



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0132/2013

28.3.2013

*****I**

BERICHT

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 Korrektorempfehlungen 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 ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	75
VERFAHREN	80

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG 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 2012¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A7-0132/2013),
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.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Titel

Vorschlag der Kommission

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES

über das Recycling von Schiffen

Geänderter Text

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES

über das **umweltverträgliche** Recycling
und die umweltverträgliche Behandlung
von Schiffen **und zur Änderung der**
Richtlinie 2009/16/EG und der
Verordnung (EG) Nr. 1013/2006

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 Fassung 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 sogenannte Strandungsmethode, ermöglicht weder jetzt noch künftig ein unbedenkliches und umweltverträgliches Recycling und sollte deshalb nicht mehr geduldet werden.

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 3

Vorschlag der Kommission

(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 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.*

Geänderter Text

(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 bezüglich der 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, dürften ausreichende Kapazitäten zur Behandlung aller EU-Schiffe vorhanden sein.*

Begründung

Es sollte 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 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Derzeit ist das Schiffsrecycling von einer äußerst hohen Externalisierung der Kosten gekennzeichnet. Abwrackwerften mit niedrigen oder fehlenden Standards zum Schutz der Arbeitnehmer, der menschlichen Gesundheit und der Umwelt bieten die höchsten Preise für abzuwrackende Schiffe an. Infolgedessen wird der überwiegende Teil der weltweiten Schiffsflotte, der der Verwertung zugeführt wird, an den Stränden bestimmter Länder unter menschenunwürdigen und umweltzerstörenden Verhältnissen demontiert, die inakzeptabel sind. Es ist angezeigt, einen Finanzierungsmechanismus zu schaffen, der flaggenunabhängig für alle Schiffe gilt, die Häfen der EU anlaufen, und dadurch dem dargelegten Sachverhalt entgegenzuwirken, indem dazu beigetragen wird, dass umweltverträgliche Verfahren für das Recycling und die Behandlung von Schiffen, die als gefährliche Abfälle gelten, gegenüber unzulänglichen Verfahren konkurrenzfähig werden.

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 5

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 menschlichen Gesundheit und der Umwelt sollte ein Finanzierungsmechanismus zur Schaffung von Ressourcen als Beitrag dazu eingeführt werden, dass umweltverträgliche Verfahren für das Recycling und die Behandlung von EU-Schiffen und Schiffen aus Drittländern in Anlagen, die in der EU gelistet sind, wirtschaftlich wettbewerbsfähig werden. Alle Schiffe, die Häfen und Ankerplätze der EU anlaufen, sollten an den Kosten für umweltverträgliches Recycling und umweltverträgliche Behandlung von Schiffen beteiligt werden, damit der wirtschaftliche Anreiz gesenkt wird, auf unzulängliche Verfahren zurückzugreifen, und damit das Ausflaggen unattraktiv wird. Schiffe, für die eine finanzielle Garantie dafür hinterlegt wird, dass sie in Anlagen abgewrackt werden, die in der EU gelistet sind, sollten von der Recycling-Abgabe befreit sein. Die Recycling-Abgabe sowie die finanzielle Garantie sollten gerecht, diskriminierungsfrei und transparent sein.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen („Hongkong-Übereinkommen“) wurde am 15. Mai 2009 **im Auftrag der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens** unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen. Das Hongkong-Übereinkommen wird erst 24 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 15 Staaten, deren kombinierte Handelsflotte mindestens 40 Prozent der Bruttoreaumzahl der weltweiten Handelsflotte und deren kombiniertes jährliches Recyclinghöchstvolumen in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoreumzahl ihrer kombinierten Handelsflotte entspricht, in Kraft treten. **Die Mitgliedstaaten sollten das Übereinkommen so früh wie möglich ratifizieren, um sein Inkrafttreten zu beschleunigen.** Das Übereinkommen regelt die **Planung, den Bau, den Betrieb und die Vorbereitung** von Schiffen dahingehend, dass ihr sicheres und umweltverträgliches Verschrotten erleichtert wird, ohne die Sicherheit des Schiffs und seine operative Effizienz zu beeinträchtigen; das Übereinkommen regelt ferner den **sicheren und umweltverträglichen** Betrieb der Abwrackwerften und **sieht die Einführung eines angemessenen** Durchsetzungsmechanismus für das Schiffsrecycling vor.

Geänderter Text

(4) Das Internationale Übereinkommen von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen („Hongkong-Übereinkommen“) wurde am 15. Mai 2009 unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommen. Das Hongkong-Übereinkommen wird erst 24 Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 15 Staaten, deren kombinierte Handelsflotte mindestens 40 Prozent der Bruttoreumzahl der weltweiten Handelsflotte und deren kombiniertes jährliches Recyclinghöchstvolumen in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoreumzahl ihrer kombinierten Handelsflotte entspricht, in Kraft treten. 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 **umfasst 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 Nicht-OECD-Staaten unterbunden werden – eine Praxis, die derzeit durch die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 verboten ist. Bis zum Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens dürften wahrscheinlich noch bis zu 10 Jahre vergehen.

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 gemacht werden. Durch das Übereinkommen wird keine umweltverträgliche Behandlung im Sinn der EU sichergestellt, und es bleibt abzuwarten, ob der Durchsetzungsmechanismus angemessen ist. Die Grenzen des Übereinkommens sollten ebenfalls Erwähnung finden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Das Hongkong-Übereinkommen sieht ausdrücklich vor, dass die Vertragsparteien im Interesse des sicheren und umweltverträglichen Recyclings von Schiffen mit dem internationalen Recht vereinbare strengere Maßnahmen ergreifen **müssen**, um etwaige negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden, zu mindern oder zu minimieren. Eine europäische Liste von Abwrackwerften, die die Auflagen dieser Verordnung erfüllen, **würde** dazu beitragen, dass diese Ziele erreicht und Vorschriften insoweit besser durchgesetzt werden, als die Flaggenstaaten Schiffe, die zum Abwracken verbracht werden, künftig leichter kontrollieren

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 **können**, 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, **dürfte** dazu beitragen, dass diese Ziele erreicht und Vorschriften insoweit besser durchgesetzt werden, als die Flaggenstaaten Schiffe, die zum Abwracken verbracht werden, künftig leichter kontrollieren

können. Die Auflagen, die die Abwrackwerften zu erfüllen haben, sollten auf den Anforderungen gemäß dem Hongkong-Übereinkommen basieren.

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 menschlichen Gesundheit und der Umwelt erreicht wird, das weitgehend mit dem der Union übereinstimmt. Hiermit dürfte auch dazu beigetragen werden, dass das sichere und umweltverträgliche Recycling und die entsprechende Behandlung von Schiffen in Anlagen der EU wettbewerbsfähiger wird.***

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(7) Schiffe, die nicht in den Geltungsbereich des ***Hongkong-Übereinkommens fallen, Schiffe, die nicht aus eigener Kraft fahrtüchtig sind, es sei denn, es liegt für sie ein gültiger Vertrag über eine umfassende Reparatur vor, und Schiffe, die den geltenden Sicherheitsvorschriften des Unionsrechts und des internationalen Rechts nicht entsprechen, wenn sie in einem Gebiet unter der Hoheit 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.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

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

Begründung

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

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Bei der Anwendung dieser Verordnung sollten die Rechte von Durchfuhrländern aufgrund des internationalen Rechts geachtet werden.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Die Mitgliedstaaten sollten die zügige Ratifizierung des IMO-Übereinkommens von Hongkong über das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen in die Wege leiten, um für verbesserte Verfahren und Bedingungen für das Recycling von Schiffen zu sorgen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(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.

