

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Übereinkommen von Hongkong)

A. Problem und Ziel

Am Ende der Nutzungszeit bzw. Lebensdauer eines Schiffes steht der Vorgang des Abwrackens. Das Abwracken von Schiffen erfolgt in dafür vorgesehenen Abwrackeinrichtungen. Im Vordergrund steht dabei die Verwertung der im Schiff verarbeiteten Materialien, vor allem des verarbeiteten Stahls. Der Abwrackvorgang erfolgt bisher ganz überwiegend in Abwrackeinrichtungen, die hohe Ankaufspreise bieten, jedoch in den Bereichen Umweltschutz, Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit nur sehr niedrige Standards einhalten. Im Zeitraum 2006 bis 2015 wurden 97 Prozent der weltweit recycelten Schiffe in Abwrackeinrichtungen in Bangladesch, China, Indien, Pakistan und der Türkei abgewrackt.

Um die Arbeitsbedingungen und den Umweltschutz beim Abwracken von Schiffen zu verbessern, sieht das Internationale Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Übereinkommen von Hongkong) insbesondere Folgendes vor:

- die Verwendung von als gefährlich eingestuften Materialien beim Schiffsbau wird beschränkt oder verboten;
- verbaute als gefährliche eingestufte Materialien sollen sich lokalisieren und nachverfolgen lassen;
- vor Beginn der Abwrackarbeiten muss ein schiffsspezifischer Recyclingplan behördlich genehmigt werden;
- das Abwracken darf nur in einer zugelassenen Abwrackeinrichtung und unter Einhaltung bestimmter Regelungen erfolgen.

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für den Beitritt zu dem Übereinkommen von Hongkong herbeigeführt werden.

C. Alternativen

Der Verzicht auf die Ratifikation wäre verbunden mit Nachteilen für die Umwelt und die Sicherheit und Gesundheit von Arbeitern in Abwrackeinrichtungen sowie für die Glaubwürdigkeit Deutschlands als völkerrechtlicher Vertragspartner.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der für die Durchführung des Übereinkommens von Hongkong erhöhte Personalmehrbedarf beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und bei der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, Dienststelle Schiffssicherheit, wurde bereits im Zusammenhang mit der Vierten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt vom 20. Februar 2018 (BGBl. I S. 210) dargelegt.

Der Mehrbedarf von einer Vollzeitstelle und einer halben Stelle des gehobenen Dienstes bei der Dienststelle Schiffssicherheit für die Erfüllung flaggenstaatlicher Aufgaben wird über Gebühreneinnahmen finanziert. Der Mehrbedarf der Dienststelle Schiffssicherheit für die Erfüllung hafenstaatlicher Aufgaben liegt bei insgesamt 68 Stunden des höheren und gehobenen Dienstes (A12, A13 und A15) jährlich. Er wird im Haushalt der BG Verkehr eingespart.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie benötigt eine zusätzliche Stelle des höheren Dienstes (A13). Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

F. Weitere Kosten (insbesondere sonstige Kosten der Wirtschaft)

Dieses Gesetz verursacht für die Wirtschaft keine weiteren Kosten. Selbst wenn Deutschland das Übereinkommen von Hongkong nicht ratifiziert, werden die wesentlichen Verpflichtungen für Deutschland über die 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) spätestens am 31. Dezember 2018 verbindlich. Die für Deutschland vorgezogene und übergangsweise Anwendung der unionsrechtlichen Vorschriften erfolgte durch entsprechende Änderung der See-Umweltverhaltensverordnung im Rahmen der Vierten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt.

**Entwurf eines
Gesetzes
zu dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009
über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen
(Übereinkommen von Hongkong)**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Übereinkommen von Hongkong) wird zugestimmt. Das Übereinkommen von Hongkong wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen von Hongkong nach seinem Artikel 17 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5, 6 GG erforderlich, da das Verwaltungsverfahren der Länder, soweit sie für die Ausführung u.a. im Hinblick auf die Zulassung von Abwrackeinrichtungen und die Informationspflichten nach dem Übereinkommen zuständig sind, geregelt wird.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 GG.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 17 Absatz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Die Kosten für die Wirtschaft und die Auswirkungen auf das Preisniveau wurden bereits im Rahmen der Vierten Verordnung zur Änderung umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschifffahrt berücksichtigt. Mit dieser Verordnung sind die nationalen Bestimmungen für die Umsetzung des Übereinkommens von Hongkong geschaffen worden sowie auch die ergänzenden Vorschriften für die Umsetzung der 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, die die wesentlichen Verpflichtungen des Übereinkommens von Hongkong unionsrechtlich umsetzt.

Die Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong dienen dem Ziel des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Berücksichtigt werden vor allem die Managementregeln zu 3. - Die Freisetzung von Stoffen oder Energie darf auf Dauer nicht größer sein als die Anpassungsfähigkeit der Ökosysteme - z.B. des Klimas, der Wälder und der Ozeane - und zu 4. - Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden.

Indem die Freisetzung von Gefahr- und Schadstoffen für Mensch und Umwelt begrenzt wird, werden außerdem die Nachhaltigkeitsindikatoren zu 5. - Arten erhalten - Lebensräume schützen - und zu 14. - Gesundheit - umgesetzt. Das Übereinkommen wirkt sich langfristig positiv auf die Arbeits- und Umweltbedingungen in den vornehmlich für das Schiffsrecycling in Anspruch genommenen Ländern aus. Damit ist auch der Nachhaltigkeitsindikator zu 20. - Nachhaltige Entwicklung weltweit unterstützen - berücksichtigt.

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden geprüft. Der Gesetzentwurf unterscheidet nicht zwischen Männern und Frauen. Er wirkt sich in gleicher Weise auf die Geschlechter aus. Die Relevanzprüfung in Bezug auf Gleichstellungsfragen fällt somit negativ aus.

|

Internationales Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens -

in Anbetracht der wachsenden Besorgnis über die Sicherheit, die Gesundheit, die Umwelt und soziale Fragen in der Schiffsrecyclingindustrie;

in der Erkenntnis, dass das Recycling von Schiffen einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leistet und somit die beste Lösung für Schiffe darstellt, die am Ende ihrer Betriebsdauer angelangt sind;

unter Hinweis auf die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation angenommene Entschließung A.962(23) (Richtlinien zum Recycling von Schiffen), die mit der Entschließung A.980(24) angenommenen Änderungen der Richtlinien, den Beschluss VI/24 der sechsten Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung, auf der Technische Richtlinien für die umweltgerechte Behandlung bei der vollständigen und der teilweisen Zerlegung von Schiffen angenommen wurden, sowie auf die auf der 289. Tagung des Verwaltungsrats der Internationalen Arbeitsorganisation genehmigten Leitlinien (Sicherheit und Gesundheit beim Abwracken von Schiffen: Leitlinien für asiatische Länder und die Türkei);

ferner unter Hinweis auf die Entschließung A.981(24), durch die die Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation den Ausschuss der Organisation für den Schutz der Meeresumwelt aufgefordert hat, eine rechtsverbindliche Übereinkunft für das Recycling von Schiffen auszuarbeiten;

ferner in Anbetracht der Rolle der Internationalen Arbeitsorganisation bei der Gewährleistung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeiter, die mit dem Recycling von Schiffen zu tun haben;

ferner in Anbetracht der Rolle des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung für den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt vor den nachteiligen Auswirkungen, die solche Abfälle haben können;

eingedenk des Vorsorgeprinzips, das in Grundsatz 15 der Erklärung von Rio über Umwelt und Entwicklung niedergelegt ist und auf das die am 15. September 1995 vom Ausschuss der Organisation für den Schutz der Meeresumwelt angenommene Entschließung MEPC.67(37) Bezug nimmt;

ferner eingedenk der Notwendigkeit, darauf hinzuwirken, dass beim Bau und bei der Instandhaltung von Schiffen gefährliche Materialien durch weniger gefährliche oder vorzugsweise nicht gefährliche Materialien ersetzt werden, ohne dass dabei die Schiffssicherheit, die Sicherheit und Gesundheit der Seeleute sowie die Effizienz der Betriebsabläufe des Schiffes beeinträchtigt werden;

entschlossen, die mit dem Recycling von Schiffen verbundenen Gefahren für die Umwelt, den Gesundheitsschutz und die Arbeitssicherheit in einer rechtsverbindlichen Übereinkunft

wirksam zu regeln und dabei die Besonderheiten des Seeverkehrs und die Notwendigkeit zu berücksichtigen, eine reibungslose Außerbetriebnahme von Schiffen sicherzustellen, die das Ende ihrer Betriebsdauer erreicht haben;

in der Erwägung, dass diese Ziele am besten durch den Abschluss eines internationalen Übereinkommens über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen erreicht werden können -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 Allgemeine Verpflichtungen

1 Jede Vertragspartei dieses Übereinkommens verpflichtet sich, den Bestimmungen des Übereinkommens in vollem Umfang Wirksamkeit zu verleihen, damit durch das Recycling von Schiffen verursachte Unfälle, Verletzungen und andere nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt verhütet, verringert, auf ein Mindestmaß beschränkt und, soweit praktisch durchführbar, behoben und die Schiffssicherheit sowie der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt während der gesamten Betriebsdauer eines Schiffes verbessert werden.

