ihrer Tonnage orientiert. Diese Gebühren würden in einen Fond eingezahlt, aus dem ein Bonus für die tatsächliche Rezyklierung durch Abwrackwerften, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, finanziert werden könnte, um diese Betriebe wettbewerbsfähig zu machen. Der Bonus würde nur für das Recycling solcher Schiffe gezahlt, die mindestens seit zwei Jahren unter EU-Flagge fahren. Diese Maßnahme würde den Wert der EU-Schiffe erhöhen – gelistete Betriebe könnten dem

[1] Siehe Fußnote 1.
[2] http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fTEXT%2bTA%2bP6-TA-2009-0195%2b0%2bDOC%2bXML%2bV0%2f%2fEN&language=EN

letzten Schiffseigner einen höheren Preis zahlen und auf diese Weise dafür sorgen, dass der Anreiz für die Schiffseigner gemindert wird, die Schiffe auszuflaggen, womit zugleich dafür gesorgt würde, dass ein Flaggenwechsel im letzten Augenblick sich nicht lohnt.

Zu b) Ein sachgerechtes Verzeichnis ist Grundvoraussetzung für ein ordnungsgemäßes Schiffsrecycling. Die Schifffahrt hat sich 2009 formell dazu verpflichtet, Bestandsverzeichnisse für neue und bereits in Betrieb befindliche Schiffe zu erstellen[1]. Leider sind nur wenige Eigner dieser Verpflichtung nachgekommen. Alle Eigner, deren Schiffe einen EU-Hafen anlaufen, sollten ein Bestandsverzeichnis einführen. Damit wird sich die Durchführung einer entscheidenden Bestimmung des Übereinkommens von Hongkong erheblich beschleunigen.

Zu c): Ein Schiffsrecyclingplan, der anhand eines korrekten Verzeichnisses aufgestellt wird, ist eine weitere Voraussetzung für ordnungsgemäßes Recycling von Schiffen. Das Durchschnittsalter der dem Recycling zugeführten Schiffe bewegte sich von 26 Jahren in den Neunzigern bis 32 Jahren während der Hausse Mitte des vergangenen Jahrzehnts, aber es dürfte wegen riesiger Überkapazitäten und der Wirtschaftskrise wieder deutlich sinken. Ein Schiffsrecyclingplan sollte für alle Schiffe über 20 Jahren verbindlich vorgeschrieben sein, damit die Eigner rechtzeitig ihre Verantwortung im Blick haben. Der Plan sollte der Genehmigung der zuständigen Behörden bedürfen.

Zu d): Durch mehrere ergänzende Vorschriften sollte dafür gesorgt werden, dass Recycling und Abfallbehandlung umweltverträglich vor sich gehen (dauerhafte Bauten mit ausreichender Zahl verfügbarer Kräne, wodurch klargestellt würde, dass Standorte mit der Strandungsmethode nicht für das EU-Verzeichnis in Betracht kommen; Identifizierung sämtlicher einschlägiger Subunternehmer; System der Rückverfolgung gefährlicher Stoffe, die aus Schiffen entfernt werden; ausreichende Versicherungsdeckung; Überwachung der Umweltbelastung).

Zu e): Die Richtlinie 2008/99/EG über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt sieht Strafen für unerlaubte Abfallverbringung vor. Die Strafen sollten auch bei Verstößen gegen diese Verordnung, die nicht umweltverträgliches Recycling zur Folge haben können, gelten.

[1] http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117945.pdf