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 *unterbinden*. Die Sanktionen, die *strafrechtlicher, zivilrechtlicher und* verwaltungsrechtlicher Art sein können, sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Begründung

Aufgrund 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 den Sanktionen zur Geltung kommen.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(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

Geänderter Text

(14) Da das Ziel der *Verhinderung*, Minderung oder Eliminierung der negativen Auswirkungen des Abwrackens und der *Behandlung* von *EU-Schiffen* auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt angesichts des internationalen Charakters des Seeverkehrs und des Schiffsrecyclings von den Mitgliedstaaten allein nicht *immer* ausreichend verwirklicht werden kann und sich daher *in einigen Fällen* auf EU-Ebene besser erreichen lässt, *obwohl die Zuständigkeit der Union für die Regelung des*

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 -

Recyclings von Schiffen durch die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens wieder auf die Mitgliedstaaten übertragen würde, 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 -

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, sodass in diesem Zusammenhang wohl eher auf die Behandlung Bezug genommen werden sollte.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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***.

Geänderter Text

1. Das Ziel dieser Verordnung besteht darin, ***Unfälle, Verletzungen und andere*** negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt ***infolge des Recyclings und der Behandlung von EU-Schiffen zu verhindern, auf ein Mindestmaß zu senken und so weit wie möglich auszuschließen, und zwar unter anderem, indem sie in Anlagen, die in der EU gelistet sind und sich innerhalb oder außerhalb der Union befinden, abgewrackt werden, und die Bedingungen für das Abwracken von Schiffen aus Drittländern zu verbessern.***

Mit dieser Verordnung soll auch erreicht werden, dass die Ungleichheiten zwischen den Betreibern in der Union, in OECD-Staaten und in den einschlägigen Drittländern abnehmen, was die

*Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz und Umweltnormen angeht.
Durch die Verordnung soll zudem die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens erleichtert werden.*

Änderungsantrag 15

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;

Begründung

Redaktioneller Vorschlag zur Vereinfachung des Wortlauts der gesamten Verordnung.

Änderungsantrag 16

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„Nicht-EU-Schiff“: ein Schiff, das die Flagge eines Drittlands führt;

Begründung

Redaktioneller Vorschlag zur Vereinfachung des Wortlauts der gesamten Verordnung.

Änderungsantrag 17

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. „Abfall“: Abfall im Sinn der Definition in Artikel 3 Nummer 1 der

Richtlinie 2008/98/EG;

Begründung

Die Bestimmung des Begriffs „Abfall“ in der Abfallrahmenrichtlinie sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3b. „gefährlicher Abfall“: gefährlicher Abfall im Sinn der Definition in Artikel 3 Nummer 2 der Richtlinie 2008/98/EG;

Begründung

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

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3c. „Behandlung“: Behandlung im Sinn der Definition in Artikel 3 Nummer 14 der Richtlinie 2008/98/EG;

Begründung

Die Bestimmung des Begriffs „Behandlung“ in der Abfallrahmenrichtlinie sollte auch für diese Verordnung gelten.

Änderungsantrag 20

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**3d. „umweltgerechte Behandlung“:
umweltgerechte Behandlung im Sinn der
Definition in Artikel 2 Nummer 8 der
Verordnung (EG) Nr. 1013/2006;**

Begründung

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

Änderungsantrag 21

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 dieser Verordnung von der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Nummer 17 der Richtlinie 2008/98/EG;**

Begründung

Der Begriff „Behandlung“ wie in der Abfallrahmenrichtlinie definiert, 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 dieser Verordnung über das Recycling von Schiffen von der allgemeinen Definition von Recycling in der Abfallrahmenrichtlinie abweicht, weil „Recycling“ im Hongkong-Übereinkommen eine andere Bedeutung erhalten hat.

Änderungsantrag 22

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

Vorschlag der Kommission

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;

Geänderter Text

6. „Abwrackwerft“: ein abgegrenzter Bereich, bei dem es sich **um eine errichtete Werft** oder Anlage innerhalb eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands handelt **und** der für das Recycling von Schiffen verwendet wird;

Begründung

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

Änderungsantrag 23

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

Vorschlag der Kommission

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;

Geänderter Text

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;

Begründung

Sprachliche Korrektur.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

9a. „Durchfuhr“: die Verbringung eines Schiffes zum Ort des Recyclings im Einklang mit dieser Verordnung durch das Hoheitsgebiet eines Staates, der nicht der Versand- und der Empfängerstaat ist und der nach internationalem Recht berechtigt ist, Einwände gegen die Verbringung zu erheben;

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Nummer 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) „aufgegebenes Schiff“: ein Schiff, das von seinem letzten eingetragenen Eigentümer ohne Aufsicht und herrenlos in einem EU-Hafen zurückgelassen wird;

Änderungsantrag 26

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 5b, Artikel 11b, Artikel 23 Absatz 1 und Artikel 29 Absatz 1 dieser Verordnung gelten auch für Nicht-EU-Schiffe, die einen Hafen oder einen Ankerplatz eines

Mitgliedstaats anlaufen, in dem eine Schnittstelle Schiff/Hafen genutzt werden soll.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstaben c a (neu) und c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ca) Schiffe, die nicht aus eigener Kraft fahrtüchtig sind und deshalb als Abfall im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 gelten, und zwar unabhängig von der Flagge, die sie führen, es sei denn, es liegt für sie ein gültiger Vertrag für eine umfassende Reparatur vor;

(cb) Schiffe, die die geltenden Sicherheitsvorschriften des Unionsrechts und des internationalen Rechts nicht erfüllen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gefahrstoffkontrolle

Kontrolle verbotener oder eingeschränkt verwendbarer Gefahrstoffe

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 und bei der Abwrackung dennoch auch kontrolliert werden müssen, weswegen im Inventar nicht nur verbotene oder eingeschränkt verwendbare Stoffe aufgeführt werden müssen. Daher sollte klargestellt werden, dass sich dieser Artikel ausschließlich auf die Kontrolle verbotener oder eingeschränkt verwendbarer Stoffe bezieht.

Änderungsantrag 29

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 von anderen Bewuchsschutzsystemen, deren Anwendung oder Verwendung nach dem Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme verboten ist, ist bei Schiffen verboten.

Begründung

Das Verbot von TBT-Anstrichen sollte ebenfalls aufgeführt werden.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gefahrstoffinventar

1. An Bord **jedes neuen Schiffes wird ein Gefahrstoffinventar mitgeführt.**

2. **Ein Gefahrstoffinventar wird erstellt und an Bord mitgeführt,** bevor ein Schiff zum Abwracken verbracht wird.

Gefahrstoffinventar

1. **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jedes neue EU-Schiff ein Gefahrstoffinventar erstellt wird und an Bord zur Verfügung steht.**

2. **Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für in Betrieb befindliche EU-Schiffe innerhalb der in Absatz 2a angegebenen Fristen oder** bevor ein Schiff zum Abwracken verbracht wird, **je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt, ein Gefahrstoffinventar erstellt wird und an Bord zur Verfügung steht.**

2a. Für die Erstellung eines Inventars gelten folgende Fristen:

– bei Schiffen, die älter als 25 Jahre sind,

*am ... * ;*

*– bei Schiffen, die älter als 20 Jahre sind,
am ... **;*

*– bei Schiffen, die älter als 15 Jahre sind,
am ... ***;*

*– bei Schiffen, 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.*

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

**3. Existierende Schiffe, die unter der
Flagge eines Drittlands registriert sind
und für die eine Registrierung unter der
Flagge eines Mitgliedstaats beantragt
wird, führen ein Gefahrstoffinventar an
Bord mit.**

4. Das Gefahrstoffinventar

- (a) ist schiffsspezifisch;
- (b) dient dem Nachweis, dass das Schiff die Verbote oder Beschränkungen in Bezug auf den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen gemäß Artikel 4 einhält;
- (c) nennt mindestens die Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der **annähernden** Mengen.

entfällt

4. Das Gefahrstoffinventar

- (a) ist schiffsspezifisch;
- (b) dient dem Nachweis, dass das Schiff die Verbote oder Beschränkungen in Bezug auf den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen gemäß Artikel 4 einhält;
- (c) nennt **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 **genauen** Mengen.
- (ca) nennt in Bezug auf bereits in Betrieb befindliche Schiffe mindestens die Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in der Struktur und der Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit möglichst genauer Angabe des Standorts und der Mengen;**

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

6. Das Gefahrstoffinventar besteht aus drei Teilen:

(a) einer Liste der Gefahrstoffe gemäß Anhang I, die in Struktur und Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, mit Angabe des Standorts und der *annähernden* Mengen (Teil I);

(b) einer Liste der an Bord befindlichen Abfälle, einschließlich Abfällen, die während des Schiffsbetriebs anfallen (Teil II);

7. Teil I des Gefahrstoffinventars wird während des gesamten Lebenszyklus des Schiffes ordnungsgemäß geführt und aktualisiert, wobei Neueinbauten, die etwaige Gefahrstoffe gemäß Anhang I enthalten, sowie relevante Änderungen an Schiffsstruktur und Schiffsausrüstungen berücksichtigt werden.

