

I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) Nr. 1257/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 20. November 2013

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die grenzüberschreitende Verbringung von Schiffen, die als Abfälle gelten, zum Recycling wird durch das Übereinkommen von Basel vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung („Baseler Übereinkommen“) und durch die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ geregelt. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 werden das Basler Übereinkommen sowie eine Änderung⁽⁴⁾ des Übereinkommens von 1995 umgesetzt, die auf internationaler Ebene bisher nicht in Kraft getreten ist und Ausfuhren gefährlicher Abfälle in Länder verbietet, die nicht Mitglieder der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) sind. Solche Schiffe werden in der Regel als gefährliche Abfälle

eingestuft und dürfen nicht aus der Union zum Recycling in Abwrackeinrichtungen in Staaten ausgeführt werden, die nicht Mitgliedsländer der OECD sind.

(2) Die Mechanismen für die Überwachung der Anwendung und die Durchsetzung des geltenden Unionsrechts und internationalen Rechts werden den Besonderheiten von Schiffen und des internationalen Seeverkehrs nicht gerecht. Durch Bemühungen, die auch die Zusammenarbeit zwischen der Internationalen Arbeitsorganisation („ILO“ für „International Labor Organisation“), der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation („IMO“ für „International Maritime Organisation“) und dem Sekretariat des Basler Übereinkommens umfassten, ist es gelungen, in Gestalt des internationalen Übereinkommens von Hongkong über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden „Hongkonger Übereinkommen“) eine Einigung über die weltweite Einführung verbindlicher Vorschriften zu erzielen, die für eine effiziente und wirksame Lösung für unsichere und umweltgefährdende Abwrackpraktiken sorgen sollen.

(3) Die derzeitigen Schiffsrecyclingkapazitäten in OECD-Ländern, die Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats rechtlich zugänglich sind, reichen nicht aus. Die derzeit in Nicht-OECD-Ländern bestehenden Kapazitäten für sicheres und umweltgerechtes Recycling von Schiffen reichen aus, um sämtliche Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats zu behandeln, und dürften aufgrund der Maßnahmen, die die Recycling-Länder treffen, um die Auflagen des Hongkonger Übereinkommens zu erfüllen, bis 2015 noch weiter zunehmen.

(4) Das Hongkonger Übereinkommen wurde am 15. Mai 2009 unter der Schirmherrschaft der IMO angenommen. Es 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 Höchstvolumen des jährlichen Schiffsrecyclings in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent der Bruttoreumzahl ihrer kombinierten Handelsflotte entspricht, in Kraft treten. Das Übereinkommen regelt den Entwurf, den Bau, den Betrieb und die Vorbereitung von Schiffen

⁽¹⁾ ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 158.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 22. Oktober 2013 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 15. November 2013.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1).

⁽⁴⁾ Änderung des Basler Übereinkommens („Verbotsänderung“), angenommen mit Beschluss III/1 der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens.

im Hinblick darauf, dass ihr sicheres und umweltgerechtes Recycling erleichtert wird, ohne die Sicherheit des Schiffs und seinen effizienten Betrieb zu beeinträchtigen. Das Übereinkommen regelt ferner den sicheren und umweltgerechten Betrieb der Abwrackeinrichtungen und sieht die Einführung eines angemessenen Durchsetzungsmechanismus für das Schiffsrecycling vor.

- (5) Mit dieser Verordnung wird das Ziel verfolgt, die frühzeitige Ratifizierung des Hongkonger Übereinkommens sowohl in der Union als auch in Drittländern dadurch zu erleichtern, dass Schiffe und Abwrackeinrichtungen verhältnismäßigen Kontrollen auf Grundlage dieses Übereinkommens unterzogen werden.
- (6) Das Hongkonger Übereinkommen sieht ausdrücklich vor, dass die Vertragsparteien im Interesse des sicheren und umweltgerechten Recyclings von Schiffen mit dem internationalen Recht vereinbare strengere Maßnahmen ergreifen dürfen, um etwaige nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden, zu mindern oder zu minimieren. Angesichts dessen sollte diese Verordnung Schutz vor den möglichen nachteiligen Auswirkungen von Gefahrstoffen an Bord aller Schiffe bieten, die einen Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats anlaufen, und zugleich sicherstellen, dass die nach internationalem Recht für diese Stoffe geltenden Vorschriften eingehalten werden. Um die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für Gefahrstoffe im Rahmen dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten nationale Vorschriften zur Durchführung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ anwenden. Die im Rahmen der Hafensaatkontrolle tätigen Besichtigter sind derzeit mit der Prüfung der Zeugnisse und dem aktiven Testen auf Gefahrstoffe, einschließlich Asbest, im Rahmen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See („SOLAS“ für „International Convention for the Safety of Life at Sea“) beauftragt. Die Pariser Vereinbarung über Hafensaatkontrolle sieht einen einheitlichen Ansatz für diese Tätigkeiten vor.
- (7) 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; ferner sollen Schiffe, welche die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zu Abwrackeinrichtungen geleitet werden, die sichere und umweltgerechte Abwrackmethoden anwenden, und nicht zu Standorten, die nicht den Normen genügen, wie es derzeit erfolgt. Die Wettbewerbsfähigkeit sicherer und umweltgerechter Verfahren für das Recycling und die Behandlung von Schiffen in Abwrackeinrichtungen, die sich in einem Mitgliedstaat befinden, würde dadurch ebenfalls gesteigert werden. Eine europäische Liste von Abwrackeinrichtungen (im Folgenden „europäische Liste“), die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, würde dazu beitragen, dass diese Ziele erreicht und Vorschriften insoweit besser durchgesetzt werden, als der Mitgliedstaat, dessen Flagge ein Schiff führt, Schiffe, die zum Recycling verbracht werden, leichter kontrollieren

kann. Die Anforderungen, die die Abwrackeinrichtungen zu erfüllen haben, sollten auf den Anforderungen gemäß dem Hongkonger Übereinkommen basieren. Diesbezüglich sollten die nach dieser Verordnung zugelassenen Abwrackeinrichtungen Anforderungen erfüllen, die notwendig sind, um den Schutz der Umwelt und der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer sowie die umweltgerechte Bewirtschaftung der beim Schiffsrecycling anfallenden Abfälle zu gewährleisten. Bei Abwrackeinrichtungen in Drittländern sollte mit den Anforderungen ein hohes Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und für die Umwelt erreicht werden, das weitgehend mit dem in der Union übereinstimmt. Abwrackeinrichtungen, die diese Mindestauflagen nicht erfüllen, sollten daher nicht in die europäische Liste aufgenommen werden.

- (8) Der Grundsatz der Gleichheit nach dem Unionsrecht sollte angewendet und seine Anwendung sollte überwacht werden; dies gilt insbesondere für die Aufstellung und Aktualisierung der europäischen Liste in Bezug auf Abwrackeinrichtungen, die sich in einem Mitgliedstaat befinden, sowie Abwrackeinrichtungen in Drittländern, welche die in dieser Verordnung enthaltenen Anforderungen erfüllen.
- (9) Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen erlassen, um dafür zu sorgen, dass die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommenen Schiffe im Einklang mit dieser Verordnung betrieben werden, soweit dies sinnvoll und durchführbar ist.
- (10) Um Doppelarbeit zu vermeiden, ist es erforderlich, Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 bzw. der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ auszunehmen. Die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 gilt für die Verbringung von Abfällen aus der Union mit Ausnahme bestimmter Kategorien von Abfällen, die einer anderen Regelung unterliegen. Nach der vorliegenden Verordnung sind die in ihren Geltungsbereich fallenden Schiffe während ihres gesamten Lebenszyklus zu kontrollieren; zugleich soll sichergestellt werden, dass das Recycling dieser Schiffe in umweltgerechter Weise erfolgt. Daher sollte festgelegt werden, dass Schiffe, die während ihres gesamten Lebenszyklus dem alternativen Kontrollsystem nach dieser Verordnung unterliegen, nicht der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 unterliegen. Schiffe, die weder in den Anwendungsbereich des Hongkonger Übereinkommens noch in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen, sowie alle an Bord eines Schiffes befindlichen Abfälle, bei denen es sich nicht um betriebsbedingt anfallende Abfälle handelt, sollten weiterhin der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006, der Richtlinie 2008/98/EG und der Richtlinie 2008/99/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ unterliegen.
- (11) Ferner wird anerkannt, dass Schiffe weiterhin anderen internationalen Übereinkommen unterliegen, die ihren

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafensaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

⁽²⁾ Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

⁽³⁾ Richtlinie 2008/99/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über den strafrechtlichen Schutz der Umwelt (ABl. L 328 vom 6.12.2008, S. 28).