2 Dieses Übereinkommen ist nicht so auszulegen, als hindere es eine Vertragspartei daran, einzeln oder mit anderen zusammen mit dem Völkerrecht im Einklang stehende strengere Maßnahmen im Hinblick auf das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen zu treffen, um nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu verhüten, zu verringern oder auf ein Mindestmaß zu beschränken.

3 Die Vertragsparteien sind bestrebt, zum Zweck der wirksamen Durchführung, Einhaltung und Durchsetzung dieses Übereinkommens zusammenzuarbeiten.

4 Die Vertragsparteien verpflichten sich, die weitere Entwicklung von Technologien und Verfahrensweisen zu fördern, die zu einem sicheren und umweltgerechten Recycling von Schiffen beitragen.

5 Die Anlage dieses Übereinkommens ist Bestandteil des Übereinkommens. Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, gilt eine Bezugnahme auf das Übereinkommen gleichzeitig als Bezugnahme auf seine Anlage.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1 Der Ausdruck „Übereinkommen“ bezeichnet das Internationale Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen.

2 Der Ausdruck „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist oder unter dessen Hoheitsgewalt das Schiff betrieben wird.

3 Der Ausdruck „zuständige Behörde“ beziehungsweise „zuständige Behörden“ bezeichnet eine oder mehrere von einer Vertragspartei bestimmte staatliche Behörden, die innerhalb eines oder mehrerer genau bezeichneten geographischen Gebiete oder auf einem oder mehreren genau festgelegten Fachgebieten für die in diesem Übereinkommen aufgeführten Aufgaben im Zusammenhang mit den Abwrackeinrichtungen zuständig sind, die im Hoheitsbereich dieser Vertragspartei betrieben werden.

4 Der Ausdruck „Organisation“ bezeichnet die Internationale Seeschiffahrts-Organisation.

5 Der Ausdruck „Generalsekretär“ bezeichnet den Generalsekretär der Organisation.

6 Der Ausdruck „Ausschuss“ bezeichnet den Ausschuss der Organisation für den Schutz der Meeresumwelt.

7 Der Ausdruck „Schiff“ bezeichnet ein Fahrzeug beliebiger Art, das in der Meeresumwelt betrieben wird oder wurde, und umfasst Unterwassergeräte, schwimmendes Gerät, schwimmende Plattformen, Hubplattformen, schwimmende Lagereinheiten sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinheiten, einschließlich Fahrzeuge ohne Ausrüstung und geschleppte Fahrzeuge.

8 Der Ausdruck „Bruttoreaumzahl“ bezeichnet die nach den Vermessungsregeln in Anlage I des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreumzahl.

9 Der Ausdruck „gefährliche Materialien“ bezeichnet alle Materialien oder Stoffe, die eine Gefahr für die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt darstellen können.

10 Der Ausdruck „Recycling von Schiffen“ bezeichnet die vollständige oder teilweise Zerlegung eines Schiffes in einer Abwrackeinrichtung zwecks Rückgewinnung von Bauteilen und Materialien zur Wiederaufbereitung und Wiederverwendung, wobei auf gefährliche und sonstige Materialien zu achten ist, und schließt damit zusammenhängende Verfahren wie die Lagerung und Behandlung von Bauteilen und Materialien vor Ort ein, jedoch nicht ihre weitere Verarbeitung oder Entsorgung in gesonderten Anlagen.

11 Der Ausdruck „Abwrackeinrichtung“ bezeichnet einen abgegrenzten Bereich, bei dem es sich um ein Gelände, eine Werft oder eine Einrichtung handelt, die für das Recycling von Schiffen genutzt werden.

12 Der Ausdruck „Recyclingunternehmen“ bezeichnet den Eigentümer der Abwrackeinrichtung oder eine sonstige Stelle oder Person, die vom Eigentümer der Abwrackeinrichtung die Verantwortung für deren Betrieb übernommen hat und die sich durch die Übernahme dieser Verantwortung damit einverstanden erklärt hat, alle durch dieses Übereinkommen auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen.

Artikel 3 Anwendungsbereich

1 Sofern in diesem Übereinkommen nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, findet das Übereinkommen Anwendung

- .1 auf Schiffe, die die Flagge einer Vertragspartei zu führen berechtigt sind oder unter der Hoheitsgewalt einer Vertragspartei betrieben werden;
- .2 auf Abwrackeinrichtungen, die im Hoheitsbereich einer Vertragspartei betrieben werden.

2 Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragspartei gehörende oder von ihr eingesetzte Schiffe, die zum gegebenen Zeitpunkt im Staatsdienst ausschließlich für andere als Handelszwecke genutzt werden. Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete, den Betrieb oder die Betriebsfähigkeit nicht beeinträchtigende Maßnahmen sicher, dass derartige ihr gehörende oder von ihr eingesetzte Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln.

3 Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500 oder auf Schiffe, die während ihrer gesamten Betriebsdauer nur in Gewässern betrieben werden, die der Souveränität oder Hoheitsgewalt des Staates unterliegen, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist. Jedoch stellt jede Vertragspartei durch geeignete Maßnahmen sicher, dass derartige Schiffe soweit zumutbar und durchführbar in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen handeln.

4 In Bezug auf Schiffe, die die Flagge von Nichtvertragsparteien dieses Übereinkommens zu führen berechtigt sind, wenden die Vertragsparteien die Vorschriften des Übereinkommens an, soweit dies nötig ist, um sicherzustellen, dass diesen Schiffen keine günstigere Behandlung zuteil wird.

Artikel 4

Kontrollen im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen

1 Jede Vertragspartei schreibt vor, dass Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind oder unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden, die in diesem Übereinkommen festgelegten Vorschriften einzuhalten haben und ergreift wirksame Maßnahmen, um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen.

2 Jede Vertragspartei schreibt vor, dass Abwrackeinrichtungen in ihrem Hoheitsbereich die in diesem Übereinkommen festgelegten Vorschriften einzuhalten haben und ergreift wirksame Maßnahmen, um die Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen.

Artikel 5

Besichtigungen und Zeugniserteilung

Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Besichtigungen von Schiffen und die Erteilung von Zeugnissen an Schiffe, die ihre Flagge führen oder unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden und der Besichtigung und der Erteilung von Zeugnissen unterliegen, nach den Regeln in der Anlage erfolgen.

Artikel 6 Zulassung von Abwrackeinrichtungen

Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Abwrackeinrichtungen, die in ihrem Hoheitsbereich betrieben werden und in denen Schiffe recycelt werden, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, oder Schiffe, die nach Artikel 3 Absatz 4 entsprechend behandelt werden, nach den Regeln in der Anlage zugelassen worden sind.

Artikel 7 Austausch von Informationen

Für Abwrackeinrichtungen, die von einer Vertragspartei zugelassen worden sind, stellt diese Vertragspartei der Organisation auf deren Ersuchen sowie denjenigen Vertragsparteien, die darum ersuchen, die einschlägigen Angaben in Bezug auf dieses Übereinkommen zur Verfügung, auf die ihre Entscheidung für eine Zulassung begründet war. Der Austausch von Informationen erfolgt rasch und rechtzeitig.

Artikel 8 Überprüfungen von Schiffen

1 Ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, kann in jedem Hafen und an jedem Offshore-Umschlagplatz einer anderen Vertragspartei durch von dieser Vertragspartei ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete überprüft werden, damit festgestellt werden kann, ob das Schiff dieses Übereinkommen einhält. Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist eine derartige Überprüfung auf die Feststellung beschränkt, dass sich an Bord entweder ein Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien oder ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit befindet, das, falls es gültig ist, anzuerkennen ist.

2 Führt das Schiff kein gültiges Zeugnis mit oder bestehen triftige Gründe für die Annahme, dass

- .1 der Zustand des Schiffes oder seiner Ausrüstung im Wesentlichen den Eintragungen in dem Zeugnis und/oder in Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien nicht entspricht oder
- .2 an Bord des Schiffes kein Verfahren angewandt wird, um Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien stets auf den neuesten Stand zu bringen,

so kann unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien eine gründliche Überprüfung durchgeführt werden.