8. Vor dem Recycling wird das Inventar über die ordnungsgemäße Führung und Aktualisierung von Teil I hinaus um Teil II (betriebsbedingt anfallende Abfälle) und Teil III (Bordvorräte) ergänzt und vom Flaggenmitgliedstaat überprüft.

9. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der in das Gefahrstoffinventar gemäß Anhang I aufzunehmenden Stoffe zu aktualisieren.

(cb) trägt den von der IMO ausgearbeiteten Leitlinien Rechnung.

5. Zusätzlich zu Absatz 4 wird für *in Betrieb befindliche* Schiffe ein Plan mit den Einzelheiten der Sicht-/Stichprobenkontrolle aufgestellt, auf deren Grundlage das Gefahrstoffinventar erstellt *wurde*.

6. Das Gefahrstoffinventar besteht aus drei Teilen:

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

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

7. Teil I des Gefahrstoffinventars wird während des gesamten Lebenszyklus des Schiffes ordnungsgemäß geführt und aktualisiert, wobei Neueinbauten, die etwaige Gefahrstoffe gemäß Anhang I enthalten, sowie relevante Änderungen an Schiffsstruktur und Schiffsausrüstungen berücksichtigt werden.

8. Vor dem Recycling wird das Inventar über die ordnungsgemäße Führung und Aktualisierung von Teil I hinaus um Teil II (betriebsbedingt anfallende Abfälle) und Teil III (Bordvorräte) ergänzt und vom Flaggenmitgliedstaat überprüft.

9. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 26 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Liste der in das Gefahrstoffinventar gemäß Anhang I aufzunehmenden Stoffe zu aktualisieren, ***damit in dieser Liste mindestens die Stoffe vermerkt sind, die in Anhang I und II des Hongkong-Übereinkommens aufgeführt sind, und damit den einschlägigen Unionsvorschriften Rechnung getragen wird, die vorsehen, dass die Verwendung***

*bzw. der Einbau von Gefahrstoffen
stufenweise eingestellt oder eingeschränkt
werden.*

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 5a

*Finanzierungsmechanismus für das
umweltverträgliche Recycling und die
umweltverträgliche Behandlung von
EU-Schiffen und Nicht-EU-Schiffen*

1. Die Kommission benennt bis ... eine
juristische Person, die für die Verwaltung
eines Recycling-Fonds zuständig ist.*

2. Das Ziel des Recycling-Fonds besteht

*– in Bezug auf EU-Schiffe darin, dazu
beizutragen, Schiffsrecycling, das im
Einklang mit dieser Verordnung
durchgeführt wird, wirtschaftlich tragbar
zu machen;*

*– in Bezug auf Nicht-EU-Schiffe darin,
dazu beizutragen, Schiffsrecycling
wirtschaftlich tragbar zu machen, wenn
in Bezug auf diese Schiffe entschieden
wird, dass sie in Anlagen, die in der EU
gelistet sind, abgewrackt werden.*

*3. Der Recycling-Fonds wird
risikosaversiv verwaltet. Abgesehen von
den Kosten für seine Verwaltung werden
die Mittel des Fonds ausschließlich dafür
genutzt, die in den Absätzen 11 und 12
genannten Prämien auszuzahlen.*

*4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass
Hafenbehörden von EU-Schiffen und
Nicht-EU-Schiffen bei jedem Anlaufen
eines Hafens eine Recycling-Abgabe
erheben, jedoch nicht von Schiffen, die
eine jährliche Recycling-Abgabe nach
den Absätzen 5a und 7 oder eine*

*finanzielle Garantie nach Artikel 5b entrichtet haben. Die Recycling-Abgabe wird ab ...** erhoben.*

*5. Die Kommission prüft, ob es angemessen ist, den Hafengebörden eine Entschädigung für die im Zusammenhang mit der Erhebung und Weitergabe der Recycling-Abgaben tatsächlich zusätzlich anfallenden Verwaltungstätigkeiten zu gewähren. Erachtet sie eine solche Entschädigung als angemessen, beschließt die Kommission bis ...** im Wege eines Durchführungsrechtsakts über die Höhe der Verwaltungsgebühr, die auf die Recycling-Gebühr für jedes Anlaufen aufgeschlagen wird. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 27 genannten Prüfverfahren erlassen.*

6. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die jährliche Recycling-Abgabe direkt in den Recycling-Fonds eingezahlt wird.

7. Die Recycling-Abgabe beträgt anfänglich 0,05 EUR/Bruttotonne pro Anlaufvorgang.

8. Die jährliche Recycling-Abgabe beläuft sich anfänglich auf einen Betrag, bei dem 20 Jahreszahlungen in gleicher Höhe einen Gesamtbetrag von 50 EUR/LDT ergeben. Schiffe, für die 20 Jahreszahlungen geleistet worden sind, sind von weiteren Zahlungen befreit.

9. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Hafengebörden nach Erhalt der jährlichen Recycling-Abgabe eine Bescheinigung für das betroffene Schiff ausstellen, die als Nachweis des Erhalts der Jahreszahlung gilt.

10. Der Recycling-Fonds stellt nach Erhalt der jährlichen Recycling-Abgabe eine Bescheinigung für das betroffene Schiff aus, die als Nachweis des Erhalts der Jahreszahlung gilt.

11. Der Recycling-Fonds stellt für Schiffe, für die 20 jährliche Recycling-Abgaben entrichtet worden sind, eine Bescheinigung über die Zahlung des Gesamtbetrags aus.

12. Der Recycling-Fonds stellt im Hinblick auf das Recycling von EU-Schiffen und Nicht-EU-Schiffen, die mindestens zwei jährliche Recycling-Abgaben gezahlt haben, Prämien für Abwrackwerften bereit, die in der europäischen Liste verzeichnet sind.

13. Der Recycling-Fonds stellt darüber hinaus Prämien für Abwrackwerften im Hinblick auf das Recycling von seit mindestens zwei Jahren aufgegebenen EU-Schiffen und Nicht-EU-Schiffen unter der Voraussetzung bereit, dass es mit allen zumutbaren Anstrengungen nicht möglich war, den Eigner zu ermitteln und zur Verantwortung zu ziehen.

14. Die Prämie beträgt für Abwrackwerften, die in der europäischen Liste geführt werden, anfänglich 35 EUR/LDT.

15. Abwrackwerften können die Prämie in Verbindung mit Verträgen beantragen, die nach dem ...* abgeschlossen worden sind.**

16. Die Prämie für Abwrackwerften, die in der europäischen Liste geführt werden, ist vom Recycling-Fonds binnen zwei Monaten nach Erhalt des Berichts über den Abschluss des Schiffsrecyclings durch die Abwrackwerft unter Verwendung des Musters in Anhang III sowie des Schiffsinventars und der Erklärung zum Beleg der behandelten Abfallmengen und der entsprechenden Abfallbehandlungsverfahren im Sinn von Artikel 13 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe ca zu zahlen.

Die Zahlung der Prämie ist an eine

Überprüfung der Korrektheit der Angaben in den im ersten Unterabsatz genannten Berichten und Unterlagen durch den Recycling-Fonds gebunden. Die Prämie wird nicht gezahlt, wenn die Überprüfung ergibt, dass die Recycling-Tätigkeit nicht im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

17. Der Recycling-Fonds erstattet jährlich zum 1. April öffentlich Bericht über seine Einnahmen, die Differenzkosten des umweltverträglichen Recyclings und der umweltverträglichen Behandlung von Schiffen, die Empfänger der ausgezahlten Prämien und die Höhe dieser Prämien.