- sicheren Betrieb auf See während ihres betrieblichen Lebenszyklus gewährleisten sollen, und dass Schiffe zwar bestimmte Rechte und Freiheiten der Schifffahrt wahrnehmen können, zugleich jedoch verpflichtet sind, sich vor Anlaufen eines Hafens anzumelden. Die Mitgliedstaaten sollten sich dafür entscheiden können, weitere Kontrollen aufgrund anderer internationaler Verträge durchzuführen. Zusätzliche Transitzkontrollen werden daher im Rahmen dieser Verordnung nicht als notwendig erachtet.
- (12) Bei der Auslegung der Anforderungen dieser Verordnung sollten die Richtlinien berücksichtigt werden, die die IMO unterstützend zum Hongkonger Übereinkommen entwickelt hat (im Folgenden „IMO-Richtlinien“).
- (13) Für die Zwecke dieser Verordnung sollte sich der Begriff „Recycling“ nicht dieselbe Bedeutung haben wie in der Begriffsbestimmung in Richtlinie 2008/98/EG. Die vorliegende Verordnung sollte daher für den Begriff „Schiffsrecycling“ eine eigene Definition einführen.
- (14) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ wird auf Unionsebene das Global Harmonisierte System für die Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien umgesetzt. Zusammen mit der Richtlinie 67/548/EWG des Rates ⁽²⁾ und der Richtlinie 1999/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ bietet die genannte Verordnung wertvolle Orientierungshilfe dafür, was als Gefahrstoff zu betrachten ist.
- (15) Die Führung eines Gefahrstoffinventars an Bord eines Schiffes während seines gesamten Lebenszyklus stellt eine wesentliche Anforderung des Hongkonger Übereinkommens und dieser Verordnung dar. Gemäß Regel 8 Absatz 2 des Hongkonger Übereinkommens sollte bei einem zum Recycling bestimmten Schiff die Menge der betriebsbedingt anfallenden Abfälle in dem Zeitraum unmittelbar vor Ablieferung des Schiffs in die Abwrackeinrichtung auf ein Minimum reduziert werden. Sollen die betriebsbedingt anfallenden Abfälle mit dem Schiff in eine Abwrackeinrichtung gebracht werden, so sollten die ungefähren Mengen und Standorte dieser Abfälle in Teil II der Inventarliste aufgeführt werden.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen, um zu vermeiden, dass die Vorschriften für das Schiffsrecycling umgangen werden, und um die Transparenz des Schiffsrecyclings zu verbessern. Gemäß dem Hongkonger Übereinkommen sollten sie Informationen über Schiffe, für die eine Inventarbescheinigung ausgestellt wurde oder für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist, sowie Informationen über illegales Schiffsrecycling und die diesbezüglich von ihnen getroffenen Folgemaßnahmen mitteilen.
- (17) 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.
- (18) Gemäß der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind die Gerichte der Mitgliedstaaten verpflichtet, das Verfahrensrecht in Bezug auf die Voraussetzungen, die für die Einleitung eines verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Überprüfungsverfahrens vorliegen müssen, so weit wie möglich im Einklang mit den Zielen von Artikel 9 Absatz 3 des Übereinkommens von Aarhus auszulegen.
- (19) Im Interesse des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der Umwelt und in Anbetracht des Verursacherprinzips sollte die Kommission die Machbarkeit der Einführung eines Finanzierungsmechanismus prüfen, der flaggenunabhängig für alle Schiffe gilt, die einen Hafen oder Ankerplatz eines Mitgliedstaats anlaufen, um Ressourcen zu schaffen, die das umweltgerechte Recycling und die umweltgerechte Behandlung von Schiffen erleichtern würden, ohne dass dadurch Anreize für Ausflaggungen geschaffen werden.
- (20) Um Entwicklungen bezüglich des Hongkonger Übereinkommens Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und II dieser Verordnung zu aktualisieren. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (21) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ ausgeübt werden.
- (22) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Vermeidung, Minderung oder Eliminierung der nachteiligen Auswirkungen des Recyclings, 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 auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem ebenfalls in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zum Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (Abl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1).

⁽²⁾ Richtlinie 67/548/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe (Abl. 196 vom 16.8.1967, S. 1).

⁽³⁾ Richtlinie 1999/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. Mai 1999 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Zubereitungen (Abl. L 200 vom 30.7.1999, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (Abl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

**GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND
BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Artikel 1

Gegenstand und Zweck

Zweck dieser Verordnung ist die Vermeidung, Verminderung, Minimierung und — soweit praktisch möglich — Eliminierung von Unfällen, Verletzungen und anderen nachteiligen Auswirkungen des Recyclings von Schiffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt. Zweck dieser Verordnung ist es, während des gesamten Lebenszyklus eines Schiffes die Sicherheit, den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Meeresumwelt der Union zu verbessern, damit insbesondere gewährleistet wird, dass gefährliche Abfälle, die beim Schiffsrecycling anfallen, umweltgerecht behandelt werden.

Diese Verordnung legt auch Regeln zur Gewährleistung einer ordnungsgemäße Behandlung von Gefahrstoffen auf Schiffen fest.

Durch diese Verordnung soll zudem die Ratifizierung des internationalen Übereinkommens von Hongkong über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden „Hongkonger Übereinkommen“) erleichtert werden.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung — mit Ausnahme von Artikel 12 — gilt für Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Artikel 12 gilt für Schiffe, die die Flagge eines Drittstaats führen und einen Hafen oder Ankerplatz in einem Mitgliedstaat anlaufen.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für

- a) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Schiffe, die Eigentum eines Staats sind oder von ihm betrieben werden und die vorläufig nur für nichtgewerbliche staatliche Dienste eingesetzt werden;
- b) Schiffe mit weniger als 500 Bruttoreaumzahl (BRZ);
- c) Schiffe, die während ihres gesamten Lebenszyklus nur in Gewässern betrieben werden, die der Staatshoheit oder Rechtshoheit des Mitgliedstaats unterliegen, dessen Flagge sie führen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Schiff“ ein Wasserfahrzeug jeder Art, das in der Meeresumwelt eingesetzt wird oder eingesetzt wurde, einschließlich Tauchfahrzeuge, schwimmende Geräte, schwimmende

Plattformen, selbsthebende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (Floating Storage Units, FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten (Floating Production Storage and Offloading Units, FPSO), sowie jedes Schiff, dessen Ausrüstung ausgebaut wurde oder das geschleppt wird;

2. „neues Schiff“ ein Schiff,

- a) dessen Bauvertrag zum oder nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung abgeschlossen wird,
- b) — falls kein Bauvertrag vorliegt — dessen Kiel in den sechs Monaten nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung oder danach gelegt wird oder das sich zu dem genannten Zeitpunkt in einer entsprechenden Bauphase befindet, oder
- c) das in den 30 Monaten nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung oder danach abgeliefert wird;

3. „Tankschiff“ einen Öltanker im Sinne des Anhangs I des Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (im Folgenden „MARPOL-Übereinkommen“) oder ein Tankschiff zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe (Noxious Liquid Substances — NLS-Tanker) im Sinne des Anhangs II des MARPOL Übereinkommens;

4. „Gefahrstoff“ jedes Material oder jeden Stoff, der die Gesundheit des Menschen und/oder die Umwelt gefährden könnte;

5. „betriebsbedingt anfallende Abfälle“ aus dem normalen Betrieb von Schiffen anfallende Abwässer und Rückstände, die unter das MARPOL Übereinkommen fallen;

6. „Schiffsrecycling“ den Vorgang des vollständigen oder teilweisen Demontierens eines Schiffes in einer Abwrackeinrichtung zwecks Rückgewinnung von Bauteilen und Materialien zur Aufbereitung, Vorbereitung zur Wiederverwendung oder Wiederverwendung — unter Gewährleistung der Behandlung von Gefahrstoffen und sonstigen Materialien; dies umfasst damit zusammenhängende Vorgänge wie die Lagerung und Behandlung von Bauteilen und Materialien vor Ort, ausgenommen jedoch deren weitere Verarbeitung oder Beseitigung in separaten Einrichtungen;

7. „Abwrackeinrichtung“ einen abgegrenzten Bereich, bei dem es sich um eine Werft oder eine Einrichtung innerhalb eines Mitgliedstaats oder eines Drittlands handelt, die für das Recycling von Schiffen verwendet wird;

8. „Schiffsrecyclingunternehmen“ den Eigentümer der Abwrackeinrichtung oder jede andere Organisation oder Person, der vom Eigentümer der Abwrackeinrichtung die Verantwortung für die Tätigkeit des Schiffsrecycling übertragen wurde;

9. „Verwaltung“ eine von einem Mitgliedstaat benannte Regierungsbehörde, die für Aufgaben im Zusammenhang mit Schiffen verantwortlich ist, die die Flagge dieses Mitgliedstaats führen oder der Hoheitsgewalt dieses Mitgliedstaats unterstehen;
10. „anerkannte Organisation“ eine Organisation, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ anerkannt ist;
11. „zuständige Behörde“ eine von einem Mitgliedstaat oder einem Drittland benannte Regierungsbehörde, die innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets oder eines Fachbereichs für Abwrackeinrichtungen im Zusammenhang mit allen Vorgängen verantwortlich ist, die der Hoheitsgewalt dieses Staates unterliegen;
12. „Bruttoreaumzahl“ die nach den Vermessungsregeln in Anhang I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreaumzahl (BRZ);
13. „sachkundige Person“ eine Person, die über die zur Ausführung der spezifischen Aufgaben erforderliche Qualifikation und Ausbildung sowie die erforderlichen Kenntnisse, Erfahrungen und Fähigkeiten verfügt;
14. „Schiffseigner“ die natürliche oder juristische Person, die als Eigner des Schiffes eingetragen ist, einschließlich der natürlichen oder juristischen Person, die bis zum Verkauf des Schiffes oder bis zu seiner Überführung zu einer Abwrackeinrichtung vorübergehend Eigner des Schiffes ist, oder, in Ermangelung einer Eintragung, die natürliche oder juristische Person, in deren Besitz sich das Schiff befindet, oder jede andere Organisation oder Person (wie z. B. der Geschäftsführer oder der Bareboatcharterer), der der Eigner des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übertragen hat, und die juristische Person, die ein Schiff in Staatsbesitz betreibt;
15. „Neueinbau“ den Einbau von Systemen, Ausrüstung, Isolier- oder sonstigem Material auf einem Schiff nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Verordnung;
16. „Schiffsrecyclingplan“ einen Plan, der vom Betreiber der Abwrackeinrichtung für das jeweilige Schiff, das unter seiner Verantwortung recycelt wird, aufgestellt wird und den einschlägigen Richtlinien und Entschliefungen der IMO Rechnung trägt;
17. „Schiffsrecyclingplan der Abwrackeinrichtung“ einen vom Betreiber der Abwrackeinrichtung erstellten und von der Geschäftsleitung oder vom zuständigen Leitungsorgan des Schiffsrecyclingunternehmens angenommenen Plan, in dem die betrieblichen Prozesse und Verfahren im Rahmen des Schiffsrecyclings in der Abwrackeinrichtung beschrieben sind und in dem insbesondere auf die Sicherheit und Ausbildung der Arbeitskräfte, den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt, die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter, die Notfallvorsorge und die Notfallmaßnahmen sowie die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Aufzeichnungssysteme eingegangen wird, wobei die einschlägigen Richtlinien und Entschliefungen der IMO zu berücksichtigen sind;
18. „sicher zum Begehen“ einen Bereich, der alle folgenden Kriterien erfüllt:
- a) der Sauerstoffgehalt der Atmosphäre und die Konzentration entzündbarer Dämpfe bewegen sich innerhalb sicherer Grenzen;
 - b) etwaige Giftstoffe in der Atmosphäre bewegen sich innerhalb der zulässigen Konzentrationen;
 - c) etwaige Rückstände oder Materialien aus den von der zuständigen Person genehmigten Arbeitsvorgängen bewirken unter den existierenden atmosphärischen Bedingungen, soweit sie wie angewiesen aufrechterhalten werden, weder eine unkontrollierbare Freisetzung von Giftstoffen noch eine unsichere Konzentration entzündbarer Dämpfe;
19. „sicher für feuergefährliche Arbeiten“ einen Bereich, der alle folgenden Kriterien erfüllt:
- a) Es handelt sich um ein sicheres, nicht explosionsfähiges sowie nachweislich gasfreies Umfeld, in dem Lichtbogen- und Gasschweißgeräte, Schneid- und Brenngeräte oder andere Geräte, bei denen offene Flammen zum Einsatz kommen, verwendet und Erhitzungs-, Trenn- oder sonstige Arbeiten durchgeführt werden können, die Funkenflug verursachen;
 - b) die Kriterien für die Sicherheit des Begehens gemäß Nummer 18 sind erfüllt;
 - c) die herrschenden atmosphärischen Bedingungen werden durch die feuergefährlichen Arbeiten nicht verändert;
 - d) alle angrenzenden Bereiche wurden gesäubert, inertisiert oder so behandelt, dass Brände weder entstehen noch sich ausbreiten können;
20. „Abschlussklärung“ eine Bestätigung des Betreibers der Abwrackeinrichtung, dass das Schiffsrecycling nach Maßgabe dieser Verordnung abgeschlossen ist;
21. „Inventarbescheinigung“ eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats ausgestellt wird, die Voraussetzungen nach Artikel 9 erfüllt und um ein Gefahrstoffinventar nach Artikel 5 ergänzt wird;
22. „Recyclingfähigkeitsbescheinigung“ eine schiffsspezifische Bescheinigung, die nach Artikel 9 Absatz 9 für Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats ausgestellt wird und um ein Gefahrstoffinventar nach Artikel 5 Absatz 7 sowie den zugelassenen Schiffsrecyclingplan nach Artikel 7 ergänzt wird;

(¹) Verordnung (EG) Nr. 391/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 11).