Artikel 9 Aufdecken von Verstößen

1 Die Vertragsparteien arbeiten bei der Aufdeckung von Verstößen und bei der Durchsetzung dieses Übereinkommens zusammen.

2 Liegen ausreichende Beweise dafür vor, dass ein Schiff unter Verstoß gegen eine Bestimmung dieses Übereinkommen betrieben wird, betrieben worden ist oder demnächst betrieben wird, so kann eine Vertragspartei, der die Beweise vorliegen, eine Untersuchung dieses Schiffes verlangen, wenn es Häfen oder Offshore-Umschlagplätze anläuft, die der Hoheitsgewalt einer anderen Vertragspartei unterliegen. Der Bericht über diese Untersuchung wird der ersuchenden Vertragspartei, der für das betreffende Schiff zuständigen Verwaltung und der Organisation zugeleitet, damit geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

3 Wird festgestellt, dass das Schiff gegen dieses Übereinkommen verstößt, so kann die die Überprüfung durchführende Vertragspartei Maßnahmen ergreifen, um gegen das Schiff eine Verwarnung auszusprechen, das Schiff festzuhalten, es aus ihren Häfen zu verweisen oder ihm ein Anlaufen ihrer Häfen zu verbieten. Eine Vertragspartei, die diese Maßnahmen ergreift, muss die für das betreffende Schiff zuständige Verwaltung und die Organisation unverzüglich darüber unterrichten.

4 Erhält eine Vertragspartei von einer anderen Vertragspartei ein Ersuchen um Untersuchung samt ausreichenden Beweisen, dass eine Abwrackeinrichtung unter Verstoß gegen eine Bestimmung dieses Übereinkommen betrieben wird, betrieben worden ist oder demnächst betrieben wird, so soll sie diese in ihrem Hoheitsbereich betriebene Abwrackeinrichtung untersuchen und einen Bericht erstellen. Der Bericht über diese Untersuchung, einschließlich Angaben zu den gegebenenfalls ergriffenen oder zu ergreifenden Maßnahmen, wird der ersuchenden Vertragspartei und der Organisation zugeleitet, damit geeignete Maßnahme ergriffen werden können.

Artikel 10 **Verstöße**

1 Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens ist nach dem innerstaatlichen Recht zu verbieten und,

- .1 im Fall eines Schiffes, nach dem Recht der Verwaltung unter Strafe zu stellen, gleichviel, wo der Verstoß begangen wird. Wird die Verwaltung von einer Vertragspartei von einem derartigen Verstoß unterrichtet, so untersucht sie die Angelegenheit und kann die meldende Vertragspartei ersuchen, zusätzliche Beweise für den mutmaßlichen Verstoß vorzulegen. Ist die Verwaltung überzeugt, dass ausreichende Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des mutmaßlichen Verstoßes einzuleiten, so veranlasst sie, dass ein solches Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht eingeleitet wird. Die Verwaltung unterrichtet die Vertragspartei, die den mutmaßlichen Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr ergriffenen Maßnahmen. Hat die Verwaltung innerhalb eines Jahres nach erfolgter Unterrichtung keine Maßnahmen ergriffen, so unterrichtet sie die Vertragspartei, die den mutmaßlichen Verstoß gemeldet hat, und die Verwaltung über die Gründe, weshalb keine Maßnahmen ergriffen wurden;
- .2 im Fall einer Abwrackeinrichtung, nach dem Recht der Vertragspartei, deren Hoheitsgewalt die Abwrackeinrichtung unterliegt, unter Strafe zu stellen. Wird die Vertragspartei von einer anderen Vertragspartei von einem derartigen Verstoß unterrichtet, so untersucht sie die Angelegenheit und kann die

meldende Vertragspartei ersuchen, zusätzliche Beweise für den mutmaßlichen Verstoß vorzulegen. Ist die Vertragspartei überzeugt, dass ausreichende Beweise vorliegen, um ein Verfahren wegen des mutmaßlichen Verstoßes einzuleiten, so veranlasst sie, dass ein solches Verfahren so bald wie möglich nach ihrem Recht eingeleitet wird. Die Vertragspartei unterrichtet die Vertragspartei, die den mutmaßlichen Verstoß gemeldet hat, sowie die Organisation umgehend über die von ihr ergriffenen Maßnahmen. Hat die Vertragspartei innerhalb eines Jahres nach erfolgter Unterrichtung keine Maßnahmen ergriffen, so unterrichtet sie die Vertragspartei, die den mutmaßlichen Verstoß gemeldet hat, und die Verwaltung über die Gründe, weshalb keine Maßnahmen ergriffen wurden.

2 Jeder Verstoß gegen die Vorschriften dieses Übereinkommens im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ist nach dem Recht der betreffenden Vertragspartei zu verbieten und unter Strafe zu stellen. Sobald ein derartiger Verstoß begangen wird, wird die betreffende Vertragspartei

- .1 entweder veranlassen, dass ein Verfahren nach ihrem Recht eingeleitet wird, oder
- .2 der für das Schiff zuständigen Verwaltung alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen und Beweise dafür vorlegen, dass ein Verstoß begangen worden ist.

3 Die im Recht einer Vertragspartei nach Maßgabe dieses Artikels vorgeschriebenen Strafen müssen so streng sein, dass sie von Verstößen gegen dieses Übereinkommen überall gleichermaßen abschrecken.

Artikel 11 Unangemessenes Aufhalten oder Festhalten von Schiffen

1 Es ist so weit wie möglich zu vermeiden, dass ein Schiff in Anwendung des Artikels 8, 9 oder 10 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird.

2 Wird ein Schiff infolge der Anwendung des Artikels 8, 9 oder 10 in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten, so hat es Anspruch auf Ersatz des erlittenen Verlusts oder Schadens.

Artikel 12 Übermittlung von Informationen

Jede Vertragspartei übermittelt der Organisation die folgenden Informationen und die Organisation leitet diese gegebenenfalls weiter:

- .1 eine Liste der Abwrackeinrichtungen, die nach diesem Übereinkommen zugelassen worden sind und im Hoheitsbereich dieser Vertragspartei betrieben werden;

- .2 Einzelheiten für die Kontaktaufnahme mit der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei, einschließlich einer einzigen Kontaktstelle;
- .3 eine Liste der anerkannten Stellen und ernannten Besichtigter, die befugt sind, bei der Verwaltung von Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Kontrolle des Recyclings von Schiffen in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen im Namen dieser Vertragspartei tätig zu werden, sowie die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen, die mit der den anerkannten Stellen oder ernannten Besichtigern übertragenen Befugnis verbunden sind;
- .4 eine jährliche Liste der die Flagge dieser Vertragspartei führenden Schiffe, denen ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausgestellt wurde, einschließlich des Namens des Recyclingunternehmens und des Standorts der Abwrackeinrichtung entsprechend der Eintragung im Zeugnis;
- .5 eine jährliche Liste der im Hoheitsbereich dieser Vertragspartei recycelten Schiffe;
- .6 Informationen über Verstöße gegen dieses Übereinkommen;
- .7 Maßnahmen, die gegen Schiffe und Abwrackeinrichtungen im Hoheitsbereich dieser Vertragspartei ergriffen wurden.

Artikel 13 **Technische Hilfe und Zusammenarbeit**

1 Die Vertragsparteien verpflichten sich, unmittelbar oder gegebenenfalls über die Organisation und andere internationale Gremien hinsichtlich des sicheren und umweltgerechten Recyclings von Schiffen denjenigen Vertragsparteien Unterstützung zu gewähren, die um technische Hilfe ersuchen

- .1 für die Ausbildung von Personal;
- .2 zur Gewährleistung der Verfügbarkeit der einschlägigen Technologie, Ausrüstung und Anlagen;
- .3 zur Einleitung gemeinsamer Forschungs- und Entwicklungsvorhaben;
- .4 für andere Maßnahmen zur wirksamen Durchführung dieses Übereinkommens und der von der Organisation ausgearbeiteten damit zusammenhängenden Richtlinien.

2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, vorbehaltlich ihrer innerstaatlichen Gesetze, sonstigen Vorschriften und Politiken, beim Transfer von Managementsystemen und Technologien im Hinblick auf das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen aktiv zusammenzuarbeiten.

Artikel 14 Beilegung von Streitigkeiten

Die Vertragsparteien legen alle zwischen ihnen entstehenden Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens durch Verhandlung oder durch andere friedliche Mittel, auf die sie sich geeinigt haben, bei, zu denen Untersuchung, Vermittlung, Vergleich, Schiedsspruch, gerichtliche Entscheidung oder Inanspruchnahme regionaler Einrichtungen oder Abmachungen gehören können.