18. Vor dem 1. Juli jedes Jahres bewertet die Kommission auf der Grundlage des Berichts des Recycling-Fonds, ob die Recycling-Abgaben und die Prämien angepasst werden müssen und ob Versuche unternommen worden sind, in unlauterer Weise Gewinn aus dem System zu erzielen.

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

Die Kommission wird darüber hinaus ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zu erlassen, um Zahlungen aus dem Recycling-Fonds zu senken oder zu verweigern, wenn der Fonds missbräuchlich genutzt wird.

*19. 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 die Kosten, wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zur Differenzierung der*

Recycling-Abgabe auf der Grundlage der im Gefahrstoffinventar verzeichneten Informationen zu erlassen, wobei sie gleichzeitig für eine ausreichende Mittelausstattung des Recycling-Fonds sorgt.

**** ABL.: Bitte Datum einfügen: sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

***** ABL.: Bitte Datum einfügen: ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

****** ABL.: Bitte Datum einfügen: zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.***

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

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 5b

Finanzielle Garantie

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffe von der Zahlung von in Artikel 5a genannten Recycling-Abgaben ausgenommen werden, sofern sie beim Recycling-Fonds eine finanzielle Garantie in Form einer einmaligen Zahlung hinterlegt haben, die 35 EUR/LDT entspricht.

2. Der Recycling-Fonds stellt für Schiffe, die eine finanzielle Garantie hinterlegt haben, eine Bescheinigung aus.

3. Die finanzielle Garantie ist binnen zwei Monaten nach Erhalt des Berichts über den Abschluss des Recyclingprozesses

durch eine auf der europäischen Liste stehende Abwrackwerft unter Verwendung des Musters in Anhang III sowie des Schiffsinventars und der Erklärung zum Beleg der behandelten Abfallmengen und der entsprechenden Abfallbehandlungsverfahren im Sinn von Artikel 13 Absatz 2 Nummer 5 Buchstabe ca freizugeben.

Die Freigabe der finanziellen Garantie ist an eine Überprüfung der Korrektheit der Angaben in den in Unterabsatz 1 genannten Berichten und Unterlagen durch den Recycling-Fonds gebunden. Die finanzielle Garantie wird nicht freigegeben, wenn die Überprüfung ergibt, dass die Recycling-Tätigkeit nicht im Einklang mit dieser Verordnung durchgeführt wurde.

4. Vor dem 1. Juli jedes Jahres bewertet die Kommission auf der Grundlage des in Artikel 5a Absatz 16 genannten Berichts des Recycling-Fonds, ob die finanzielle Garantie angepasst werden muss.

Die Kommission wird ermächtigt, Rechtsakte gemäß Artikel 26 zur Anpassung der Höhe der finanziellen Garantie in Fällen, in denen sich die Differenzkosten für umweltverträgliches Recycling und umweltverträgliche Behandlung von Schiffen wesentlich geändert haben, zu erlassen.

*5. Die Kommission bewertet bis zum ...*** die Vorteile und die Kosten, die sich aus der Differenzierung der finanziellen Garantie auf der Grundlage der im Gefahrstoffinventar verzeichneten Informationen ergeben. Überwiegen die Vorteile die Kosten, wird die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 26 zur Differenzierung der finanziellen Garantie auf der Grundlage der im Gefahrstoffinventar verzeichneten Informationen zu erlassen.*

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

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Vorbereitung des Recycling: Allgemeine Anforderungen

Allgemeine Anforderungen **für Schiffseigner**

Begründung

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

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) vor der Veröffentlichung der europäischen Liste nur in Abwrackwerften **mit Standort** in der Europäischen Union oder in einem **Mitgliedsland** der OECD **recycelt werden**;

(a) vor der Veröffentlichung der europäischen Liste nur in Abwrackwerften **rezykliert werden, die von den zuständigen Stellen** in der Europäischen Union oder **in einem Mitgliedstaat** der OECD **zugelassen wurden**;

Begründung

Rechtslücken vor der Veröffentlichung der europäischen Liste sind zu vermeiden.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. **Bevor ein Schiff** abgewrackt werden kann, ist **für das jeweilige Schiff** ein Schiffsrecyclingplan aufzustellen.

1. **Für EU-Schiffe, die älter als 20 Jahre sind, oder für Schiffe, die** abgewrackt werden **sollen, jedoch bis zum ...***, ist ein

Schiffsrecyclingplan aufzustellen, *je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.*

*** ABL.: Bitte Datum einfügen: 30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.**

Begründung

Das Durchschnittsalter eines Schiffes, das abgewrackt 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 Hochkonjunktur 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 36

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

Vorschlag der Kommission

(a) Er ist von der **Abwrackwerft** aufzustellen, wobei Informationen des Schiffseigners gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe b zu berücksichtigen sind;

Geänderter Text

(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;

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 37

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 38

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 39

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.

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 40

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Schiffseigner, die ein über 20 Jahre altes EU Schiff an einen neuen Eigner verkaufen, der beabsichtigt, die Flagge eines Drittlands zu führen, müssen dafür Sorge tragen, 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.

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 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7a

Geplanter Recycling-Vorgang

Mindestens drei Monate vor dem geplanten Recycling-Vorgang gibt der Schiffseigner die betreffende in die europäische Liste aufgenommene Abwrackwerft bekannt.

Die Abwrackwerft stellt den Schiffsrecyclingplan fertig und billigt ihn und teilt dies den zuständigen Behörden mit.

Hat der Schiffseigner den Schiffsrecyclingplan oder das Gefahrstoffinventar nicht immer auf dem letzten Stand gehalten, unterrichtet die Abwrackwerft die zuständigen Behörden darüber. Der Schiffseigner kann in diesem Fall zu einer Zahlung nach Artikel 5 (finanzielle Garantie) verpflichtet werden.

Begründung

Die Benachrichtigung der Abwrackwerft und der zuständigen Behörden sollte vereinfacht werden, um den Verwaltungsaufwand zu verringern.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Besichtigungen werden von **Verwaltungsbeauftragten** oder von einer im Auftrag der Verwaltung handelnden anerkannten Organisation vorgenommen.

1. Besichtigungen werden von **Beauftragten der zuständigen nationalen Behörden** oder von einer im Auftrag der Verwaltung handelnden anerkannten Organisation vorgenommen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Erstbesichtigung erfolgt vor der Indienststellung des Schiffes oder vor der Ausstellung der Inventarbescheinigung. Die Besichtigungsbeauftragten überprüfen, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

Geänderter Text

3. Die Erstbesichtigung eines neuen Schiffes erfolgt vor der Indienststellung des Schiffes. **Die Erstbesichtigung eines in Betrieb befindlichen Schiffes erfolgt innerhalb der ersten fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.** Die Besichtigungsbeauftragten überprüfen, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

Begründung

Es ist klar festzulegen, binnen welcher Fristen die Erstbesichtigung neuer und alter Schiffe erfolgen muss.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. **Auf Antrag des Schiffseigners kann** im Anschluss an eine Änderung, Auswechslung oder **umfassende** Reparatur der Schiffsstruktur, Ausrüstungen, Systeme, Anbringungen, Vorrichtungen und Materialien eine umfassende oder teilweise zusätzliche Besichtigung **durchgeführt werden.** Die Besichtigungsbeauftragten gewährleisten, dass derartige Änderungen, Auswechslungen oder **umfassenden** Reparaturen so vorgenommen wurden, dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, und überprüfen, dass Teil I des Gefahrstoffinventars

Geänderter Text

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, und überprüfen, dass Teil I des Gefahrstoffinventars entsprechend angepasst wurde.

entsprechend angepasst wurde.