23. „Übereinstimmungsbescheinigung eine schiffsspezifische Bescheinigung, die für Schiffe unter der Flagge eines Drittlands ausgestellt wird und um ein Gefahrstoffinventar nach Artikel 12 ergänzt wird;
24. „Leergewicht (light displacement tonnes — LDT)“ das in Tonnen angegebene Gewicht eines Schiffes ohne Ladung, Brennstoff, Schmieröl in den Lagertanks, Ballastwasser, Frischwasser, Trinkwasser, verbrauchbare Vorräte, Fahrgäste und Besatzung und ihre Habe; dies ist die Summe des Gewichts des Rumpfes, der Struktur, der Maschinen, der Ausrüstungen und der Einrichtungen des Schiffes.
- (2) Für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 2 Buchstabe d und der Artikel 13, 15 und 16 bezeichnet der Ausdruck
- a) „Abfall“, „gefährlicher Abfall“, „Behandlung“ und „Abfallbewirtschaftung“ dasselbe wie in Artikel 3 der Richtlinie 2008/98/EG;
- b) „Vor-Ort-Kontrolle“ eine Überprüfung der Abwrackeinrichtung zur Bewertung, ob die Zustände vor Ort mit den in den einschlägigen Unterlagen angegebenen Zuständen übereinstimmen;
- c) „Arbeiter“ jede Person, die als Voll- oder Teilzeitkraft im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses Arbeiten ausführt, einschließlich Personen, die für Auftragnehmer und Unterauftragnehmer arbeiten;
- d) „umweltgerechte Behandlung“ das Ergreifen aller praktisch durchführbaren Maßnahmen, die sicherstellen, dass Abfälle und Gefahrstoffe so behandelt werden, dass der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt vor den nachteiligen Auswirkungen, die solche Stoffe und Abfälle haben können, gewährleistet ist.

(3) Für die Zwecke des Absatzes 1 Nummer 13 kann eine sachkundige Person auch ein Facharbeiter oder ein leitender Mitarbeiter sein, soweit dieser fähig ist, berufsbedingte Gefahren, Risiken und Gefährdungen von Mitarbeitern durch potenziell gefährliche Stoffe oder unsichere Bedingungen in einer Abwrackeinrichtung zu erkennen und zu bewerten und die Schutzmaßnahmen und Vorkehrungen anzuweisen, die erforderlich sind, um diese Gefahren, Risiken oder Gefährdungen zu beseitigen oder zu verringern.

Unbeschadet der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ kann die zuständige Behörde geeignete Kriterien für die Bezeichnung solcher Personen sowie deren Aufgabenstellung festlegen.

TITEL II

SCHIFFE

Artikel 4

Gefahrstoffkontrolle

Unbeschadet anderer Anforderungen einschlägigen Unionsrechts, das gegebenenfalls weitere Maßnahmen erfordert, ist

⁽¹⁾ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

der Einbau oder die Verwendung von in Anhang I genannten Gefahrstoffen auf Schiffen gemäß den Angaben in Anhang I verboten oder eingeschränkt.

Artikel 5

Gefahrstoffinventar

(1) An Bord jedes neuen Schiffes wird ein Gefahrstoffinventar mitgeführt, in dem mindestens die in Anhang II genannten Gefahrstoffe, die in Struktur oder Ausrüstung des Schiffes vorhanden sind, sowie ihr Standort und die annähernden Mengen angegeben sind.

(2) Vorbehaltlich des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b müssen vorhandene Schiffe — soweit dies durchführbar ist — die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllen.

Schiffe, die zum Recycling verbracht werden, müssen — soweit dies durchführbar ist — ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der europäischen Liste der Abwrackeinrichtungen (im Folgenden „die europäische Liste“) gemäß Artikel 16 Absatz 2 die Anforderungen des Absatzes 1 dieses Artikels erfüllen.

Vorbehaltlich des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b werden bei der Erstellung des Gefahrstoffinventars mindestens die in Anhang I aufgeführten Gefahrstoffe bezeichnet.

(3) Das Gefahrstoffinventar

a) ist schiffsspezifisch;

b) dient dem Nachweis, dass das Schiff die Verbote oder Einschränkungen in Bezug auf den Einbau oder die Verwendung von Gefahrstoffen gemäß Artikel 4 einhält;

c) wird unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien erstellt;

d) wird entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation überprüft.

(4) Zusätzlich zu Absatz 3 wird für vorhandene Schiffe ein Plan mit den Einzelheiten der Sicht- oder Stichprobenkontrolle aufgestellt, auf deren Grundlage das Gefahrstoffinventar erstellt wird, wobei die einschlägigen IMO-Richtlinien zu berücksichtigen sind.

(5) Das Gefahrstoffinventar besteht aus drei Teilen:

a) einer Liste der in den Anhängen I und II genannten Gefahrstoffe im Einklang mit den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels, 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 betriebsbedingt anfallenden Abfälle (Teil II);

c) einer Liste der Vorräte, die sich an Bord befinden (Teil III).

(6) Teil I des Gefahrstoffinventars wird während des gesamten Lebenszyklus des Schiffes ordnungsgemäß geführt und aktualisiert, wobei Neueinbauten, die etwaige Gefahrstoffe gemäß Anhang II enthalten, sowie relevante Änderungen an Bauausführung und Schiffsausrüstung berücksichtigt werden.

(7) Vor dem Recycling und unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien wird das Gefahrstoffinventar über die ordnungsgemäße Führung und Aktualisierung von Teil I hinaus um Teil II (betriebsbedingt anfallende Abfälle) und Teil III (Bordvorräte) ergänzt und von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation überprüft.

(8) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 24 delegierte Rechtsakte zur Aktualisierung der Liste der in das Gefahrstoffinventar gemäß den Anhängen I und II aufzunehmenden Stoffe zu erlassen, um sicherzustellen, dass die Listen mindestens die in den Anhängen I und II des Hongkonger Übereinkommens aufgeführten Stoffe enthalten.

Die Kommission erlässt einen separaten delegierten Rechtsakt für jeden Stoff, der in die Anhänge I oder II aufgenommen oder daraus gestrichen werden soll.

Artikel 6

Allgemeine Anforderungen für Schiffseigner

(1) Bei der Vorbereitung zur Ablieferung eines Schiffes zum Recycling gehen die Schiffseigner wie folgt vor:

a) Sie stellen dem Betreiber der Abwrackeinrichtung alle schiffsrelevanten Informationen zur Verfügung, die für die Aufstellung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 festgelegt sind;

b) sie teilen der zuständigen Verwaltung innerhalb eines von dieser festzulegenden Zeitraums schriftlich ihre Absicht mit, das Schiff in einer oder mehreren spezifischen Abwrackeinrichtungen zu recyceln. Diese Mitteilung muss mindestens Folgendes enthalten:

i) das Gefahrstoffinventar und

ii) alle gemäß Buchstabe a bereitgestellten schiffsrelevanten Informationen.

(2) Schiffseigner stellen sicher, dass zu recycelnde Schiffe

a) nur in Abwrackeinrichtungen recycelt werden, die in der europäischen Liste aufgeführt sind;

b) in dem Zeitraum unmittelbar vor ihrer Ablieferung in die Abwrackeinrichtung so betrieben werden, dass möglichst wenig Frachtrückstände, Ölreste und betriebsbedingt anfallende Abfälle an Bord bleiben;

c) eine von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation vor einem etwaigen Recycling des Schiffes und nach Eingang des gemäß Artikel 7 Absatz 3 zugelassenen Schiffsrecyclingplans ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung mitführen.

(3) Schiffseigner stellen sicher, dass sich Ladetanks und Pumpenräume von Tankschiffen bei Ankunft in der Abwrackeinrichtung in einem Zustand befinden, aufgrund dessen unmittelbar bescheinigt werden kann, dass die Tanks und Pumpenräume „sicher für feuergefährliche Arbeiten“ sind.

(4) Schiffseigner stellen dem Betreiber der Abwrackeinrichtung eine Kopie der gemäß Artikel 9 ausgestellten Recyclingfähigkeitsbescheinigung zur Verfügung.

(5) Schiffseigner tragen die Verantwortung für das Schiff und müssen Vorkehrungen treffen, damit das Schiff bis zu dem Zeitpunkt, zu dem der Betreiber der Abwrackeinrichtung die Verantwortung für das Schiff übernimmt, die Anforderungen der Verwaltung des Mitgliedstaats, dessen Flagge das Schiff führt, erfüllt. Der Betreiber der Abwrackeinrichtung kann die Annahme des Schiffes zum Zwecke des Recycling ablehnen, wenn der Zustand des Schiffes nicht im Wesentlichen mit den Angaben in der Inventarbescheinigung übereinstimmt; dies gilt auch, wenn Teil I des Gefahrstoffinventars in Bezug auf Änderungen von Struktur und Ausrüstung des Schiffes nicht ordnungsgemäß geführt und aktualisiert wurde. Unter diesen Umständen behält der Schiffseigner die Verantwortung für das Schiff, und er muss dies der Verwaltung umgehend mitteilen.