Artikel 15 Verhältnis zum Völkerrecht und zu anderen völkerrechtlichen Übereinkünften

1 Dieses Übereinkommen berührt nicht die Rechte und Pflichten eines Staates aus dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 und nach dem völkerrechtlichen Seegewohnheitsrecht.

2 Dieses Übereinkommen berührt nicht die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus anderen einschlägigen und anwendbaren völkerrechtlichen Übereinkünften.

Artikel 16 Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt

1 Dieses Übereinkommen liegt vom 1. September 2009 bis zum 31. August 2010 am Sitz der Organisation für jeden Staat zur Unterzeichnung auf und steht danach jedem Staat zum Beitritt offen.

2 Die Staaten können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden,

.1 indem sie es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen,

.2 indem sie es vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnen und später ratifizieren, annehmen oder genehmigen oder

.3 indem sie ihm beitreten.

3 Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden Urkunde beim Generalsekretär.

4 Ein Staat, der zwei oder mehr Gebietseinheiten umfasst, in denen auf die in diesem Übereinkommen geregelten Fragen unterschiedliche Rechtsordnungen anzuwenden sind, kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass sich das Übereinkommen auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere derselben erstreckt; er kann diese Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ersetzen.

5 Eine Erklärung nach Absatz 4 ist dem Generalsekretär schriftlich zu notifizieren; in ihr sind ausdrücklich die Gebietseinheit oder die Gebietseinheiten anzugeben, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet.

6 Zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Staat seine Zustimmung ausdrückt, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, erklärt er, ob er eine ausdrückliche oder stillschweigende Genehmigung des Schiffsrecyclingplans verlangt, bevor ein Schiff in einer oder mehreren seiner zugelassenen Abwrackeinrichtungen recycelt werden darf. Diese Erklärung kann danach durch Notifikation an den Generalsekretär geändert werden. Diese Änderung muss das Datum enthalten, an dem sie in Kraft tritt.

Artikel 17 Inkrafttreten

1 Dieses Übereinkommen tritt 24 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- .1 Mindestens 15 Staaten haben es nach Artikel 16 ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt;
- .2 die Handelsflotten der in Absatz 1.1 genannten Staaten machen insgesamt mindestens 40 Prozent des Bruttoreumgehalts der Handelsflotte der Welt aus;
- .3 das Höchstvolumen des jährlichen Schiffsrecyclings der in Absatz 1.1 genannten Staaten während der vorangegangenen 10 Jahre macht insgesamt mindestens 3 Prozent des gesamten Bruttoreumgehalts der Handelsflotten dieser Staaten aus.

2 Für Staaten, die eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, nachdem die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten erfüllt sind, jedoch vor dem Tag des Inkrafttretens, wird die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens oder drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung der Urkunde wirksam, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

3 Jede nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird drei Monate nach dem Tag der Hinterlegung wirksam.

4 Nach dem Tag, an dem eine Änderung dieses Übereinkommens nach Artikel 18 als angenommen gilt, gilt jede hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

Artikel 18 Änderungen

1 Dieses Übereinkommen kann nach einem der in den folgenden Absätzen vorgesehenen Verfahren geändert werden.

2 Änderungen nach Prüfung innerhalb der Organisation:

- .1 Jede Vertragspartei kann eine Änderung dieses Übereinkommens vorschlagen. Eine vorgeschlagene Änderung wird dem Generalsekretär vorgelegt; dieser leitet sie dann spätestens sechs Monate vor ihrer Prüfung an die Vertragsparteien und an die Mitglieder der Organisation weiter.
- .2 Eine nach Absatz 2.1 vorgeschlagene und weitergeleitete Änderung wird dem Ausschuss zur Prüfung vorgelegt. Die Vertragsparteien, gleichviel, ob sie Mitglieder der Organisation sind oder nicht, haben das Recht, sich an den Verhandlungen des Ausschusses zur Prüfung und Beschlussfassung zu beteiligen.
- .3 Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der im Ausschuss anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen, vorausgesetzt, dass mindestens ein Drittel der Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Abstimmung anwesend sind.
- .4 Nach Absatz 2.3 beschlossene Änderungen werden vom Generalsekretär den Vertragsparteien zur Annahme übermittelt.
- .5 Eine Änderung gilt unter folgenden Umständen als angenommen:
 - .5.1 Eine Änderung eines Artikels dieses Übereinkommens gilt als an dem Tag angenommen, an dem zwei Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihre Annahme notifiziert haben.
 - .5.2 Eine Änderung der Anlage gilt nach Ablauf eines vom Ausschuss zum Zeitpunkt der Beschlussfassung festzusetzenden Zeitabschnitts als angenommen, wobei dieser Zeitabschnitt mindestens zehn Monate nach dem Zeitpunkt der Beschlussfassung betragen muss. Notifizieren jedoch bis zu diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien dem Generalsekretär, dass sie Einspruch gegen die Änderung einlegen, so gilt sie als nicht angenommen.
- .6 Eine Änderung tritt unter folgenden Voraussetzungen in Kraft:
 - .6.1 Eine Änderung eines Artikels dieses Übereinkommens tritt für diejenigen Vertragsparteien, die erklärt haben, dass sie die Änderung angenommen haben, sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als nach Absatz 2.5.1 angenommen gilt.
 - .6.2 Eine Änderung der Anlage tritt für alle Vertragsparteien sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als angenommen gilt; dies gilt jedoch nicht für eine Vertragspartei, die
 - .6.2.1 nach Absatz 2.5.2 ihren Einspruch gegen die Änderung notifiziert und diesen Einspruch nicht zurückgenommen hat oder
 - .6.2.2 dem Generalsekretär vor dem Inkrafttreten der Änderung notifiziert hat, dass die betreffende Änderung für sie erst nach einer späteren Notifikation ihrer Annahme in Kraft tritt.

- .6.3 Eine Vertragspartei, die nach Absatz 2.6.2.1 einen Einspruch notifiziert hat, kann dem Generalsekretär später notifizieren, dass sie die Änderung annimmt. Die Änderung tritt für diese Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation der Annahme durch die Vertragspartei oder an dem Tag in Kraft, an dem die Änderung in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.
- .6.4 Notifiziert eine Vertragspartei, die eine Notifikation nach Absatz 2.6.2.2 abgegeben hat, dem Generalsekretär ihre Annahme der Änderung, so tritt die betreffende Änderung für diese Vertragspartei sechs Monate nach dem Tag der Notifikation der Annahme durch die Vertragspartei oder an dem Tag in Kraft, an dem die Änderung in Kraft tritt, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

3 Änderung durch eine Konferenz:

- .1 Auf Antrag einer Vertragspartei, der von mindestens einem Drittel der Vertragsparteien unterstützt sein muss, beruft die Organisation eine Konferenz der Vertragsparteien zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.
- .2 Eine von einer solchen Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossene Änderung wird vom Generalsekretär allen Vertragsparteien zur Annahme zugeleitet.
- .3 Sofern die Konferenz nichts anderes beschließt, gilt die Änderung nach dem Verfahren in Absatz 2.5 als angenommen und tritt nach dem Verfahren in Absatz 2.6 in Kraft.

4 Eine Vertragspartei, die eine Änderung der Anlage nicht angenommen hat, gilt lediglich für den Zweck der Anwendung dieser Änderung als Nichtvertragspartei.

5 Jede Notifikation nach diesem Artikel hat in schriftlicher Form an den Generalsekretär zu erfolgen.

6 Der Generalsekretär unterrichtet die Vertragsparteien und die Mitglieder der Organisation

- .1 über jede Änderung, die in Kraft tritt, und den Tag ihres Inkrafttretens allgemein und für jede einzelne Vertragspartei;
- .2 über jede nach diesem Artikel erfolgte Notifikation.

Artikel 19 Kündigung

1 Dieses Übereinkommen kann von jeder Vertragspartei jederzeit nach Ablauf von zwei Jahren nach dem Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens für die betreffende Vertragspartei gekündigt werden.

2 Die Kündigung erfolgt durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär und wird ein Jahr nach Eingang der Notifikation oder nach Ablauf eines gegebenenfalls in der Notifikation angegebenen längeren Zeitabschnitts wirksam.

Artikel 20 Verwahrer

1 Dieses Übereinkommen wird beim Generalsekretär hinterlegt; dieser übermittelt allen Staaten, die es unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften.