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 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 6 – Unterabsatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(aa) das Schiff nach Maßgabe von Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c einer Vorreinigung unterzogen worden ist;

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 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

7a. Die Personen, die die Besichtigungen durchführen, können zu jedem Zeitpunkt oder auf begründeten Antrag einer Hafenbehörde, die schwerwiegende Bedenken wegen des Zustands eines bei ihr eingelaufenen Schiffes hat, beschließen, unangemeldete Besichtigungen durchzuführen, um zu überprüfen, ob das Schiff den

Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Der Vertrag gilt spätestens ab dem Zeitpunkt, an dem die Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 **Absatz 1 Buchstabe d** beantragt wird, und bis das Abwracken abgeschlossen ist.

Geänderter Text

Der Vertrag gilt spätestens ab dem Zeitpunkt, an dem die Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 **Absatz 6** beantragt wird, und bis das Abwracken abgeschlossen ist.

Begründung

Der Verweis muss korrekt sein.

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

(b) der Abwrackwerft alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 erforderlich sind;

Geänderter Text

(b) der Abwrackwerft ***mindestens vier Monate vor dem geplanten Termin für das Recycling*** alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung zu stellen, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 erforderlich sind, ***oder – sofern dem Schiffseigner diese Angaben nicht vorliegen – die Abwrackwerft darüber zu informieren und mit ihr zusammenzuarbeiten, um eine angemessene Behebung aller Mängel herbeizuführen;***

Begründung

Da der Schiffsrecyclingplan genehmigt werden muss, muss die Abwrackwerft rechtzeitig informiert werden, damit genug Zeit bleibt, um einen ordnungsgemäßen Schiffsrecyclingplan auszuarbeiten. In bestimmten Fällen könnten dem Schiffseigner nicht alle relevanten

Informationen für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans vorliegen. Die Abwrackwerft hat diesbezüglich oft größere Sachkenntnisse, und die Förderung der Zusammenarbeit wird dazu beitragen, dass verbleibende Probleme gelöst werden.

Änderungsantrag 49

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 50

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 51

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

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(c) das Schiff vor oder, soweit dies technisch möglich ist, nach Beginn des Abwrackprozesses zurückzunehmen, **falls der geplante Recycling-Vorgang 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;**

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 Recycling“ bezieht, welches jedoch nicht klar definiert ist. Es wäre besser, zwei klare und unabhängige Kriterien einzuführen, die die Konsequenz der Rücknahme hätten. 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 52

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 bewirkt, dass das Recycling des Schiffes unmöglich wird oder den Sicherheits- oder Umweltschutzanforderungen entgegensteht.

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 53

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

Vorschlag der Kommission

(a) in Zusammenarbeit mit dem Schiffseigner einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 aufzustellen;

Geänderter Text

(a) in Zusammenarbeit mit dem Schiffseigner ***binnen eines Monats nach Erhalt aller relevanten Informationen gemäß Absatz 3 Buchstabe b*** einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 aufzustellen;

Begründung

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

Änderungsantrag 54

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

Vorschlag der Kommission

(c) den Beginn jeglicher Abwrackstätigkeit ***zu verbieten***, so lange die Mitteilung gemäß Buchstabe b nicht eingegangen ist;

Geänderter Text

(c) den Beginn jeglicher Abwrackstätigkeit ***abzulehnen***, solange die Mitteilung gemäß Buchstabe b nicht eingegangen ist ***und der Schiffsrecyclingplan noch nicht von der dafür zuständigen Behörde genehmigt wurde***;

Begründung

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

Behörde genehmigt wurde.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9 – Absatz 4 – Buchstabe d – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(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:

Geänderter Text

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

Begründung

Die Mitteilung sollte mindestens zwei Monate vor dem voraussichtlichen Beginn des Recycling-Vorgangs erfolgen, sodass die Behörden genug Zeit haben, die erforderlichen Arbeiten durchzuführen.

Änderungsantrag 56

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.

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 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

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.

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 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

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, **wenn sie der Auffassung ist, dass der Schiffsrecyclingplan den Anforderungen dieser Verordnung genügt**. Diese Bescheinigung wird um das Gefahrstoffinventar und den

Schiffsrecyclingplan ergänzt.

Begründung

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

Änderungsantrag 59

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Kontrollen

Die Mitgliedstaaten wenden in Übereinstimmung mit ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften auf EU-Schiffe Kontrollbestimmungen an, die den in der Richtlinie 2009/16/EG festgelegten gleichwertig sind. Eine eingehendere Kontrolle unter Berücksichtigung der von der IMO erstellten Leitlinien wird durchgeführt, wenn sich bei einer Kontrolle herausstellt, 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 nach Artikel 10 Absatz 1 verfügt, oder wenn nach einer Kontrolle triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass

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

– kein Verfahren für die Aktualisierung des Gefahrstoffinventars an Bord des Schiffes durchgeführt worden ist.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11b

***Zusätzlich zu Artikel 5a, Artikel 5b and
Artikel 23 Absatz 1 und Artikel 29
Absatz 1 auf Nicht-EU-Schiffe
anwendbare Vorschriften***

1. Die Mitgliedstaaten tragen unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Union, die unter Umständen weitere Maßnahmen erforderlich machen, dafür Sorge, dass Nicht-EU-Schiffe die Auflagen in Artikel 4 Absätze 1 bis 3a erfüllen. Die Mitgliedstaaten verbieten den Einbau oder die Verwendung der Gefahrstoffe nach Artikel 4 Absätze 1 bis 3a in Nicht-EU-Schiffen, die in ihren Häfen, Ankerplätzen, Werften, Schiffsreparaturwerften oder Vorhäfen liegen.

2. An Bord neuer Nicht-EU-Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in seinen Hoheitsgewässern ankern, muss ein gültiges Gefahrstoffinventar zur Verfügung stehen.

3. An Bord in Betrieb befindlicher Nicht-EU-Schiffe, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in seinen 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 Nicht-EU-Schiffen, die einen Hafen eines Mitgliedstaates anlaufen oder in seinen

Hoheitsgewässern ankern, ist eine Übereinstimmungsbescheinigung 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 Nicht-EU-Schiffen, 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 seinen Hoheitsgewässern ankern, muss ein Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d zur Verfügung stehen.

6. Eine eingehendere Kontrolle wird durchgeführt, wenn sich bei einer Kontrolle herausstellt, dass ein Nicht-EU-Schiff nicht den Anforderungen der Absätze 1 bis 5 genügt, oder wenn nach einer Kontrolle triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass

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

– kein Verfahren für die Aktualisierung des Gefahrstoffinventars an Bord des Schiffes durchgeführt worden ist.

7. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gegen Eigner von Nicht-EU-Schiffen gelten, die den Bestimmungen dieses Artikels nicht entsprechen.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Um in die europäische Liste aufgenommen zu werden, muss eine Abwrackwerft ***unter Berücksichtigung der maßgeblichen Leitlinien der IMO, der IAO und anderer internationaler Instanzen*** folgende Auflagen erfüllen:

Änderungsantrag 62

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);

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 63

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ab) sie verfügt über eine ausreichende Zahl von Kränen, mit denen von Schiffen abgetrennte Teile gehoben werden können;

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 64

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

Vorschlag der Kommission

(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**;

Geänderter Text

(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 **Schiffsrecyclings verhindert, gemindert, minimiert** und soweit praktisch möglich **eliminiert werden**;

Begründung

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

Änderungsantrag 65

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

Vorschlag der Kommission

(d) sie erstellt und **genehmigt** eines Schiffsrecyclingplan;

Geänderter Text

(d) sie erstellt und **beschließt** einen Schiffsrecyclingplan;

Begründung

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

Änderungsantrag 66
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) sie gewährleistet Zugang für Notfallausrüstungen wie Brandlöschgeräte und Löschfahrzeuge, Rettungswagen und Kräne *zu all* Bereichen der Abwrackanlage;

Geänderter Text

(j) sie gewährleistet **raschen** Zugang für Notfallausrüstungen wie Brandlöschgeräte und Löschfahrzeuge, Rettungswagen und Kräne **zum Schiff und allen** Bereichen der Abwrackanlage, **sobald mit dem Recycling des Schiffes begonnen wurde**;

Begründung

Der Zugang muss unverzüglich ermöglicht werden, und auch das Schiff muss zugänglich sein, auch wenn es auf See ist. Dies wird auch zur Unterbindung gefährlicher Praktiken beitragen, wie etwa des Aufgrundsetzens.