Artikel 7

Schiffsrecyclingplan

(1) Bevor ein Schiff recycelt werden kann, ist für das jeweilige Schiff ein Schiffsrecyclingplan aufzustellen. In dem Schiffsrecyclingplan müssen alle schiffsrelevanten Erwägungen behandelt werden, die nicht im Schiffsrecyclingplan der Abwrackeinrichtung erfasst sind oder die besondere Verfahren erfordern.

(2) Der Schiffsrecyclingplan muss folgende Anforderungen erfüllen:

a) Er ist vom Betreiber der Abwrackeinrichtung gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Hongkonger Übereinkommens und unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien und der für das Schiff relevanten Informationen des Schiffseigners, die dieser gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a vorlegt, so aufzustellen, dass sein Inhalt im Einklang mit den im Gefahrstoffinventar enthaltenen Informationen steht;

b) er muss klare Angaben dazu enthalten, ob und in welchem Ausmaß etwaige Vorbereitungsarbeiten — wie Vorbehandlung, Ermittlung potenzieller Gefahren und Entfernung von Vorräten — an einem anderen Standort als der im Schiffsrecyclingplan angegebenen Abwrackeinrichtung stattfinden werden. In dem Schiffsrecyclingplan sollte der Standort angegeben sein, an den das Schiff für die Dauer der Recyclingarbeiten verbracht wird, sowie ein kurz gefasster Plan für die Ankunft und die sichere Überbringung des zu recycelnden Schiffes;

- c) er muss Informationen über die Festlegung, Aufrechterhaltung und Überwachung der Bedingungen für sicheres Begehen und sicheres feuergefährliches Arbeiten für das spezifische Schiff — unter Berücksichtigung von Merkmalen wie seiner Struktur, Bauweise und früheren Ladung — sowie andere notwendige Informationen über die Durchführung des Schiffsrecyclingplans enthalten;
- d) er muss Informationen über Art und Menge der Gefahrstoffe und der Abfälle enthalten, die beim Recycling des betreffenden Schiffes anfallen, einschließlich der Stoffe und der Abfälle, die im Gefahrstoffinventar aufgeführt sind, sowie Informationen darüber, wie diese Stoffe und diese Abfälle in der Abwrackeinrichtung und in nachgeschalteten Einrichtungen behandelt und gelagert werden, und
- e) er muss — soweit mehrere Abwrackeinrichtungen in Anspruch genommen werden sollen — grundsätzlich von jeder Abwrackeinrichtung getrennt erstellt werden und die Reihenfolge der Inanspruchnahme dieser Abwrackeinrichtungen sowie die zugelassenen Tätigkeiten, die dort jeweils stattfinden werden, angeben.

(3) Der Schiffsrecyclingplan muss gegebenenfalls gemäß den Anforderungen des Staates, in dem die Abwrackeinrichtung ansässig ist, stillschweigend oder ausdrücklich von der zuständigen Behörde zugelassen werden.

Die ausdrückliche Zulassung erfolgt, wenn die zuständige Behörde dem Betreiber der Abwrackeinrichtung, dem Schiffseigner und der Verwaltung eine schriftliche Mitteilung über ihre Entscheidung bezüglich des Schiffsrecyclingplans übermittelt.

Die stillschweigende Zulassung gilt als erfolgt, wenn die zuständige Behörde dem Betreiber der Abwrackeinrichtung, dem Schiffseigner und der Verwaltung innerhalb einer gegebenenfalls gemäß den Anforderungen des Staates, in dem die Abwrackeinrichtung ansässig ist, festgesetzten und gemäß Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe b mitgeteilten Überprüfungsfrist keine schriftlichen Einwände gegen den Schiffsrecyclingplan übermittelt hat.

(4) Die Mitgliedstaaten können von ihrer Verwaltung verlangen, dass sie der zuständigen Behörde des Staates, in dem die Abwrackeinrichtung ansässig ist, die vom Schiffseigner gemäß Artikel 6 Absatz -1 Buchstabe b bereitgestellten Informationen sowie die folgenden Angaben übermittelt:

- i) das Datum, an dem das Schiff im Staat, dessen Flagge es führt, registriert wurde;
- ii) die Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nummer);
- iii) die bei Lieferung des neu gebauten Schiffes zugeteilte Rumpfnnummer;
- iv) den Namen und den Typ des Schiffes;
- v) den Registerhafen;
- vi) den Namen und die Anschrift des Schiffseigners und die Kennnummer des IMO-registrierten Eigners;
- vii) den Namen und die Anschrift des Unternehmens;

- viii) die Namen aller Klassifikationsgesellschaften, von denen das Schiff klassifiziert ist;
- ix) die wichtigsten Angaben zum Schiff: Länge über alles (Lüa), Breite auf Spanten (B), Seitenhöhe (H), Leergewicht (LDT), Brutto- und Nettoraumzahl, Maschinentyp und -leistung.

Artikel 8

Besichtigungen

(1) Besichtigungen von Schiffen werden von Bediensteten der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien vorgenommen.

(2) Sofern sich die Verwaltung für die Durchführung von Besichtigungen anerkannter Organisationen gemäß Absatz 1 bedient, ermächtigt sie diese anerkannten Organisationen mindestens,

— zu verlangen, dass ein von ihnen besichtigtes Schiff dieser Verordnung entspricht, und

— Besichtigungen durchzuführen, wenn sie von den entsprechenden Behörden eines Mitgliedstaats darum ersucht werden.

(3) Schiffe werden den folgenden Besichtigungen unterzogen:

- a) erstmalige Besichtigung,
- b) Erneuerungsbesichtigung,
- c) zusätzliche Besichtigung,
- d) Schlussbesichtigung.

(4) Die erstmalige Besichtigung eines neuen Schiffes erfolgt vor der Indienststellung des Schiffes oder vor der Ausstellung der Inventarbescheinigung. Die erstmalige Besichtigung eines vorhandenen Schiffes erfolgt bis zum 31. Dezember 2020. Im Rahmen der Besichtigung wird überprüft, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

(5) Die Erneuerungsbesichtigung wird in von der Verwaltung vorgegebenen Zeitabständen, spätestens alle fünf Jahre durchgeführt. Im Rahmen der Erneuerungsbesichtigung wird überprüft, ob Teil I des Gefahrstoffinventars den Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

(6) Auf Antrag des Schiffseigners, wird im Anschluss an eine Änderung, den Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung der Bauausführung, der Ausrüstung, der Systeme, der Einrichtungen, der Vorrichtungen und Materialien, die Auswirkungen auf das Gefahrstoffinventar hat, je nach den Umständen eine umfassende oder teilweise zusätzliche Besichtigung durchgeführt. Diese Besichtigung muss die Gewähr dafür bieten, dass die Änderung, der Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung so durchgeführt worden ist, dass das Schiff die Anforderungen dieser Verordnung weiterhin erfüllt, und dass Teil I des Gefahrstoffinventars erforderlichenfalls angepasst wird.

(7) Die Schlussbesichtigung erfolgt vor der Außerdienststellung des Schiffes und bevor die Abwrackarbeiten beginnen.

Bei dieser Besichtigung wird überprüft, ob

- a) das Gefahrstoffinventar den Anforderungen des Artikels 5 entspricht;
 - b) der Schiffsrecyclingplan die Angaben im Gefahrstoffinventar gebührend berücksichtigt und den Anforderungen des Artikels 7 entspricht;
 - c) die Abwrackeinrichtung, in der das Schiff recycelt werden soll, in der europäischen Liste aufgeführt ist.
- (8) Für vorhandene Schiffe, die zum Recycling bestimmt sind, können die erstmalige und die Schlussbesichtigung zum selben Zeitpunkt durchgeführt werden.

Artikel 9

Ausstellung von Bescheinigungen und Sichtvermerke

(1) Nach dem erfolgreichen Abschluss einer erstmaligen- oder einer Erneuerungsbesichtigung stellt die Verwaltung oder eine von ihr ermächtigte anerkannte Organisation eine Inventarbescheinigung aus. Diese Bescheinigung wird um Teil I des in Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe a genannten Gefahrstoffinventars ergänzt.

Werden die erstmalige- und die Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 Absatz 8 zum selben Zeitpunkt durchgeführt, so wird lediglich eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung gemäß Absatz 9 dieses Artikels ausgestellt.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Musters der Inventarbescheinigung, um sicherzustellen, dass sie Anhang 3 des Hongkonger Übereinkommens entspricht. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 der vorliegenden Verordnung erlassen.

(2) Eine Inventarbescheinigung wird nach dem erfolgreichen Abschluss einer gemäß Artikel 8 Absatz 6 durchgeführten zusätzlichen Besichtigung auf Antrag des Schiffseigners entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation mit einem Sichtvermerk bestätigt.

(3) Vorbehaltlich des Absatzes 4 stellt die Verwaltung oder die von ihr ermächtigte anerkannte Organisation bei erfolgreichem Abschluss der Erneuerungsbesichtigung eine Inventarbescheinigung aus bzw. bestätigt diese gegebenenfalls mit einem Sichtvermerk, und zwar

- a) innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten vor Ablauf der bestehenden Inventarbescheinigung, wobei die neue Bescheinigung ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung und für höchstens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Ablaufs der bestehenden Bescheinigung gilt;

- b) nach Ablauf der bestehenden Inventarbescheinigung, wobei die neue Bescheinigung ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung und für höchstens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Ablaufs der bestehenden Bescheinigung gilt;

- c) mehr als drei Monate vor Ablauf der bestehenden Inventarbescheinigung, wobei die neue Bescheinigung ab dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung und für höchstens fünf Jahre nach dem Zeitpunkt des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung gilt.

(4) Wurde eine Erneuerungsbesichtigung erfolgreich abgeschlossen und kann eine neue Inventarbescheinigung nicht vor Ablauf der bestehenden Bescheinigung ausgestellt oder an Bord gebracht werden, so bestätigt die Verwaltung oder die von ihr zugelassene anerkannte Organisation die bestehende Bescheinigung und eine solche Bescheinigung wird für einen weiteren Zeitraum von höchstens fünf Monaten ab dem Zeitpunkt des Ablaufs als gültig anerkannt.

(5) Wurde eine Inventarbescheinigung für einen Zeitraum von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung oder die von ihr ermächtigte anerkannte Organisation die Geltungsdauer der bestehenden Bescheinigung um einen weiteren Zeitraum verlängern, der fünf Jahre nicht überschreitet.

(6) Unter von der Verwaltung bestimmten besonderen Umständen muss eine neue Inventarbescheinigung nicht ab dem Zeitpunkt des Ablaufs der bestehenden Bescheinigung datiert sein, wie dies in Absatz 3 Buchstaben a und b und in den Absätzen 7 und 8 gefordert wird. Unter diesen besonderen Umständen beträgt die Geltungsdauer der neuen Bescheinigung höchstens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung.