2 Neben seinen Aufgaben, die an anderer Stelle in diesem Übereinkommen ausgeführt sind, wird der Generalsekretär wie folgt tätig:

- .1 Er unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, über
 - .1.1 jede neue Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde unter Angabe des jeweiligen Zeitpunkts;
 - .1.2 den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
 - .1.3 die Hinterlegung jeder Kündigungsurkunde zu diesem Übereinkommen unter Angabe des Zeitpunkts ihres Eingangs und des Zeitpunkts, zu dem die Kündigung wirksam wird;
 - .1.4 weitere Erklärungen und Mitteilungen, die nach diesem Übereinkommen eingegangen sind;
- .2 er übermittelt, sobald dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist, dessen Wortlaut an das Sekretariat der Vereinten Nationen zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Artikel 21 Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Geschehen zu Hongkong, China, am 15. Mai 2009.

Zu Urkunde dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Anlage

Regeln für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen

Kapitel 1 – Allgemeine Bestimmungen

Regel 1 – Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Anlage haben die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- 1 Der Ausdruck „fachkundige Person“ bezeichnet eine Person, die über die geeignete Qualifikation und Ausbildung sowie über ausreichende Kenntnisse, Erfahrung und Fähigkeiten für die Ausführung einer bestimmten Arbeit verfügt. Bei einer fachkundigen Person kann es sich insbesondere um einen Facharbeiter oder um einen leitenden Angestellten handeln, der in der Lage ist, Berufsrisiken, Gefahren und den Kontakt der Beschäftigten mit möglicherweise gefährlichen Materialien sowie das Arbeiten unter mangelhaften Sicherheitsbedingungen in einer Abwrackeinrichtung zu erkennen und einzuschätzen, und der in der Lage ist, die notwendigen Schutzmaßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen zu nennen, die ergriffen werden müssen, um diese Risiken, Gefahren oder Zustände zu beseitigen oder zu verringern. Die zuständige Behörde kann geeignete Kriterien für die Benennung solcher Personen festlegen und bestimmen, welche Aufgaben diesen Personen übertragen werden.
- 2 Der Ausdruck „Arbeitgeber“ bezeichnet eine natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Arbeiter beschäftigt, die beim Recycling von Schiffen eingesetzt werden.
- 3 Der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
- 4 Der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff,
 - .1 für das der Bauvertrag am oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens geschlossen wird,
 - .2 falls kein Bauvertrag vorliegt, dessen Kiel am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens oder in den sechs Monaten danach gelegt wird oder das sich dann in einem entsprechenden Bauzustand befindet oder
 - .3 das am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens oder in den 30 Monaten danach abgeliefert wird.
- 5 Der Ausdruck „Neueinbau“ bezeichnet den Einbau von Systemen, Ausrüstungsgegenständen und Isoliermaterial oder sonstiger Werkstoffe auf einem Schiff nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens.
- 6 Der Ausdruck „sicher zum Begehen“ bezeichnet einen Bereich, der die folgenden Kriterien erfüllt:
 - .1 Der Sauerstoffgehalt der Luft und die Konzentration entzündlicher Dämpfe liegen im sicheren Bereich;

- .2 die giftigen Materialien in der Luft befinden sich innerhalb der zulässigen Konzentrationen;
- .3 die Rückstände oder Materialien, die mit den von der fachkundigen Person genehmigten Arbeiten zusammenhängen, führen nicht zu einer unkontrollierten Freisetzung giftiger Materialien oder einer gefährlichen Konzentration entzündlicher Dämpfe unter den herrschenden Luftverhältnissen, solange diese wie angewiesen bewahrt werden.

7 Der Ausdruck „sicher für feuergefährliche Arbeiten“ bezeichnet einen Bereich, der die folgenden Kriterien erfüllt:

- .1 Es handelt sich um ein sicheres, nicht explosionsfähiges sowie nachweislich gasfreies Umfeld, in dem Lichtbogen- oder 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;
- .2 die Voraussetzungen der Regel 1.6 für ein sicheres Begehen sind erfüllt;
- .3 die herrschenden Luftverhältnisse werden nicht aufgrund der feuergefährlichen Arbeiten verändert;
- .4 alle angrenzenden Bereiche wurden gereinigt, inertisiert oder so behandelt, dass das Entstehen oder Ausweiten eines Brandes verhindert wird.

8 Der Ausdruck „Schiffseigentümer“ bezeichnet die Person oder Personen oder das Unternehmen, in deren Namen das Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist, oder, wenn keine Eintragung vorliegt, die Person oder Personen oder das Unternehmen, denen das Schiff gehört, oder eine sonstige Organisation oder Person, wie zum Beispiel den Geschäftsführer oder den Bareboat-Charterer, die vom Eigentümer des Schiffes die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes übernommen hat. Jedoch bedeutet „Eigentümer“ in Fällen, in denen das Schiff einem Staat gehört und von einem Unternehmen betrieben wird, das in dem betreffenden Staat als Betreiber des Schiffes eingetragen ist, dieses Unternehmen. Dieser Ausdruck schließt auch diejenigen ein, die für einen begrenzten Zeitabschnitt Eigentümer des Schiffes sind, bevor dieses verkauft oder einer Abwrackeinrichtung übergeben wird.

9 Der Ausdruck „Vor-Ort-Kontrolle“ bezeichnet eine Überprüfung der Abwrackeinrichtung zur Bestätigung des in den geprüften Unterlagen beschriebenen Zustands.

10 Der Ausdruck „Erklärung über den Abschluss der Arbeiten“ bezeichnet eine von der Abwrackeinrichtung abgegebene Erklärung, mit der bestätigt wird, dass das Recycling des Schiffes in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen abgeschlossen wurde.

11 Der Ausdruck „Tankschiff“ bezeichnet ein Öltankschiff im Sinne der Anlage I von MARPOL oder ein NLS-Tankschiff im Sinne der Anlage II von MARPOL.

12 Der Ausdruck „Arbeiter“ bezeichnet eine Person, die im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses regelmäßig oder vorübergehend Arbeiten ausführt und schließt Personal von Subunternehmern ein.

Regel 2 – Allgemeine Anwendbarkeit

Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, dürfen der Entwurf, der Bau, die Besichtigung, die Zeugniserteilung, der Betrieb und das Recycling von Schiffen nur nach Maßgabe dieser Anlage erfolgen.

Regel 3 – Verhältnis zu anderen Normen, Empfehlungen und Richtlinien

Die Vertragsparteien ergreifen Maßnahmen zur Durchführung der Regeln dieser Anlage, wobei die einschlägigen und geltenden Normen, Empfehlungen und Richtlinien, die von der Internationalen Arbeitsorganisation entwickelt wurden, und die einschlägigen und geltenden technischen Normen, Empfehlungen und Richtlinien, die im Rahmen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung entwickelt wurden, zu berücksichtigen sind.

Kapitel 2 – Anforderungen für Schiffe

Teil A – Entwurf, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Schiffen

Regel 4 – Beschränkung der gefährlichen Materialien an Bord von Schiffen

1 Nach Maßgabe der in Anhang 1 enthaltenen Vorschriften verbietet und/oder beschränkt jede Vertragspartei

- .1 den Einbau oder die Verwendung der in Anhang 1 aufgeführten gefährlichen Materialien auf Schiffen, die zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind oder unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden;
- .2 den Einbau oder die Verwendung solcher Materialien auf Schiffen während des Aufenthalts in ihren Häfen, Werften, Reparaturwerften oder Offshore-Umschlagplätzen

und ergreift wirksame Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Schiffe die betreffenden Vorschriften einhalten.

Regel 5 – Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien

1 Jedes neue Schiff muss ein Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien an Bord mitführen. Das Bestandsverzeichnis wird entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle geprüft, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien, einschließlich der in diesen Richtlinien enthaltenen Grenzwerte und Ausnahmen, zu berücksichtigen sind. Das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien wird für jedes Schiff gesondert erstellt und muss mindestens Folgendes aufweisen:

- .1 als Teil I müssen die in den Anhängen 1 und 2 aufgeführten gefährlichen Materialien im Schiffskörper und in der Ausrüstung, ihr Standort und ihre ungefähre Menge angegeben sein;
- .2 aus ihr muss klar hervorgehen, dass das Schiff Regel 4 einhält.

2 Vorhandene Schiffe müssen, soweit praktisch durchführbar, spätestens 5 Jahre nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens oder vor dem Recycling, sofern dies der frühere Zeitpunkt ist, Absatz 1 einhalten, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien und das von ihr entwickelte Einheitliche System der Besichtigung und Zeugniserteilung zu berücksichtigen sind. Bei der Erstellung des Bestandsverzeichnisses sind mindestens die in Anhang 1 aufgeführten gefährlichen Materialien anzugeben. Für vorhandene Schiffe ist ein Plan anzufertigen, in dem die Sichtkontrollen/Stichprobenkontrollen beschrieben sind, auf deren Grundlage das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien erstellt wird.