Änderungsantrag 67

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

Vorschlag der Kommission

(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;

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, **und zwar vor allem durch die Abtrennung des unteren Schiffsteils in einem festen Trockendock oder einem Schwimmdock**;

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 68

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

Vorschlag der Kommission

(m) sie gewährleistet, dass Gefahrstoffe und gefährliche Abfälle nur auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen hantiert werden;

Geänderter Text

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

Begründung

Hierdurch soll klargestellt werden, dass nach wie vor sämtliche Gefahrstoffe und gefährlichen Abfälle durch Ableitungssysteme zurückgehalten werden müssen.

Änderungsantrag 69

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.

Begründung

Zum 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 70

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(mb) sie sorgt für die geeignete Lagerung von demontierten Schiffsteilen, einschließlich der Lagerung von ölverschmutzten Schiffsteilen auf undurchlässigen Oberflächen;

Begründung

Die Bestimmungen müssen spezifischer sein, um unbedenklichere und umweltverträglichere Recyclingpraktiken zu fördern und so Arbeitsbedingungen unterhalb der normalen Standards abzuschaffen und Umweltschäden vorzubeugen.

Änderungsantrag 71

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(mc) sie sorgt dafür, dass die Ausrüstung für die Aufbereitung von Wasser, einschließlich Regenwasser, unter Einhaltung von Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften funktioniert;

Begründung

Die Bestimmungen müssen spezifischer sein, um unbedenklichere und umweltverträglichere Recyclingpraktiken zu fördern und so Arbeitsbedingungen unterhalb der normalen Standards abzuschaffen und Umweltschäden vorzubeugen.

Änderungsantrag 72

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(md) sie sorgt für die geeignete Lagerung von explosionsgefährdeten und/oder entflammbaren Materialien und Gas, wozu auch die Prävention von Brandgefahren und die Vermeidung zu

großer Lagerbestände gehören;

Begründung

Die Bestimmungen müssen spezifischer sein, um unbedenklichere und umweltverträglichere Recyclingpraktiken zu fördern und so Arbeitsbedingungen unterhalb der normalen Standards abzuschaffen und Umweltschäden vorzubeugen.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe m e (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(me) sie sorgt dafür, dass feste und flüssige PCB/PCT-haltige Abfälle oder Werkstoffe an einem geschützten und undurchlässigen Ort geeignet gelagert werden;

Begründung

Die Bestimmungen müssen spezifischer sein, um unbedenklichere und umweltverträglichere Recyclingpraktiken zu fördern und so Arbeitsbedingungen unterhalb der normalen Standards abzuschaffen und Umweltschäden vorzubeugen.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 2 – Buchstabe m f (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(mf) sie sorgt dafür, dass alle PCB/PCT-haltigen Werkstoffe gemäß den Verpflichtungen und Leitlinien des Stockholmer Übereinkommens behandelt werden;

Begründung

Die Bestimmungen müssen spezifischer sein, um unbedenklichere und umweltverträglichere Recyclingpraktiken zu fördern und so Arbeitsbedingungen unterhalb der normalen Standards abzuschaffen und Umweltschäden vorzubeugen.

Änderungsantrag 75

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

Vorschlag der Kommission

(n) sie gewährleistet, dass alle beim Abwracken anfallenden Abfälle nur Abfallbehandlungsanlagen zugeführt werden, die zur gesundheitlich unbedenklichen und umweltverträglichen Behandlung und Entsorgung zugelassen sind.

Geänderter Text

(n) sie gewährleistet, dass alle beim Abwracken anfallenden Abfälle nur Abfallbehandlungsanlagen zugeführt werden, die zur gesundheitlich unbedenklichen und umweltverträglichen Behandlung und Entsorgung zugelassen sind; **zu diesem Zweck führt sie ein Register der sekundären Betreiber, mit denen die Hauptanlage zusammenarbeitet, das Angaben zu ihren Abfallbewirtschaftungsmethoden und -kapazitäten umfasst;**

Änderungsantrag 76

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

Vorschlag der Kommission

(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;

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 **und Bedingungen** an;

Begründung

Da „Beschränkungen“ nicht unbedingt die etwaigen Bedingungen umfasst, sollten diese ebenfalls angegeben werden.

Änderungsantrag 77

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 78

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;

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 79

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**

(b) welches **Abfallbehandlungsverfahren** innerhalb der Anlage (z. B. **Deponierung, Säureneutralisierung, chemischer Abbau**) oder andere Abfallbehandlungsmethoden

Behandlungsmethode), und weist nach, dass das angewandte Verfahren keine Gefahr für die menschliche Gesundheit und die Umwelt birgt und insbesondere Folgendes gewährleistet ist:

für jedes der in Anhang I aufgeführten Materialien angewendet wird, und weist nach, dass das angewandte Verfahren **gemäß der eingeführten bewährten Praxis bzw. weltweit geltenden Normen und Vorschriften durchgeführt wird**, dass es keine Gefahr für die menschliche Gesundheit und die Umwelt birgt und dass insbesondere Folgendes gewährleistet ist:

Begründung

Dies ist für alle Materialien in Anhang I erforderlich, und es ist auch nachzuweisen, dass es sich bei diesen Methoden um die besten verfügbaren Technologien oder Verfahren handelt.

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe c – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(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:

Geänderter Text

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

Begründung

Die Terminologie sollte einheitlich sein.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 13 – Absatz 2 – Nummer 5 – Buchstabe c – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission

ii) der Nachweis, dass die Abfallbehandlungsanlage für die Behandlung von Gefahrstoffen zugelassen ist;

Geänderter Text

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

Begründung

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

Änderungsantrag 82

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 tatsächlich aus den einzelnen Schiffen entfernten Gefahrstoffmengen durch Abgleich mit den Angaben im Gefahrstoffinventar dokumentieren lassen wie auch die Verfahren, die bei der Behandlung dieser Stoffe innerhalb und außerhalb der Abwrackwerft angewandt werden;

Begründung

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

Änderungsantrag 83

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;

Begründung

Diese Bestimmung war als Mindestnorm für Abwrackanlagen in der Schiffsrecyclingstrategie

des Vereinigten Königreichs vom Februar 2007 vorgesehen.

Änderungsantrag 84

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;

Begründung

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

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

1. Unbeschadet der sonstigen EU-Rechtsvorschriften in den Bereichen Gesundheit und Umwelt lassen die zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Abwrackwerften zu, die die Auflagen gemäß Artikel 12 für das *Schiffsrecycling* erfüllen. Diese Zulassung kann den jeweiligen Werften für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt werden.

Vorbehaltlich der Einhaltung der Ziele dieser Verordnung und der Anforderungen nach diesem Artikel kann jede Genehmigung, die auf der Grundlage sonstiger Vorschriften der Mitgliedstaaten oder der Union erteilt wird, mit einer Genehmigung auf der Grundlage dieses Artikels kombiniert und zu einer einzigen Genehmigung zusammengefasst werden, wenn dadurch unnötige Doppelangaben

und Doppelarbeit seitens des Betreibers oder der zuständigen Behörde vermieden werden. In diesem Fall kann die Genehmigung gemäß der hier dargelegten Genehmigungsregelung verlängert werden.

Begründung

Die unnötige doppelte Erledigung von Formalitäten ist zu vermeiden, da für Anlagen in der EU bereits zahlreiche Anforderungen gemäß anderen europäischen Rechtsvorschriften bestehen, die über die im Vorschlag für eine Verordnung über das Recycling von Schiffen festgelegten Anforderungen hinausgehen.

Änderungsantrag 86

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 7**

Vorschlag der Kommission

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.