(7) Befindet sich ein Schiff bei Ablauf der Inventarbescheinigung nicht in dem Hafen oder an dem Ankerplatz, in bzw. an dem die Besichtigung stattfinden soll, so kann die Verwaltung — sofern dies angebracht ist — die Geltungsdauer der Inventarbescheinigung um höchstens drei Monate verlängern, damit das Schiff seine Fahrt zu dem Hafen, in dem die Besichtigung stattfinden soll, beenden kann. Eine Verlängerung wird nur unter der Bedingung gewährt, dass die Besichtigung in diesem Hafen abgeschlossen wird, bevor das Schiff den Hafen verlässt. Ein Schiff, für das eine Verlängerung gewährt wurde, darf nach der Ankunft in dem Hafen, in dem die Besichtigung stattfinden soll, diesen Hafen nicht ohne eine neue Bescheinigung verlassen. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so beträgt die Geltungsdauer der neuen Inventarbescheinigung höchstens fünf Jahre ab dem Ablauf der Geltungsdauer der bisherigen Bescheinigung vor Gewährung der Verlängerung.

(8) Die Verwaltung kann eine Inventarbescheinigung für ein auf kurzer Fahrt befindliches Schiff, die nicht gemäß den in Absatz 7 genannten Bedingungen verlängert wurde, für eine Toleranzzeit von bis zu einem Monat nach Ablauf der Bescheinigung verlängern. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so gilt die neue Inventarbescheinigung für einen Zeitraum, der nicht länger als fünf Jahre sein darf nach Ablauf der Geltungsdauer der bisherigen Bescheinigung vor Gewährung der Verlängerung.

(9) Nach erfolgreichem Abschluss einer Schlussbesichtigung gemäß Artikel 8 Absatz 7 stellt die Verwaltung oder eine von ihr ermächtigte anerkannte Organisation eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung aus. Diese Bescheinigung wird um das Gefahrstoffinventar und den Schiffsrecyclingplan ergänzt.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Musters der Recyclingfähigkeitsbescheinigung, um sicherzustellen, dass sie Anhang 4 des Hongkonger Übereinkommens entspricht. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 der vorliegenden Verordnung erlassen. Eine im Anschluss an eine Schlussbesichtigung gemäß dem ersten Unterabsatz dieses Absatzes ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung wird von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt und für die Zwecke dieser Verordnung als ebenso gültig angesehen wie von ihnen ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung.

Artikel 10

Geltungsdauer und Gültigkeit von Bescheinigungen

(1) Vorbehaltlich des Artikels 9 wird eine Inventarbescheinigung für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitraum ausgestellt, der fünf Jahre nicht überschreiten darf.

(2) Eine gemäß Artikel 9 ausgestellte oder mit Sichtvermerk versehene Inventarbescheinigung verliert in jedem der folgenden Fälle ihre Gültigkeit:

- a) wenn der Zustand des Schiffes nicht im Wesentlichen mit den Angaben in der Bescheinigung übereinstimmt, einschließlich in Fällen, in denen Teil I des Gefahrstoffinventars unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien nicht ordnungsgemäß geführt und aktualisiert wurde, um Änderungen der Bauausführung und Ausrüstung Rechnung zu tragen;
 - b) wenn die Erneuerungsbesichtigung nicht in den in Artikel 8 Absatz 5 angegebenen Zeitabständen abgeschlossen ist.
- (3) Eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung wird von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation für eine Laufzeit von höchstens drei Monaten ausgestellt.

(4) Eine gemäß Artikel 9 Absatz 9 ausgestellte Recyclingfähigkeitsbescheinigung verliert ihre Gültigkeit, wenn der Zustand des Schiffes nicht im Wesentlichen mit den Angaben in der Inventarbescheinigung übereinstimmt.

(5) Abweichend von Absatz 3 kann die Gültigkeitsdauer der Recyclingfähigkeitsbescheinigung von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten anerkannten Organisation ausschließlich für die Hinfahrt zur Abwrackeinrichtung verlängert werden.

Artikel 11

Hafenstaatkontrolle

(1) Die Mitgliedstaaten wenden im Einklang mit ihrem nationalen Recht unter Berücksichtigung der Richtlinie 2009/16/EG Kontrollbestimmungen für Schiffe an. Vorbehaltlich Absatz 2 sind derartige Überprüfungen auf die Überprüfung

beschränkt, ob an Bord entweder eine Inventarbescheinigung oder eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung mitgeführt wird, die als ausreichend gilt, sofern sie gültig ist.

(2) Eine eingehende Überprüfung kann von der zuständigen Behörde, die die Hafenkontrolltätigkeiten durchführt, unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien durchgeführt werden, sofern ein Schiff keine gültige Bescheinigung mitführt oder berechtigter Grund zur Annahme besteht, dass

- a) der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung nicht im Wesentlichen den Angaben in der Bescheinigung und/oder in Teil I des Gefahrstoffinventars entspricht oder
- b) an Bord des Schiffes kein Verfahren zur Führung des Teils I des Gefahrstoffinventars angewandt wird.

(3) Ein Schiff kann unbeschadet des Artikels 9 verwarnt, festgehalten, von den Häfen oder Offshore-Terminals unter der Rechtshoheit jenes Mitgliedstaats abgewiesen oder ausgeschlossen werden, falls es den zuständigen Behörden nicht auf deren Ersuchen eine Kopie der Inventarbescheinigung bzw. der Recyclingfähigkeitsbescheinigung vorlegt. Ein Mitgliedstaat, der eine derartige Maßnahme trifft, unterrichtet unverzüglich die betroffene Verwaltung. Wird das Gefahrstoffinventar nicht aktualisiert, so stellt dies keinen das Festhalten rechtfertigenden Mangel dar, aber sämtliche Fehler im Gefahrstoffinventar sind der betroffenen Verwaltung zu melden und bis zur nächsten Besichtigung zu beseitigen.

(4) Der Zugang zu einem bestimmten Hafen oder Ankerplatz kann in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitsbewertungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gestattet werden, sofern der Eigentümer, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats nachweist, dass er angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

Artikel 12

Anforderungen an Schiffe, die die Flagge eines Drittstaats führen

(1) Vorbehaltlich des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b, muss ein Schiff, das die Flagge eines Drittstaats führt und einen Hafen oder Ankerplatz in den Hoheitsgewässern eines Mitgliedstaats anlaufen will, ein Gefahrstoffinventar an Bord mitführen, das Artikel 5 Absatz 2 entspricht.

Unbeschadet des Unterabsatzes 1 kann der Zugang zu einem bestimmten Hafen oder Ankerplatz in Fällen höherer Gewalt, aus vorrangigen Sicherheitsbewertungen, zur Verringerung oder Minimierung des Verschmutzungsrisikos oder zur Beseitigung von Mängeln von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gestattet werden, sofern der Eigentümer, der Betreiber oder der Kapitän des Schiffes der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats nachweist, dass er angemessene Maßnahmen getroffen hat, um ein sicheres Einlaufen zu gewährleisten.

(2) Der Einbau der in Anhang I aufgeführten Gefahrstoffe auf Schiffen, die die Flagge eines Drittstaats führen und sich in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder an einem Ankerplatz in seinen Hoheitsgewässern befinden, ist nach Maßgabe des Anhangs I verboten oder eingeschränkt.

Die Verwendung der in Anhang I aufgeführten Gefahrstoffe auf Schiffen, die die Flagge eines Drittstaats führen und sich in einem Hafen eines Mitgliedstaats oder an einem Ankerplatz in seinen Hoheitsgewässern befinden, ist nach Maßgabe des Anhangs I verboten oder eingeschränkt, unbeschadet der für die betreffenden Stoffe nach Völkerrecht geltenden Ausnahmen und Übergangsregelungen.

(3) Das Gefahrstoffinventar muss schiffsspezifisch sein, unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien erstellt werden und der Klarstellung dienen, dass das Schiff den Anforderungen des Absatzes 2 dieses Artikels entspricht. Bei der Erstellung des Gefahrstoffinventars werden mindestens die in Anhang I aufgeführten Gefahrstoffe angegeben. Für Schiffe, die die Flagge eines Drittstaats führen, wird ein Plan mit den Einzelheiten der Sicht-/Stichprobenkontrolle aufgestellt, auf deren Grundlage das Gefahrstoffinventar unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien erstellt wird.

(4) Unter Berücksichtigung der für die betreffenden Stoffe nach Völkerrecht geltenden Ausnahmen und Übergangsregelungen ist das Gefahrstoffinventar während des gesamten Lebenszyklus des Schiffes ordnungsgemäß zu führen und zu aktualisieren, wobei Neueinbauten, die einen der in Anhang II aufgeführten Schadstoffe enthalten, und Änderungen der Bauausführung und Ausrüstung festzuhalten sind.

(5) Ein Schiff, das die Flagge eines Drittstaats führt, kann verwahrt, festgehalten, von den Häfen oder Offshore-Terminals unter der Rechtshoheit eines Mitgliedstaats abgewiesen oder ausgeschlossen werden, falls es den zuständigen Behörden jenes Mitgliedstaats auf deren Ersuchen nicht eine Kopie der Übereinstimmungsbescheinigung mit den Absätzen 6 und 7 gegebenenfalls zusammen mit dem Gefahrstoffinventar vorlegt. Ein Mitgliedstaat, der eine derartige Maßnahme trifft, unterrichtet unverzüglich die zuständigen Behörden des Drittlandes, dessen Flagge das betreffende Schiff führt. Wird das Gefahrstoffinventar nicht aktualisiert, so stellt dies keinen das Festhalten rechtfertigenden Mangel dar, aber sämtliche Fehler im Gefahrstoffinventar sind den zuständigen Behörden des Drittlandes, dessen Flagge das Schiff führt, zu melden.

(6) Die Übereinstimmungsbescheinigung wird nach der Überprüfung des Gefahrstoffinventars von den zuständigen Behörden des Drittlands, dessen Flagge das Schiff führt, oder einer von diesen ermächtigten Organisation gemäß den nationalen Anforderungen ausgestellt. Die Übereinstimmungsbescheinigung kann auf der Grundlage des Anhangs 3 des Hongkonger Übereinkommens gestaltet werden.

(7) Die Übereinstimmungsbescheinigung und das Gefahrstoffinventar sind in einer Amtssprache der ausstellenden zuständigen Behörden des Drittlandes, dessen Flagge das Schiff führt, abzufassen und, soweit in diesem Staat weder Englisch noch Französisch noch Spanisch verwendet wird, in eine dieser Sprachen zu übersetzen.