3 Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien wird während der gesamten Betriebsdauer des Schiffes ordnungsgemäß geführt und aktualisiert, wobei neue Einbauten, die in Anhang 2 aufgeführte gefährliche Materialien enthalten, und entsprechende Änderungen am Schiffskörper und bei der Ausrüstung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu vermerken sind.

4 Vor dem Recycling wird das Bestandsverzeichnis zusätzlich zu dem ordnungsgemäß geführten und aktualisierten Teil I um einen Teil II für Betriebsabfälle und einen Teil III für Vorräte ergänzt und entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien geprüft.

Regel 6 – Verfahren für Vorschläge zur Änderung der Anhänge 1 und 2

1 Jede Vertragspartei kann nach Maßgabe dieser Regel eine Änderung des Anhangs 1 und/oder des Anhangs 2 vorschlagen. Die vorgeschlagene Änderung wird innerhalb der Organisation nach Artikel 18 Absatz 2 und dieser Regel geprüft.

2 Geht bei der Organisation ein Vorschlag ein, so unterrichtet sie auch die Vereinten Nationen und ihre Sonderorganisationen, die zwischenstaatlichen Organisationen, die mit der Organisation Abkommen geschlossen haben, sowie die nichtstaatlichen Organisationen mit Beraterstatus bei der Organisation über diesen Vorschlag und macht ihn diesen Stellen zugänglich.

3 Der Ausschuss richtet für die Überprüfung der nach Absatz 1 eingereichten Vorschläge eine Facharbeitsgruppe nach Regel 7 ein.

4 Die Facharbeitsgruppe überprüft den Vorschlag sowie die von einer betroffenen Stelle gegebenenfalls vorgelegten zusätzlichen Daten, einschließlich der von anderen internationalen Gremien angenommenen Beschlüsse betreffend deren Listen der Materialien oder der gefährlichen Stoffe, bewertet den Vorschlag und berichtet dem Ausschuss, ob das betreffende gefährliche Material im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen voraussichtlich zu schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führen wird, so dass die Änderung des Anhangs 1 oder 2 gerechtfertigt ist. Diesbezüglich

- .1 beinhaltet die Überprüfung durch die Facharbeitsgruppe
 - .1 eine auf die vorgelegten Daten oder andere der Gruppe zur Kenntnis gebrachten einschlägigen Daten gestützte Bewertung des Zusammenhangs zwischen dem betreffenden gefährlichen Material und der Wahrscheinlichkeit, dass es im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen zu schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führen wird;
 - .2 eine Bewertung der möglichen Gefahrenminderung aufgrund der vorgeschlagenen Beschränkungsmaßnahmen und etwaiger anderer Beschränkungsmaßnahmen, die von der Facharbeitsgruppe möglicherweise in Betracht gezogen werden;
 - .3 die Prüfung verfügbarer Informationen über die technische Durchführbarkeit von Beschränkungsmaßnahmen;
 - .4 die Prüfung verfügbarer Informationen über weitere Auswirkungen der Einführung solcher Beschränkungsmaßnahmen betreffend
 - die Umwelt;
 - die menschliche Gesundheit und Sicherheit, einschließlich der von Seeleuten und Arbeitern;
 - die Kosten für die internationale Schifffahrt und weitere betroffene Wirtschaftszweige.
 - .5 die Prüfung der Verfügbarkeit geeigneter Alternativen zu dem Beschränkungen zu unterwerfenden gefährlichen Material, einschließlich einer Prüfung der mit diesen Alternativen möglicherweise verbundenen Risiken;
 - .6 die Prüfung der Risiken, die von dem gefährlichen Material während des Recyclingvorgangs ausgehen;
 - .7 die Prüfung geeigneter Schwellenwerte und etwaiger sinnvoller oder notwendiger Befreiungen.
- .2 Kommt die Facharbeitsgruppe zu dem Schluss, dass das gefährliche Material im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen wahrscheinlich zu schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führen wird, so darf ein Mangel an vollständiger wissenschaftlicher Gewissheit kein Grund dafür sein, die Gruppe davon abzuhalten, mit der Bewertung des Vorschlags fortzufahren.
- .3 Der Bericht der Facharbeitsgruppe ist schriftlich vorzulegen und muss jede einzelne der in Absatz 4.1 genannten Bewertungen und Prüfungen berücksichtigen; dies gilt nicht, wenn die Facharbeitsgruppe beschließt, mit den in den Absätzen 4.1.2 bis 4.1.7 beschriebenen Bewertungen und Prüfungen nicht fortzufahren, wenn sie nach der in Absatz 4.1.1

vorgesehenen Bewertung feststellt, dass der Vorschlag keine weitere Prüfung erfordert.

- .4 Der Bericht der Facharbeitsgruppe muss unter anderem eine Empfehlung enthalten, aus der hervorgeht, ob internationale Beschränkungsmaßnahmen nach diesem Übereinkommen bezüglich des betreffenden gefährlichen Materials gerechtfertigt sind, ob die in dem umfassenden Vorschlag angeregten konkreten Beschränkungsmaßnahmen zweckmäßig sind oder ob andere Beschränkungsmaßnahmen von der Facharbeitsgruppe für geeigneter gehalten werden.

5 Der Ausschuss entscheidet unter Berücksichtigung des Berichts der Facharbeitsgruppe, ob er einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs 1 oder 2 und gegebenenfalls Änderungen des Vorschlags genehmigt. Jeder Änderungsvorschlag muss genaue Angaben zur Anwendung der Änderung auf Schiffe enthalten, denen vor Inkrafttreten der Änderung ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt wurde. Enthält der Bericht die Feststellung, dass das gefährliche Material im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen wahrscheinlich zu schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt führen wird, so darf ein Mangel an vollständiger wissenschaftlicher Gewissheit kein Grund dafür sein, eine Entscheidung über die Aufnahme eines gefährlichen Materials in Anhang 1 oder 2 zu verhindern. Durch eine Entscheidung, den Vorschlag nicht zu genehmigen, wird die zukünftige Vorlage eines neuen Vorschlags in Bezug auf ein bestimmtes gefährliches Material nicht ausgeschlossen, wenn neue Informationen bekannt werden.

Regel 7 – Facharbeitsgruppen

1 Der Ausschuss kann nach Bedarf eine oder mehrere Facharbeitsgruppen nach Regel 6 einrichten. Der Facharbeitsgruppe können Vertreter der Vertragsparteien, der Mitglieder der Organisation, der Vereinten Nationen und ihrer Sonderorganisationen, der zwischenstaatlichen Organisationen, die mit der Organisation Abkommen geschlossen haben, sowie der nichtstaatlichen Organisationen mit Beraterstatus bei der Organisation angehören; darunter sollen vorzugsweise auch Vertreter von Einrichtungen und Laboren sein, die über Fachwissen in den Bereichen Verhalten und Verbleib von Stoffen in der Umwelt und deren Auswirkungen auf die Umwelt, toxikologische Wirkungen, Meeresbiologie, menschliche Gesundheit, wirtschaftliche Analyse, Risikomanagement, Schiffbau, internationale Schifffahrt, Arbeitsmedizin und –sicherheit oder auf anderen Fachgebieten verfügen, das erforderlich ist, um die technischen Vorzüge eines Vorschlags objektiv zu prüfen.

2 Der Ausschuss beschließt über den Arbeitsauftrag, die Organisation, die Beteiligung und die Arbeitsweise der Facharbeitsgruppen. Der Arbeitsauftrag sieht den Schutz jeglicher gegebenenfalls vorgelegter vertraulicher Informationen vor. Die Facharbeitsgruppen können je nach Bedarf Sitzungen abhalten, bemühen sich jedoch darum, ihre Arbeit mittels schriftlicher oder elektronischer Korrespondenz oder über andere geeignete Medien zu erledigen.

3 Ausschließlich die Vertreter von Vertragsparteien dürfen sich an der Formulierung von Empfehlungen an den Ausschuss nach Regel 6 beteiligen. Eine Facharbeitsgruppe bemüht sich, unter den Vertretern der Vertragsparteien Einstimmigkeit zu erzielen. Ist

Einstimmigkeit nicht möglich, so teilt die Facharbeitsgruppe etwaige Minderheitsmeinungen der betreffenden Vertreter mit.