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.

Geänderter Text

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.

Begründung

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung im Kommissionsvorschlag.

Änderungsantrag 87

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 8**

Vorschlag der Kommission

8. Mit dem Antrag auf Aufnahme in die europäische Liste *akzeptieren*

Geänderter Text

3. Voraussetzung für die Aufnahme in die europäische Liste *ist, dass* Abwrackwerften

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.

zuvor einer Prüfung durch eine von der Kommission ernannte internationale Sachverständigengruppe unterzogen werden, damit überprüft werden kann, ob die Auflagen gemäß Artikel 12 erfüllt sind, *wobei die Prüfung anschließend alle zwei Jahre erneut durchgeführt wird. Die Abwrackwerft muss zudem darin einwilligen, 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 ihren Standort hat.*

Begründung

Beim Schiffsrecycling fallen große Mengen Gefahrstoffe an. Wenn ausnahmsweise gestattet werden soll, Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaates aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften zum Abwracken aus der EU 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 88

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

2. Die europäische Liste wird spätestens **24** Monate nach ...* im Amtsblatt der Europäischen Union und auf der Website der Kommission veröffentlicht. *Sie wird in zwei Unterlisten für Abwrackwerften in der EU und der OECD bzw. in Nicht-OECD-Staaten unterteilt.*

**Abl.: Bitte das Datum des Inkrafttretens*

dieser Verordnung einfügen.

Begründung

Zwei Jahre ab dem Inkrafttreten sollten der Kommission genügen, die erste europäische Liste zu erstellen.

Änderungsantrag 89

**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, einschließlich Einschränkungen bezüglich des Umgangs mit gefährlichen Abfällen.

Begründung

Es ist wichtig, dass die Schiffseigner diese Informationen über die Abwrackwerften auf der europäischen Liste vorfinden, damit sie zwischen den geeigneten Werften wählen können.

Änderungsantrag 90

**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.

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 91

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 Schiffsrecyclingunternehmen unverzüglich aktualisierte Angaben. Das Schiffsrecyclingunternehmen muss in jedem Fall drei Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums, während dessen es in die europäische Liste eingetragen ist, eine Erklärung darüber abgeben, dass

(a) die vorgelegten Informationen vollständig und aktuell sind;

(b) die Abwrackwerft weiterhin die Auflagen des Artikels 12 erfüllt.

Begründung

Die Verpflichtungen der Schiffsrecyclingunternehmen zur Aktualisierung ihrer Informationen müssen geklärt werden.

Änderungsantrag 92

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, deren Aufnahme in die europäische Liste 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;

Begründung

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

Änderungsantrag 93

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

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

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 europäischen Liste gestrichen werden, wenn sie drei Monate vor Ablauf des Fünfjahreszeitraums den Nachweis nicht erbracht hat.

Änderungsantrag 94

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 3 – Buchstabe b – Ziffer ii a (neu)**

Vorschlag der Kommission

ii a) die sich in einem Staat befindet, der Verbote oder diskriminierende Maßnahmen gegen Schiffe verhängt hat, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Geänderter Text

Begründung

Dies beruht auf Artikel 4 Absatz 2 des EU-Vertrags („Die Union achtet die Gleichheit der

Mitgliedstaaten vor den Verträgen ...“).

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(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;

Geänderter Text

a) die Verwaltung mindestens **drei Monate** vor dem voraussichtlichen Beginn des *Recycling-Vorgangs* schriftlich zu benachrichtigen, wenn sie beabsichtigen, ein Schiff *dem Recycling zuzuführen*, 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 dem Recycling zuzuführen, zu melden;**

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 eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich ist.

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 - Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ba) der Verwaltung eine Liste der Staaten zu übermitteln, deren Hoheitsgewässer das Schiff auf dem Weg zur Abwrackwerft durchqueren soll;

Änderungsantrag 97

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

Vorschlag der Kommission

(c) Informationen über illegales Recycling und die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Folgemaßnahmen.

Geänderter Text

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

Begründung

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

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln den Bericht erstmals bis 31. Dezember 2015 und anschließend ***alle zwei Jahre.***

Geänderter Text

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln den Bericht erstmals bis 31. Dezember 2015 und anschließend ***jährlich.***

Begründung

Damit ein besserer Überblick über die ordnungsgemäße Durchführung dieser Verordnung entsteht, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich Bericht erstatten müssen.

Änderungsantrag 99

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission nimmt diese Informationen in eine dauerhaft

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 Verordnung in den Mitgliedstaaten gegeben ist.

Änderungsantrag 100

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 - Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

1. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen verhängt werden, wenn Schiffe

(d) an Bord kein Gefahrstoffinventar gemäß den Artikeln 5 und 28 mitführen;

(e) zum Abwracken verbraucht wurden, ohne dass die allgemeinen Vorbereitungsauflagen gemäß Artikel 6 erfüllt waren;

(f) ohne Inventarbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbraucht wurden;

(g) ohne Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Artikel 6 zum Abwracken verbraucht wurden;

(h) ohne schriftliche Benachrichtigung der Verwaltung gemäß Artikel 21 zum Abwracken verbraucht wurden;

Geänderter Text

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

***(a)* die Verbote bestimmter Gefahrstoffe nach den Artikeln 4 und 11b nicht einhalten;**

***(b)* an Bord kein **gültiges** Gefahrstoffinventar gemäß den Artikeln 5 und **11b** mitführen;**

***(c)* an Bord keinen **Schiffsrecyclingplan** gemäß den Artikeln 7 und 11b mitführen;**
entfällt

entfällt

entfällt

entfällt

(i) in einer Weise abgewrackt wurden, die nicht mit dem Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 übereinstimmte.

entfällt

Änderungsantrag 101

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ia. 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 Umwelt¹ gegen die Eigner von EU-Schiffen verhängt werden können, die

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

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

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

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

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

¹ ABl. L 328 vom 6.12.2008, S. 28.

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 - Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absätze 5 und 6

Vorschlag der Kommission

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

(a) gegen den letzten ***und vorletzten*** Schiffseigner ***gemeinsam*** verhängt, wenn das Schiff nach wie vor die Flagge eines ***EU-Mitgliedstaates*** führt;

(b) ***nur*** gegen den ***vorletzten*** Schiffseigner verhängt, wenn das Schiff nicht länger die Flagge eines ***EU-Mitgliedstaates*** führt.

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

Geänderter Text

5. Wird ein Schiff verkauft und innerhalb von weniger als ***zwölf*** Monaten nach dem Verkauf zu einer nicht auf der europäischen Liste stehenden Abwrackwerft verbracht, so werden die Sanktionen

(a) gegen den letzten Schiffseigner verhängt, wenn das Schiff nach wie vor die Flagge eines ***Mitgliedstaats*** führt;

(b) gegen den ***letzten*** Schiffseigner verhängt, ***dessen Schiffe in dem genannten Einjahreszeitraum die Flagge eines Mitgliedstaats führten***, wenn das Schiff nicht länger die Flagge eines ***Mitgliedstaats*** führt.

6. Die Mitgliedstaaten können Ausnahmen von den Sanktionen gemäß Absatz 5 ***nur dann*** gewähren, wenn der Schiffseigner sein Schiff nicht mit der Absicht, ***es dem Recycling zuzuführen***, verkauft hat. In diesem Fall verlangen die Mitgliedstaaten ***vom*** Schiffseigner, ***dass er*** auch anhand

des Verkaufsvertrags nachweist, dass seine Behauptung stimmt.

einer Abschrift des Verkaufsvertrags *mit entsprechenden Vorschriften und Informationen über das Geschäftsmodell des Käufers* nachweist, dass seine Behauptung stimmt.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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.

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 Schiffseigner und dem Schiffsrecyclingunternehmen* die Möglichkeit ein, zu der Aufforderung zum Tätigwerden und den mitgeteilten Feststellungen Stellung zu nehmen.

Begründung

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

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Begründung

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

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 26 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

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 erhebt spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Einwände gegen die Verlängerung.**

*** ABL.: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.**

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-Rechtvorschriften geworden, die seit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon erlassen worden sind.