(8) Vorbehaltlich des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b muss ein Schiff, das die Flagge eines Drittstaats führt und dessen Registrierung unter der Flagge eines Mitgliedstaats beantragt wird, sicherstellen, dass ein Gefahrstoffinventar gemäß Artikel 5 Absatz 2 an Bord mitgeführt oder innerhalb von sechs Monaten nach der Registrierung unter der Flagge dieses Mitgliedstaats oder im Zuge einer der folgenden Überprüfungen gemäß Artikel 8 Absatz 3 erstellt wird, wobei der jeweils früheste Zeitpunkt zugrunde gelegt wird.

TITEL III

ABWRACKEINRICHTUNGEN

Artikel 13

Anforderungen an Abwrackeinrichtungen, die in die europäische Liste aufgenommen werden

(1) Um in die europäische Liste aufgenommen zu werden, muss eine Abwrackeinrichtung im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Hongkonger Übereinkommens und unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien der IMO, der ILO, des Basler Übereinkommens und des Stockholmer Übereinkommens über persistente organische Schadstoffe sowie anderer internationaler Richtlinien folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Sie wurde von ihren zuständigen Behörden zur Ausübung ihrer Schiffsrecyclingtätigkeit zugelassen;
- b) sie wurde auf sichere und umweltschonende Weise entworfen und gebaut und wird auf sichere und umweltschonende Weise betrieben;
- c) sie übt ihre Tätigkeit in baulichen Anlagen aus;
- d) sie wendet Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme, Verfahren und Techniken an, die Folgendes vermeiden, mindern, minimieren und — soweit praktisch möglich — eliminieren sollen:
 - i) Risiken für die Gesundheit der Werftarbeiter und der in unmittelbarer Nähe der Einrichtung lebenden Bevölkerung und
 - ii) nachteilige Auswirkungen des Schiffsrecyclings auf die Umwelt;
- e) sie erstellt einen Schiffsrecyclingplan;

- f) sie vermeidet nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt, wobei auch nachgewiesen wird, dass etwaige Leckagen, insbesondere in Gezeitenzonen, unter Kontrolle gebracht werden;
- g) sie gewährleistet eine sichere und umweltgerechte Behandlung und Lagerung von Gefahrstoffen und Abfällen, was Folgendes einschließt:
- i) Sicherung der an Bord befindlichen Gefahrstoffe während des gesamten Schiffsrecyclingprozesses, um jegliche Freisetzung dieser Gefahrstoffe in die Umwelt zu verhindern, sowie Handhabung der Gefahrstoffe und der beim Vorgang des Schiffsrecyclings anfallenden Abfälle ausschließlich auf undurchlässigen Böden mit einwandfrei funktionierenden Ableitungssystemen;
 - ii) Aufzeichnen aller bei der Tätigkeit des Schiffsrecyclings anfallenden Abfälle nach Art und Menge und dass die Verbringung ausschließlich in Abfallbehandlungseinrichtungen — einschließlich Abfallrecyclingeinrichtungen — zugeführt werden, die zu ihrer gesundheitlich unbedenklichen und umweltgerechten Behandlung zugelassen sind;
- h) sie erstellt und pflegt einen Notfallbereitschafts- und Hilfsplan; ferner gewährleistet sie den raschen Zugang der Notfallausrüstungen wie Brandlöschgeräte und Löschfahrzeuge, Rettungswagen und Kräne zum Schiff und zu allen Bereichen der Abwrackeinrichtung;
- i) sie gewährleistet die Sicherheit und Ausbildung ihrer Arbeiter, einschließlich des Tragens geeigneter Schutzausrüstung bei Arbeiten, bei denen dies erforderlich ist;
- j) sie führt Aufzeichnungen über Vorfälle, Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und chronische Leiden und meldet den zuständigen Behörden, soweit diese dies verlangen, alle Vorfälle, Unfälle, berufsbedingten Krankheiten und chronischen Leiden, die die Sicherheit und Gesundheit der Arbeiter und die Umwelt beeinträchtigen oder beeinträchtigen können;
- k) sie stimmt zu, die Anforderungen des Absatzes 2 einzuhalten.

(2) Der Betreiber einer Abwrackeinrichtung muss

- a) dem Schiffseigner und der Verwaltung oder einer von ihr anerkannten Organisation den Schiffsrecyclingplan übermitteln, sobald dieser nach Artikel 7 Absatz 3 zugelassen worden ist;
- b) der Verwaltung melden, dass die Abwrackeinrichtung in jeder Hinsicht bereit ist, mit dem Schiffsrecycling zu beginnen;
- c) nach Abschluss des vollständigen oder teilweisen Schiffsrecyclings nach dieser Verordnung der Verwaltung, die die Recyclingfähigkeitsbescheinigung für das Schiff ausgestellt hat, innerhalb von 14 Tagen ab dem vollständigen oder teilweisen Recycling gemäß dem Schiffsrecyclingplan eine Abschlusserklärung übermitteln. Die Abschlusserklärung

enthält einen Bericht über etwaige Zwischenfälle und Unfälle, die die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt schädigen.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Musters für Folgendes:

- a) den gemäß Absatz 2 Buchstabe b dieses Artikels vorgeschriebenen Bericht, um sicherzustellen, dass dieser mit Anhang 6 des Hongkonger Übereinkommens vereinbar ist, und
- b) die gemäß Absatz 2 Buchstabe c dieses Artikels vorgeschriebenen Meldung, um sicherzustellen, dass diese mit Anhang 7 des Hongkonger Übereinkommens vereinbar ist.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 dieser Verordnung erlassen.

Artikel 14

Zulassung von in einem Mitgliedstaat ansässigen Abwrackeinrichtungen

(1) Unbeschadet der sonstigen einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts lassen die zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet ansässige Abwrackeinrichtungen zu, die die Anforderungen gemäß Artikel 13 für das Schiffsrecycling erfüllen. Diese Zulassung kann den jeweiligen Einrichtungen für die Dauer von höchstens fünf Jahren erteilt und entsprechend erneuert werden.

Sofern die Anforderungen dieser Verordnung eingehalten werden, können Genehmigungen, die auf der Grundlage anderer einschlägiger nationaler Rechtsvorschriften oder anderer Bestimmungen des Unionsrechts erteilt wurden, mit der gemäß dem vorliegenden Artikel erforderlichen Zulassung zu einer einzigen Genehmigung zusammengefasst werden, wenn dadurch unnötige Doppelangaben und Doppelarbeit seitens des Betreibers der Abwrackeinrichtung oder des Schiffsrecyclingunternehmens oder der zuständigen Behörde vermieden werden. In diesen Fällen kann die Zulassung im Einklang mit der oben aufgeführten Genehmigungsregelung verlängert werden, jedoch nur bis zu einem Zeitraum von insgesamt fünf Jahren.

(2) Die Mitgliedstaaten erstellen und aktualisieren eine Liste der Abwrackeinrichtungen, die sie gemäß Absatz 1 zugelassen haben.

(3) Die Liste gemäß Absatz 2 wird der Kommission unverzüglich, spätestens jedoch bis zum 31. März 2015 übermittelt.

(4) Erfüllt eine Abwrackeinrichtung die Anforderungen des Artikels 13 nicht mehr, so setzt der Mitgliedstaat, in der die Abwrackeinrichtung ansässig ist, die Zulassung dieser Abwrackeinrichtung aus oder entzieht sie oder verlangt vom Schiffsrecyclingunternehmen Abhilfemaßnahmen und teilt dies der Kommission unverzüglich mit.

(5) Wurde eine Abwrackeinrichtung gemäß Absatz 1 zugelassen, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies der Kommission unverzüglich mit.

Artikel 15

In einem Drittstaat ansässige Abwrackeinrichtungen

(1) Ein Schiffsrecyclingunternehmen, das Eigentümer einer in einem Drittstaat ansässigen Abwrackeinrichtung ist und beabsichtigt, Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, zu recyceln, beantragt bei der Kommission die Aufnahme dieser Abwrackeinrichtung in die europäische Liste.

(2) Dem Antrag gemäß Absatz 1 muss der Nachweis beiliegen, dass die betreffende Abwrackeinrichtung die Anforderungen des Artikels 13 erfüllt, damit das Schiffsrecycling durchgeführt werden und die Aufnahme in die europäische Liste nach Artikel 16 erfolgen kann.

Dazu muss das Schiffsrecyclingunternehmen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Es bezeichnet die Genehmigung, Lizenz oder Zulassung zur Durchführung von Schiffsrecycling, die ihr von den zuständigen Behörden erteilt wurde, sowie gegebenenfalls die Genehmigung, Lizenz oder Zulassung, die sämtlichen am Vorgang des Schiffsrecyclings unmittelbar beteiligten Auftragnehmern und Unterauftragnehmern von den zuständigen Behörden erteilt wurde, und gibt alle in Artikel 16 Absatz 2 aufgeführten Informationen an;
- b) es gibt an, ob der Schiffsrecyclingplan von der zuständigen Behörde gegebenenfalls gemäß den nationalen Anforderungen stillschweigend oder ausdrücklich — bei der stillschweigenden Zulassung unter Angabe der Überprüfungsfrist — zugelassen wird;
- c) es bestätigt, dass es ein Schiff, das die Flagge eines Mitgliedstaats führt, nur im Einklang mit dieser Verordnung zum Recycling annehmen wird;
- d) es weist nach, dass es in der Lage ist, Kriterien für sicheres feuergefährliches Arbeiten und sicheres Begehen während des gesamten Vorgangs des Schiffsrecyclings aufzustellen, aufrechtzuerhalten und zu überwachen;
- e) es legt einen Grundriss der Abwrackeinrichtung bei, auf dem die Orte der einzelnen Schiffsrecyclingvorgänge eingezeichnet sind;
- f) es teilt für jeden Gefahrstoff gemäß Anhang I und für weitere Gefahrstoffe, die sich in der Schiffsstruktur finden könnten, Folgendes mit:
 - i) die Angabe, ob die Abwrackeinrichtung für die Entfernung des Gefahrstoffes zugelassen ist. Ist sie zugelassen, ist das mit der Gefahrstoffentfernung betraute einschlägige Personal zu benennen und seine Befähigung nachzuweisen;
 - ii) die Angabe, welches Abfallbehandlungsverfahren innerhalb oder außerhalb der Abwrackeinrichtung (z. B. Verbrennung, Deponierung, oder andere Abfallbehandlungsmethoden) angewendet wird, ferner Name und Anschrift der Abfallbehandlungsanlage — falls diese nicht dieselbe ist wie die Abwrackeinrichtung — und Belege dafür, dass

das angewandte Verfahren nachweislich ohne Gefährdung der menschlichen Gesundheit und umweltgerecht durchgeführt wird;

- g) es bestätigt, dass das Unternehmen einen Schiffsrecyclingplan unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien aufgestellt hat;
- h) es übermittelt die zur Identifizierung der Abwrackeinrichtung erforderlichen Angaben.