Teil B – Vorbereitung für das Recycling von Schiffen

Regel 8 – Allgemeine Vorschriften

Für zum Recycling bestimmte Schiffe gilt Folgendes:

- .1 Sie werden nur in Abwrackeinrichtungen recycelt,
 - .1 die nach diesem Übereinkommen zugelassen worden sind;
 - .2 die die uneingeschränkte Zulassung für alle Recyclingvorgänge haben, hinsichtlich derer im Schiffsrecyclingplan festgelegt ist, dass sie in der angegebenen Abwrackeinrichtung oder in den angegebenen Abwrackeinrichtungen durchzuführen sind;
- .2 sie werden vor der Ankunft in einer Abwrackeinrichtung so betrieben, dass die Menge an Ladungsrückständen, verbleibendem ölhaltigen Brennstoff und an Bord verbleibenden Abfällen auf ein Mindestmaß verringert wird;
- .3 wenn es sich um ein Tankschiff handelt, müssen sich die Ladetanks und der Pumpenraum oder die Pumpenräume bei der Ankunft in der Abwrackeinrichtung in einem Zustand befinden, der bei der Zeugniserteilung im Einklang mit innerstaatlichen Gesetzen, sonstigen Vorschriften und Politiken der Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich die Abwrackeinrichtung betrieben wird, als „sicher zum Begehen“ oder „sicher für feuergefährliche Arbeiten-“ oder beides bezeichnet werden kann;
- .4 der Abwrackeinrichtung werden alle verfügbaren Informationen über das Schiff im Hinblick auf die Erstellung des in Regel 9 vorgeschriebenen Schiffsrecyclingplans zur Verfügung gestellt;
- .5 die in Regel 5 vorgeschriebene Bestandsliste wird lückenlos erstellt;
- .6 vor Beginn jeglicher Recyclingtätigkeiten muss ihnen von der Verwaltung oder der von ihr anerkannten Stelle ein Zeugnis darüber, dass das Schiff recyclingfähig ist, erteilt worden sein.

Regel 9 – Schiffsrecyclingplan

Die Abwrackeinrichtung oder die Abwrackeinrichtungen erstellen vor Beginn jeglichen Recyclings von Schiffen einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind. Für den Schiffsrecyclingplan gilt Folgendes:

- .1 Er wird unter Berücksichtigung der vom Schiffseigentümer zur Verfügung gestellten Informationen erstellt;

- .2 er wird in der Sprache abgefasst, die von der Vertragspartei akzeptiert wird, die die Abwrackeinrichtung zulässt; ist die benutzte Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so ist der Schiffsrecyclingplan in eine dieser Sprachen zu übersetzen, es sei denn, die Verwaltung hält dies nicht für erforderlich;
- .3 er enthält Angaben, die unter anderem die Festlegung, Aufrechterhaltung und Überwachung von Bedingungen betreffen, die ein sicheres Begehen und sichere feuergefährliche Arbeiten ermöglichen, und die Frage betreffen, wie die Art oder Menge der Materialien, einschließlich der im Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien aufgeführten, behandelt wird;
- .4 er muss von der zuständigen Behörde, die die Zulassung für die Abwrackeinrichtung erteilt, im Einklang mit der nach Artikel 16 Absatz 6 hinterlegten Erklärung entweder ausdrücklich oder stillschweigend genehmigt werden. Die zuständige Behörde übersendet der Abwrackeinrichtung, dem Schiffseigentümer und der Verwaltung innerhalb von drei (3) Arbeitstagen nach Eingang des Schiffsrecyclingplans gemäß Regel 24 eine schriftliche Eingangsbestätigung. Danach,
 - .1 sofern eine Vertragspartei die ausdrückliche Genehmigung des Schiffsrecyclingplans verlangt, übersendet die zuständige Behörde der Abwrackeinrichtung, dem Schiffseigentümer und der Verwaltung eine schriftliche Mitteilung über ihre Entscheidung, den Schiffsrecyclingplan zu genehmigen oder abzulehnen;
 - .2 sofern eine Vertragspartei die stillschweigende Genehmigung des Schiffsrecyclingplans verlangt, wird in der Eingangsbestätigung genau angegeben, wann die 14-tägige Überprüfungszeit endet. Die zuständige Behörde teilt der Abwrackeinrichtung, dem Schiffseigentümer und der Verwaltung innerhalb dieser 14-tägigen Überprüfungszeit etwaige schriftliche Einsprüche mit. Wurde kein schriftlicher Einspruch mitgeteilt, so gilt der Schiffsrecyclingplan als genehmigt;
- .5 nach seiner Genehmigung gemäß Absatz 4 wird er für die Prüfung durch die Verwaltung, einen ernannten Besichtigter oder eine von ihr anerkannte Stelle zugänglich gemacht;
- .6 bei Nutzung von mehr als einer Abwrackeinrichtung werden die vorgesehenen Abwrackeinrichtungen bezeichnet und genau angegeben, welche Recyclingtätigkeiten in welcher Reihenfolge in jeder zugelassenen Abwrackeinrichtung durchgeführt werden.

Teil C - Besichtigungen und Zeugniserteilung

Regel 10 – Besichtigungen

1 Schiffe, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, unterliegen den nachstehend aufgeführten Besichtigungen:

- .1 einer erstmaligen Besichtigung, bevor das Schiff in Dienst gestellt oder bevor das Internationale Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien ausgestellt wird. Bei dieser Besichtigung muss überprüft werden, ob Teil I des in Regel 5 vorgeschriebenen Bestandsverzeichnisses mit den Vorschriften dieses Übereinkommens übereinstimmt;
- .2 einer Erneuerungsbesichtigung in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre. Bei dieser Besichtigung muss überprüft werden, ob Teil I des in Regel 5 vorgeschriebenen Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien die Vorschriften dieses Übereinkommens einhält;
- .3 einer je nach Sachlage allgemeinen oder teilweisen zusätzlichen Besichtigung, die auf Ersuchen des Schiffseigentümers nach einer Änderung, einem Ersatz oder einer wesentlichen Instandsetzung des Schiffskörpers, der Ausrüstung, der Systeme, der Einrichtungen, der Anordnung und der Werkstoffe durchgeführt werden kann. Die Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, dass die Änderung, der Ersatz oder die wesentliche Instandsetzung in einer Weise durchgeführt worden ist, dass das Schiff weiterhin die Vorschriften dieses Übereinkommens einhält, und dass Teil I des Bestandsverzeichnisses gegebenenfalls geändert wird;
- .4 einer abschließenden Besichtigung vor Außerbetriebnahme des Schiffes und vor Beginn des Recyclings des Schiffes. Bei dieser Besichtigung muss überprüft werden,
 - .1 ob das in Regel 5 Absatz 4 vorgeschriebene Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien mit den Vorschriften dieses Übereinkommens unter Berücksichtigung der von der Organisation erstellten Richtlinien übereinstimmt;
 - .2 ob der in Regel 9 vorgeschriebene Schiffsrecyclingplan die in dem in Regel 5 Absatz 4 vorgeschriebenen Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien enthaltenen Angaben richtig wiedergibt und Angaben enthält, die die Festlegung, Aufrechterhaltung und Überwachung von Bedingungen betreffen, die ein sicheres Begehen und sichere feuergefährliche Arbeiten ermöglichen;
 - .3 ob die Abwrackeinrichtung oder die Abwrackeinrichtungen, in denen das Schiff recycelt werden soll, über eine gültige Zulassung nach diesem Übereinkommen verfügen.

2 Die Besichtigungen von Schiffen zum Zweck der Anwendung dieses Übereinkommens werden von Bediensteten der Verwaltung unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien durchgeführt. Jedoch kann die Verwaltung die Besichtigungen für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen.

3 Eine Verwaltung, die Besichtiger ernennt oder Stellen anerkennt, die Besichtigungen nach Absatz 2 durchführen sollen, ermächtigt diese ernannten Besichtiger oder anerkannten Stellen mindestens,

- .1 zu verlangen, dass ein Schiff, das sie besichtigen, dieses Übereinkommen einhält;
- .2 Besichtigungen und Überprüfungen durchzuführen, wenn sie von den zuständigen Behörden eines Hafenstaats, der Vertragspartei ist, darum ersucht werden.

4 Die betreffende Verwaltung ist in jedem Fall für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung verantwortlich und verpflichtet sich, die erforderlichen Vorkehrungen zur Erfüllung dieser Pflicht zu treffen.

5 Die erstmaligen Besichtigungen und die Erneuerungsbesichtigungen sollen mit den Besichtigungen abgestimmt werden, die in anderen geltenden Übereinkünften und Regelungen der Organisation vorgeschrieben sind.

Regel 11 – Ausstellung und Bestätigung von Zeugnissen

1 Nach erfolgreicher Durchführung einer erstmaligen Besichtigung oder einer Erneuerungsbesichtigung gemäß Regel 10 wird Schiffen, auf die Regel 10 Anwendung findet - ausgenommen Schiffen, bei denen gleichzeitig sowohl eine erstmalige als auch eine abschließende Besichtigung durchgeführt wird - ein Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind.