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung ist für alle Schiffe ein Gefahrstoffinventar zu erstellen.

entfällt

Änderungsantrag 108

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 Hafenstaatkontrolle¹ wird folgende Nummer eingefügt:

'45. Bescheinigung über das Inventar an Gefahrstoffen gemäß der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel dieser Verordnung einsetzen]*'.

¹ABL. L 131 vom 28.5.2009, S. 57.

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

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 die Hafenstaatkontrolle zu prüfen sind.

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 29 – Absatz 1

Verordnung (EG) Nr. 1013/2006

Artikel 1 – Absatz 3 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

'i) Schiffe, die in **eine gemäß** der Verordnung (EU) Nr. XX [vollständigen Titel der vorliegenden Verordnung einsetzen] **in die europäische Liste aufgenommene Abwrackwerft verbracht werden**.

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 29a

Durchfuhr

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die betroffene Verwaltungsstelle oder eine andere Regierungsbehörde die zuständige(n) Behörde(n) des Durchfuhrstaates innerhalb von sieben Tagen ab Erhalt der Benachrichtigung des Schiffeigners unterrichtet.

2. Die zuständige(n) Behörde(n) des Durchfuhrstaates verfügen über eine Frist von 60 Tagen ab dem Datum der Benachrichtigung gemäß Absatz 1, um

(a) die Durchfuhr des Schiffes durch die Gewässer des Staates mit oder ohne Auflagen zu genehmigen oder

(b) die Genehmigung für die Durchfuhr des Schiffes durch die Gewässer des

Staates zu verweigern.

Der betroffene Mitgliedstaat unterrichtet den Schiffseigner sofort über die Entscheidung der zuständige(n) Behörde(n) des Durchführstaates.

3. Wird die Genehmigung zur Durchfuhr des Schiffes gemäß Absatz 2 verweigert oder nur unter Auflagen erteilt, die für den Schiffseigner nicht annehmbar sind, kann dieser das Schiff nur über Durchführstaaten zum Recycling verbringen, die die Genehmigung zur Durchfuhr nicht verweigert haben.

4. Wird innerhalb der Frist von 60 Tagen gemäß Absatz 2 keine Antwort abgegeben, ist davon auszugehen, dass die zuständige Behörde des Durchführstaates die Genehmigung zur Durchfuhr verweigert hat.

5. Hat die zuständige Behörde des Durchführstaates zu irgendeinem Zeitpunkt entschieden, entweder im Allgemeinen oder unter bestimmten Voraussetzungen keine vorherige schriftliche Genehmigung zu verlangen, wird unbeschadet von Absatz 4 und im Einklang mit Artikel 6 Absatz 4 des Basler Übereinkommens davon ausgegangen, dass sie die Durchfuhr genehmigt, wenn der betroffene Mitgliedstaat innerhalb von 60 Tagen ab der Übermittlung der Benachrichtigung an die zuständige Behörde des Durchführstaates keine Antwort erhält.

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission überprüft diese
Verordnung spätestens zwei Jahre nach

Geänderter Text

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.**

dem Tag des Inkrafttretens des Hongkong-Übereinkommens. Bei dieser Überprüfung wird geprüft, **ob** die Aufnahme von Werften, die von Vertragsparteien des *Hongkong-Übereinkommens* zugelassen wurden, in die europäische Liste von Abwrackwerften **mit den Anforderungen dieser Verordnung in Einklang steht.**

Begründung

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

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Diese Verordnung tritt am **dritten** Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft. **Sie gilt ab ...*.**

***ABl.: Bitte das Datum ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.**

Begründung

Die Formulierung stimmt mit den Vorschriften 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 Vorschriften tatsächlich gelten.

Änderungsantrag 113

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Zwischenüberschrift 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**SICHTVERMERK NACH
UNANGEMELDETER
BESICHTIGUNG**

*Nach unangemeldeter Besichtigung
gemäß Artikel 8 der Verordnung wird
bestätigt, dass das Schiff die
maßgeblichen Vorschriften der
Verordnung erfüllt.*

*Unterschrift (Unterschrift des
ausstellungsbefugten Beamten)*

Ort:

.....
.....

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

(Amtssiegel bzw. Amtsstempel)

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.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2008-0222+0+DOC+XML+V0//DE> (Ziffer 1)

² Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen, COM(2007) 269 endg., S. 7.

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“¹.

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 Ausflagung entgehen.

Die Abwrackung von Schiffen ist von 2007 bis 2009 weltweit auf das Sechsfache gestiegen (von 4,2 Mio. BRZ 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)².

Sie wird auch noch weiter zunehmen, 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 gleichwertig³, was der entscheidende Grund für ihren Vorschlag ist, Schiffe von der Abfallverbringungsordnung auszunehmen, die unter die neuen Bestimmungen fallen, doch andere Parteien des Basler Übereinkommens sind nicht damit einverstanden⁴. Ein Vergleich der beiden Übereinkommen, von denen das eine in Kraft und

¹ Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen, COM(2007) 269 endg., S. 2.

² Persönliche Angaben von Nikos Mikelis, IMO, anhand von IHS-Fairplay-Daten.

³ Mitteilung KOM(2010) 88 endgültig.

⁴ BC-10/17, „Umweltverträgliche Abwracken von Schiffen“, Bericht der 10. Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung (17.–21. Oktober 2011), S. 53, <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop10/documents/28e.pdf>.

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 die Abfallbehandlung 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 Südasiens, 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 Stoffen nur auf undurchlässigen Schiffsböden umgegangen werden darf, dass Einrichtungen zur nachgeschalteten Abfallbehandlung 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 könnte¹.

Die nichtstaatliche Organisation Shipbreaking Platform kritisiert den Vorschlag der Kommission scharf, weil er die Ausfuhr von mit gefährlichen Reststoffen belasteten

¹ <http://www.ecsa.eu/index.php/position-papers> – No 12/5 (December 2012) – „ECSA POSITION PAPER ON EU SHIP RECYCLING REG PROPOSAL COM2012-118“

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-Ländern¹.

5. Entschlüsse des Europäischen Parlaments von 2008 und 2009

Das Europäische Parlament hat zwei Entschlüsse zur Abwrackung von Schiffen angenommen – eine Entschlüsselung 2008² als Reaktion auf das Grönbuch der Kommission und eine Entschlüsselung 2009 als Reaktion auf die Strategie der Kommission³.

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

6. Wichtige Vorschläge des Berichtstatters

Der Berichtstatter 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 Berichtstatter 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 abgewrackt 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 das tatsächliche Recycling durch Abwrackwerften, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, finanziert werden

¹ <http://www.shipbreakingplatform.org/media-alert-ngos-call-on-progressive-eu-governments-to-protect-developing-countries-against-hazardous-shipbreaking-waste/>

² Siehe Fußnote 1.

³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//DE>

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 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 erstellen¹. 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

VERFAHREN

Titel	Recycling von Schiffen		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2012)0118 – C7-0082/2012 – 2012/0055(COD)		
Datum der Konsultation des EP	16.3.2012		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 29.3.2012		
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 29.3.2012	TRAN 29.3.2012	JURI 29.3.2012
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 23.4.2012	TRAN 23.4.2012	JURI 25.4.2012
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Carl Schlyter 29.5.2012		
Prüfung im Ausschuss	28.11.2012		
Datum der Annahme	26.3.2013		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	60 2 0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Kriton Arsenis, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Lajos Bokros, Martin Callanan, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonyia Parvanova, Mario Pirillo, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Inés Ayala Sender, José Manuel Fernandes, Christofer Fjellner, Julie Girling, Jutta Haug, Georgios Koumoutsakos, Jiří Maštálka, Justas Vincas Paleckis, Alojz Peterle, Vittorio Prodi, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Peter van Dalen, Anna Záborská, Andrea Zaroni		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Zuzana Brzobohatá, Jörg Leichtfried		
Datum der Einreichung	28.3.2013		