(3) Die Kommission wird ermächtigt, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Musters der zur Identifizierung der Abwrackeinrichtung erforderlichen Angaben zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 erlassen.

(4) Um in die europäische Liste aufgenommen zu werden, muss die Einhaltung der Anforderungen des Artikels 13 durch in Drittländern ansässige Abwrackeinrichtungen im Anschluss an eine Vor-Ort-Kontrolle durch einen unabhängigen Prüfer mit angemessener Befähigung zertifiziert werden. Die Zertifizierung ist vom Schiffsrecyclingunternehmen der Kommission bei der Stellung des Antrags auf Aufnahme in die europäische Liste und danach alle fünf Jahre bei der Erneuerung der Aufnahme in die europäische Liste vorzulegen. Die Erstaufnahme in die Liste und die erneuerte Aufnahme werden durch eine Halbzeitüberprüfung zur Bestätigung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 13 ergänzt.

Mit dem Antrag auf Aufnahme in die europäische Liste willigen die Schiffsrecyclingunternehmen darin ein, dass sie vor oder nach ihrer Aufnahme in die Liste einer Vor-Ort-Kontrolle durch die Kommission oder durch in deren Namen handelnde Beauftragte unterzogen werden können, damit überprüft werden kann, ob die Anforderungen des Artikels 13 erfüllt sind. Der unabhängige Prüfer, die Kommission oder die in ihrem Namen handelnden Beauftragten arbeiten im Hinblick auf die Durchführung der Vor-Ort-Kontrollen mit den zuständigen Behörden des Drittlands zusammen, in dessen Hoheitsgebiet die Abwrackeinrichtung ansässig ist.

Die Kommission kann Vermerke mit technischen Leitlinien herausgeben, um die Zertifizierung zu erleichtern.

(5) Für die Zwecke des Artikels 13 kann bei dem betreffenden Abfallverwertungs- oder -beseitigungsverfahren von einer umweltgerechten Behandlung nur ausgegangen werden, wenn das Schiffsrecyclingunternehmen nachweisen kann, dass die den Abfall übernehmende Abfallbehandlungsanlage nach Gesundheits- und Umweltschutzstandards betrieben wird, die weitgehend den einschlägigen internationalen und Unionsstandards entsprechen.

(6) Das Schiffsrecyclingunternehmen muss bei Änderungen der der Kommission übermittelten Angaben unverzüglich aktualisierte Belege beibringen und in jedem Fall drei Monate vor Ablauf jedes Fünfjahreszeitraums, während dessen es in die europäische Liste eingetragen ist, eine Erklärung darüber abgeben, dass

- a) die vorgelegten Belege vollständig und aktuell sind;
- b) die Abwrackeinrichtung weiterhin die Anforderungen des Artikels 13 erfüllt und diese auch künftig erfüllen wird.

Artikel 16

Aufstellung und Aktualisierung der europäischen Liste

(1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Aufstellung einer europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen, die

- a) in der Union ansässig sind und von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 Absatz 3 notifiziert wurden;
- b) in einem Drittland ansässig sind und deren Aufnahme gemäß Artikel 15 auf der Grundlage einer Bewertung der beigebachten oder eingeholten Informationen und Belege erfolgt.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 25 erlassen.

(2) Die europäische Liste wird bis zum 31. Dezember 2016 im *Amtsblatt der Europäischen Union* und auf der Website der Kommission veröffentlicht. Sie wird in zwei Unterlisten für Abwrackeinrichtungen, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind, und für solche, die in einem Drittstaat ansässig sind, unterteilt.

Die europäische Liste umfasst sämtliche folgenden Informationen über die Abwrackeinrichtung:

- a) Recycling-Methode,
- b) Art und Größe der Schiffe, die recycelt werden können,
- c) Einschränkungen und Bedingungen, unter denen die Abwrackeinrichtung arbeitet, einschließlich Einschränkungen und Bedingungen bezüglich der Behandlung von gefährlichen Abfällen,
- d) Einzelheiten zu dem ausdrücklichen oder stillschweigenden Verfahren zur Zulassung des Schiffsrecyclingplans gemäß Artikel 7 Absatz 3,
- e) die jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität.

(3) Die europäische Liste enthält die Angabe des Zeitpunkts der Aufnahme der Abwrackeinrichtung. Die Aufnahme gilt für höchstens fünf Jahre; der Eintrag kann erneuert werden.

(4) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur regelmäßigen Aktualisierung der europäischen Liste, um

- a) eine Abwrackeinrichtung in die europäische Liste aufzunehmen,
 - i) die gemäß Artikel 14 zugelassen wurde oder
 - ii) deren Aufnahme in die europäische Liste gemäß Artikel 1 Buchstabe b dieses Artikels beschlossen wurde;
- b) eine Abwrackeinrichtung aus der europäischen Liste zu streichen,

i) die die Auflagen gemäß Artikel 13 nicht länger erfüllt oder

ii) für die nicht spätestens drei Monate vor Ablauf des in Absatz 3 dieses Artikels aufgeführten Fünfjahreszeitraums aktualisierte Belege beigebracht werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Kommission erstellt und aktualisiert die europäische Liste im Einklang mit den in den Verträgen verankerten Grundsätzen und mit den von der Union eingegangenen internationalen Verpflichtungen.

(6) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Informationen mit, die für die Aktualisierung der europäischen Liste relevant sein könnten. Die Kommission leitet alle relevanten Informationen an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

TITEL IV

ALLGEMEINE VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 17

Sprachregelung

(1) Der Schiffsrecyclingplan gemäß Artikel 7 wird in einer Sprache erstellt, die von dem Staat, der die Abwrackeinrichtung zulässt, akzeptiert wird. Ist die verwendete Sprache weder Englisch, Französisch noch Spanisch, so ist der Schiffsrecyclingplan in eine dieser Sprachen zu übersetzen, es sei denn, die Verwaltung erachtet dies als unnötig.

(2) Die gemäß Artikel 9 ausgestellte Inventarbescheinigung und Recyclingfähigkeitsbescheinigung sind in einer Amtssprache der ausstellenden Verwaltung abzufassen. Soweit in diesem Staat weder die englische noch die französische noch die spanische Sprache verwendet wird, ist dem Text eine Übersetzung in eine dieser Sprachen beizufügen.

Artikel 18

Benennung der zuständigen Behörden und Verwaltungen

(1) Die Mitgliedstaaten benennen die für die Anwendung dieser Verordnung zuständigen Behörden und Verwaltungen und unterrichten die Kommission entsprechend. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle Änderungen dieser Informationen mit.

(2) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website Listen der benannten zuständigen Behörden und Verwaltungen und aktualisiert diese Listen gegebenenfalls.

*Artikel 19***Benennung von Kontaktpersonen**

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission benennen eine oder mehrere Kontaktpersonen, die dafür zuständig sind, um Auskunft ersuchende natürliche oder juristische Personen zu informieren oder zu beraten. Die Kontaktperson der Kommission leitet Anfragen, die in die Zuständigkeit der Kontaktpersonen der Mitgliedstaaten fallen, an diese weiter, und umgekehrt.

(2) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die Benennung von Kontaktpersonen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle Änderungen dieser Informationen mit.

(3) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website Listen der benannten Kontaktpersonen und aktualisiert diese Listen gegebenenfalls.

*Artikel 20***Sitzungen von Kontaktpersonen**

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

TITEL V

BERICHTERSTATTUNG UND DURCHSETZUNG*Artikel 21***Berichte der Mitgliedstaaten**

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht mit folgenden Informationen:

- a) eine Liste der ihre Flagge führenden Schiffe, für die eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung ausgestellt wurde, mit dem Namen des Schiffsrecyclingunternehmens und dem Standort der Abwrackeinrichtung, wie sie aus der Recyclingfähigkeitsbescheinigung hervorgehen;
- b) eine Liste der ihre Flagge führenden Schiffe, für die eine Abschlusserklärung eingegangen ist;
- c) Informationen über jegliches illegales Schiffsrecycling, Sanktionen und die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Folgemaßnahmen.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Bericht elektronisch alle drei Jahre spätestens neun Monate nach Ablauf des darin erfassten Dreijahreszeitraums.

Der erste elektronische Bericht umfasst den Zeitraum ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung bis zu dem nach dem Anfangsdatum des ersten Berichtszeitraums liegenden Ende des ersten regulären Berichtszeitraums von drei Jahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie 91/692/EWG des Rates⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Richtlinie 91/692/EWG des Rates vom 23. Dezember 1991 zur Vereinheitlichung und zweckmäßigen Gestaltung der Berichte über die Durchführung bestimmter Umweltschutzrichtlinien (ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 48).

Die Kommission veröffentlicht spätestens neun Monate nach Erhalt der einzelstaatlichen Berichte einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung.

(3) Die Kommission nimmt diese Informationen in eine dauerhaft öffentlich zugängliche elektronische Datenbank auf.

*Artikel 22***Durchsetzung in den Mitgliedstaaten**

(1) Die Mitgliedstaaten legen Bestimmungen über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen zur Anwendung dieser Sanktionen. Die Sanktionen sind wirksam, verhältnismäßig und abschreckend.

(2) Die Mitgliedstaaten arbeiten bilateral und multilateral zusammen, um potenzielle Umgehungen und Verletzungen dieser Verordnung leichter verhindern und aufdecken zu können.

(3) Die Mitgliedstaaten benennen die Mitglieder ihres für die Zusammenarbeit gemäß Absatz 2 bestellten ständigen Personals. Diese Personenangaben werden an die Kommission übermittelt, die eine Liste dieser Mitglieder aufstellt und an diese weiterleitet.

(4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die zur Durchsetzung dieser Verordnung erlassenen nationalen Vorschriften sowie die geltenden Sanktionen mit.

*Artikel 23***Aufforderung zum Tätigwerden**

(1) Natürliche oder juristische Personen, die von einem Verstoß gegen Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 15 und Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b dieser Verordnung betroffen sind oder voraussichtlich betroffen sein werden oder die ein hinreichendes Interesse an einer umweltpolitischen Entscheidung zur Regelung des Verstoßes gegen Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 15 und Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b dieser Verordnung haben, sind berechtigt, wegen solcher Verstöße oder wegen unmittelbar bevorstehender Verstöße die Kommission aufzufordern, im Rahmen dieser Verordnung tätig zu werden.

Das Interesse einer beliebigen im Bereich Umweltschutz tätigen Nichtregierungsorganisation, die die Voraussetzungen nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ erfüllt, gilt für die Zwecke von Unterabsatz 1 als ausreichend.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13).

(2) Der Aufforderung zum Tätigwerden müssen relevante Informationen und Daten beiliegen, die diese Aufforderung unterlegen.

(3) Ist es aufgrund der Aufforderung zum Tätigwerden und der dieser beiliegenden Informationen und Daten plausibel, dass ein Verstoß gegen Artikel 13 in Verbindung mit Artikel 15 und Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b begangen wurde oder ein solcher Verstoß unmittelbar bevorsteht, so muss die Kommission diese Aufforderungen zum Tätigwerden und die Informationen und Daten prüfen. Sie räumt dabei dem betreffenden Schiffsrecyclingunternehmen die Möglichkeit ein, zu der Aufforderung zum Tätigwerden und den beiliegenden Informationen und Daten Stellung zu nehmen.

(4) Die Kommission teilt den Personen, die eine Aufforderung nach Absatz 1 übermittelt haben, umgehend und im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts unter Angabe ihrer Gründe mit, ob sie der Aufforderung zum Tätigwerden nachkommen wird oder nicht.

TITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 24

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 8 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 30. Dezember 2013 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 widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 8 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 8 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide

der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 25

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 26

Übergangsbestimmung

Ab dem Datum der Veröffentlichung der europäischen Liste können die Mitgliedstaaten vor dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung das Recycling von Schiffen in den in der europäischen Liste aufgeführten Abwrackeinrichtungen zulassen. In diesen Fällen findet die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 keine Anwendung.

Artikel 27

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006

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

„i) Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) fallen.“

(*) Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).“

Artikel 28

Änderung der Richtlinie 2009/16/EG

In Anhang IV wird folgende Nummer angefügt:

„49. Bescheinigung über das Gefahrstoffinventar bzw. Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).“

(*) Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1).“

Artikel 29

Finanzieller Anreiz

Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2016 einen Bericht über die Machbarkeit eines Finanzierungsinstruments, das ein sicheres und umweltschonendes Schiffsrecycling fördern würde, und ergänzt den Bericht gegebenenfalls durch einen Gesetzgebungsvorschlag.

Artikel 30

Überprüfung

(1) Die Kommission bewertet, welche Verstöße gegen diese Verordnung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2008/99/EG aufgenommen werden sollten, um die Gleichwertigkeit der Bestimmungen über Verstöße zwischen dieser Verordnung und der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 zu erreichen. Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2014 Bericht über ihre Erkenntnisse und ergänzt ihren Bericht gegebenenfalls durch einen Gesetzgebungsvorschlag.

(2) Die Kommission überprüft diese Verordnung spätestens 18 Monate vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Hongkonger Übereinkommens und unterbreitet gleichzeitig alle geeigneten Gesetzgebungsvorschläge. Bei dieser Überprüfung wird der Aufnahme von Abwrackeinrichtungen, die gemäß dem Hongkonger Übereinkommen zugelassen wurden, in die europäische Liste Rechnung getragen, um Doppelarbeit und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

(3) Die Kommission überprüft diese Verordnung kontinuierlich und unterbreitet gegebenenfalls rechtzeitig Vorschläge, mit denen auf Entwicklungen in Bezug auf internationale Übereinkünfte — einschließlich des Baseler Übereinkommens — eingegangen wird, wenn sich dies als notwendig erweist.

(4) Ungeachtet des Absatzes 2 unterbreitet die Kommission innerhalb von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung, der gegebenenfalls durch Gesetzgebungsvorschläge ergänzt wird, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Ziele der Verordnung erreicht werden und ihre Wirkung gewährleistet und gerechtfertigt ist.

Artikel 31

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Straßburg am 20. November 2013.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Artikel 32

Anwendung

(1) Diese Verordnung wird ab dem früheren der beiden nachstehend genannten Zeitpunkte angewendet, jedoch nicht vor dem 31. Dezember 2015:

a) sechs Monate nach dem Zeitpunkt, zu dem die kombinierte jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der in der europäischen Liste aufgeführten Abwrackeinrichtungen nicht weniger als 2,5 Mio. t Leergewicht (LDT) beträgt. Die jährliche Schiffsrecyclingkapazität einer Abwrackeinrichtung wird als Summe des in LDT ausgedrückten Gewichts der Schiffe berechnet, die in einem bestimmten Jahr in dieser Werft recycelt worden sind. Die jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität wird durch die Ermittlung des höchsten Werts bestimmt, der im vorangegangenen Zehnjahreszeitraum je Abwrackeinrichtung angefallen ist, oder — bei einer neu zugelassenen Abwrackeinrichtung — des höchsten in dieser Abwrackeinrichtung erreichten Jahreswerts; oder

b) am 31. Dezember 2018.

(2) Jedoch gelten für die folgenden Bestimmungen die folgenden Daten für deren Anwendung:

a) Artikel 2, Artikel 5 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 13, 14, 15, 16, 25 und 26 ab dem 31. Dezember 2014,

b) Artikel 5 Absatz 2 Unterabsätze 1 und 3 und Artikel 12 Absätze 1 und 8 ab dem 31. Dezember 2020.

(3) Die Kommission veröffentlicht eine Mitteilung über den Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union*, wenn die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

(4) Hat ein Mitgliedstaat sein nationales Schifffahrtsregister geschlossen oder war während eines Zeitraums von drei Jahren kein Schiff unter seiner Flagge registriert, so kann dieser Mitgliedstaat von den Bestimmungen dieser Verordnung — mit Ausnahme der Artikel 4, 5, 11, 12, 13, 14, des Artikels 16 Absatz 6 und der Artikel 18, 19, 20, 21 und 22 — so lange abweichen, wie kein Schiff unter seiner Flagge registriert ist. Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, von dieser Ausnahme Gebrauch zu machen, so teilt er dies der Kommission spätestens zum Zeitpunkt des Beginns der Anwendung dieser Verordnung mit. Alle späteren Änderungen sind ebenfalls der Kommission mitzuteilen.

Im Namen des Rates

Der Präsident

V. LEŠKEVIČIUS

ANHANG I

ÜBERPRÜFUNG VON GEFHRSTOFFEN

Gefahrstoff	Begriffsbestimmungen	Kontrollmaßnahmen
Asbest	Asbesthaltige Materialien	Auf allen Schiffen ist der Neueinbau asbesthaltiger Materialien verboten.
Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen	<p>Geregelte Stoffe im Sinne des Artikels 1 Nummer 4 des Montrealer Protokolls von 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, aufgeführt in den Anlagen A, B, C bzw. E dieses Protokolls, soweit es zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung des vorliegenden Anhangs in Kraft ist.</p> <p>Zu den Ozon abbauenden Stoffe, die an Bord von Schiffen vorkommen können, zählen unter anderem:</p> <p>Halon 1211 Bromchlordifluormethan</p> <p>Halon 1301 Bromtrifluormethan</p> <p>Halon 2402 1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (auch als Halon 114B2 bekannt)</p> <p>CFC-11 Trichlorfluormethan</p> <p>CFC-12 Dichlordifluormethan</p> <p>CFC-113 1,1,2-Trichlor-1,2,2-trifluorethan</p> <p>CFC-114 1,2-Dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan</p> <p>CFC-115 Chlorpentafluorethan</p> <p>HFCKW-22</p> <p>Chlordifluormethan</p>	Auf allen Schiffen sind Neueinbauten, die Ozon abbauende Stoffe enthalten, verboten.
Polychlorierte Biphenyle (PCB)	Der Begriff „polychlorierte Biphenyle“ bezeichnet aromatische Verbindungen, die so beschaffen sind, dass die Wasserstoffatome auf dem Biphenyl-Molekül (zwei durch eine Kohlenstoff-Kohlenstoff-Einfachbindung miteinander verknüpfte Benzolringe) durch bis zu zehn Chloratome ersetzt werden können.	Auf allen Schiffen ist der Neueinbau von Materialien, die polychlorierte Biphenyle enthalten, verboten.
Perfluoroktansulfonsäure (PFOS) (1)	Der Begriff „Perfluoroktansulfonsäure“ (PFOS) bezeichnet Perfluoroktansulfonsäure und ihre Ableitungen.	Neueinbauten, die Perfluoroktansulfonsäure (PFOS) und ihre Ableitungen enthalten, sind nach der Verordnung (EG) Nr. 850/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (2) verboten.
Bewuchsschutzanstriche und -systeme	Bewuchsschutzanstriche und -systeme, geregelt durch Anhang I des Internationalen Übereinkommens von 2001 über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen (AFS-Übereinkommen), soweit es zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung des vorliegenden Anhangs in Kraft ist.	1. Kein Schiff darf Bewuchsschutzsysteme, die zinnorganische Verbindungen als Biozide enthalten, oder andere Bewuchsschutzsysteme, deren Anwendung oder Verwendung nach dem AFS-Übereinkommen verboten ist, anwenden.

Gefahrstoff	Begriffsbestimmungen	Kontrollmaßnahmen
		2. Auf neuen Schiffen und bei Neueinbauten auf Schiffen ist eine mit dem AFS-Übereinkommen nicht zu vereinbarende Anwendung oder Verwendung von Bewuchsschutzanstrichen und -systemen verboten.

(¹) Gilt nicht für Schiffe, die die Flagge eines Drittstaats führen.

(²) Verordnung (EG) Nr. 850/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über persistente organische Schadstoffe und zur Änderung der Richtlinie 79/117/EWG (ABl. L 158 vom 30.4.2004, S. 7).

ANHANG II

LISTE DER SCHADSTOFFE FÜR DAS GEFÄHRSTOFFINVENTAR

1. Alle in Anhang I aufgeführten Gefahrstoffe
 2. Cadmium und Cadmiumverbindungen
 3. Sechswertiges Chrom und Chrom(VI)-Verbindungen
 4. Blei und Bleiverbindungen
 5. Quecksilber und Quecksilberverbindungen
 6. Polybromierte Biphenyle (PBB)
 7. Polybromierte Diphenylether (PBDE)
 8. Polychlorierte Naphthalene (mehr als 3 Chloratome)
 9. Radioaktive Stoffe
 10. Bestimmte kurzkettige Chlorparaffine (C10-C13-Chloralkane)
 11. Bromierte Flammschutzmittel (HBCDD)
-