2 Nach erfolgreicher Durchführung einer gemäß Regel 10 erfolgten zusätzlichen Besichtigung wird das nach Absatz 1 ausgestellte Internationale Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien auf Ersuchen des Schiffseigentümers entweder von der Verwaltung oder von einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle bestätigt.

3 Ungeachtet der Regel 14 Absatz 2 und der Vorschriften der Regel 10 Absatz 1.2 ist das neue Zeugnis, wenn die Erneuerungsbesichtigung innerhalb von drei Monaten vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen wird, vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses liegt.

4 Wird die Erneuerungsbesichtigung nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Ablaufs des bisherigen Zeugnisses liegt.

5 Wird die Erneuerungsbesichtigung früher als drei Monate vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses abgeschlossen, so ist das neue Zeugnis vom Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung bis zu einem Tag gültig, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.

6 Wird ein Zeugnis für einen Zeitabschnitt von weniger als fünf Jahren ausgestellt, so kann die Verwaltung die Gültigkeit des Zeugnisses über das Datum des Ablaufs hinaus bis zu der in Regel 10 Absatz 1.2 bestimmten Höchstdauer verlängern.

7 Ist eine Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen und kann ein neues Zeugnis nicht vor dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord des Schiffes gebracht werden, so kann die von der Verwaltung ermächtigte Person oder Stelle das vorhandene Zeugnis bestätigen, und dieses Zeugnis wird für einen weiteren Zeitabschnitt von höchstens fünf Monaten nach dem Datum des Ablaufs als gültig anerkannt.

8 Hält sich ein Schiff zu dem Zeitpunkt, zu dem ein Zeugnis abläuft, nicht in einem Besichtigungshafen auf, so kann die Verwaltung die Geltungsdauer des Zeugnisses verlängern; diese Verlängerung darf jedoch nur zu dem Zweck gewährt werden, dem Schiff die Reise zum Besichtigungshafen zu ermöglichen, und zwar nur in Fällen, in denen dies geboten und zweckmäßig erscheint. Ein Zeugnis darf um höchstens drei Monate verlängert werden, und ein Schiff, dem eine Verlängerung gewährt wird, ist nach seiner Ankunft in dem Besichtigungshafen nicht berechtigt, aufgrund der Verlängerung diesen Hafen zu verlassen, ohne ein neues Zeugnis zu besitzen. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

9 Ein Zeugnis, das einem Schiff, das Reisen von kurzer Dauer durchführt, ausgestellt wurde und nicht nach den vorstehenden Bestimmungen verlängert wurde, kann von der Verwaltung um eine Nachfrist von bis zu einem Monat von dem darin eingetragenen Datum des Ablaufs an verlängert werden. Ist die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen, so gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses vor Gewährung der Verlängerung liegt.

10 Unter von der Verwaltung zu bestimmenden besonderen Umständen braucht ein neues Zeugnis nicht vom Datum des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses an gültig zu sein, wie es in Absatz 4, 8 oder 9 vorgeschrieben ist. Unter diesen besonderen Umständen gilt das neue Zeugnis bis zu einem Zeitpunkt, der höchstens fünf Jahre nach dem Tag des Abschlusses der Erneuerungsbesichtigung liegt.

11 Nach erfolgreicher Durchführung einer abschließenden Besichtigung gemäß Regel 10 wird Schiffen, auf die Regel 10 Anwendung findet, von der Verwaltung oder einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausgestellt, wobei die Zulassung der Abwrackeinrichtung und die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind.

12 Ein im Namen einer Vertragspartei ausgestelltes Zeugnis ist von den anderen Vertragsparteien anzuerkennen und für alle Zwecke im Rahmen dieses Übereinkommens als ebenso gültig zu betrachten wie ein von ihnen ausgestelltes Zeugnis. Zeugnisse werden von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt beziehungsweise bestätigt. In jedem Fall übernimmt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

Regel 12 – Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei

1 Eine andere Vertragspartei kann auf Ersuchen der Verwaltung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieser Anlage ein Zeugnis ausstellen oder ausstellen lassen und, sofern angebracht, dieses Zeugnis bestätigen oder bestätigen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, dass dieses Übereinkommen eingehalten wird.

2 Der ersuchenden Verwaltung werden so bald wie möglich eine Kopie des Zeugnisses und eine Kopie des Besichtigungsberichts übermittelt.

3 Ein solches Zeugnis muss die Feststellung enthalten, dass es auf Ersuchen der Verwaltung ausgestellt wurde; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein von der Verwaltung ausgestellttes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

4 Einem Schiff, das berechtigt ist, die Flagge eines Staates zu führen, der nicht Vertragspartei ist, darf kein Zeugnis ausgestellt werden.

Regel 13 – Form der Zeugnisse

Die Zeugnisse werden in einer Amtssprache der ausstellenden Vertragspartei und in der Form abgefasst, die dem in den Anhängen 3 und 4 wiedergegebenen Muster entspricht. Ist die benutzte Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten. Die Verwaltung kann jedoch Schiffen, die keine Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen durchführen, die der Hoheitsgewalt anderer Vertragsparteien dieses Übereinkommens unterliegen, ein nur in einer Amtssprache der ausstellenden Vertragspartei abgefasstes Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien ausstellen, und sie kann Schiffen, die in Abwrackeinrichtungen recycelt werden, die im Hoheitsbereich der ausstellenden Vertragspartei liegen, ein nur in einer Amtssprache dieser Vertragspartei abgefasstes Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausstellen.

Regel 14 – Geltungsdauer und Gültigkeit der Zeugnisse

1 Ein nach Regel 11 oder 12 ausgestellttes Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien wird in jedem der nachstehenden Fälle ungültig:

- .1 wenn der Zustand des Schiffes den Angaben in dem Zeugnis im Wesentlichen nicht entspricht, einschließlich der Fälle, in denen Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien nicht im Einklang mit den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien ordnungsgemäß geführt und aktualisiert wird, um Änderungen der Bauausführung und der Ausrüstung widerzuspiegeln;
- .2 sobald das Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt. Ein neues Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn die das neue Zeugnis ausstellende Vertragspartei sich vergewissert hat, dass das Schiff Regel 10 einhält. Bei einem Überwechseln zwischen Vertragsparteien übermittelt die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff bisher zu führen berechtigt war, wenn sie innerhalb von drei Monaten nach dem Überwechseln darum ersucht wird, der Verwaltung so bald wie möglich Kopien der Zeugnisse, die das Schiff vor dem Überwechseln mitführte, sowie, falls vorhanden, Kopien der entsprechenden Besichtigungsberichte;
- .3 wenn die Erneuerungsbesichtigung nicht innerhalb der in Regel 10 Absatz 1 und in Regel 11 bestimmten Zeitabschnitte abgeschlossen wird oder
- .4 wenn das Zeugnis nicht nach Regel 11 oder 12 bestätigt wurde.

2 Ein Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien wird für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren ausgestellt.

3 Ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit wird für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitabschnitt von höchstens drei Monaten ausgestellt.

4 Ein nach Regel 11 oder 12 ausgestellt Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit wird ungültig, wenn der Zustand des Schiffes den Angaben in dem Zeugnis im Wesentlichen nicht entspricht.

5 Das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit kann von der Verwaltung oder einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle für eine einzelne direkte Reise zur Abwrackeinrichtung verlängert werden.

Kapitel 3 – Vorschriften für Abwrackeinrichtungen

Regel 15 – Regelungen betreffend Abwrackeinrichtungen

1 Jede Vertragspartei legt die gesetzlichen Bestimmungen, sonstigen Vorschriften und Normen fest, die erforderlich sind, um sicherzustellen, dass Abwrackeinrichtungen in Übereinstimmung mit den Regeln dieses Übereinkommens in einer sicheren und umweltgerechten Weise entworfen, gebaut und betrieben werden.

2 Jede Vertragspartei führt ein Verfahren für die Zulassung von Abwrackeinrichtungen mit solchen Bedingungen ein, dass sichergestellt ist, dass diese Abwrackeinrichtungen die Vorschriften dieses Übereinkommens einhalten.

3 Jede Vertragspartei führt ein Verfahren ein, durch das sichergestellt wird, dass Abwrackeinrichtungen die Vorschriften dieses Kapitels einhalten; dazu gehört auch die Festlegung und wirksame Anwendung von Bestimmungen betreffend Überprüfungen, Überwachung und Durchsetzung, einschließlich Betretungs- und Probennahmebefugnisse. Ein solches Verfahren kann ein Prüfsystem enthalten, das von der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden oder einer von der Vertragspartei anerkannten Stelle angewandt wird, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind; die Ergebnisse dieser Prüfungen sollen an die Organisation weitergeleitet werden.

4 Jede Vertragspartei bezeichnet eine oder mehrere zuständige Behörden sowie eine einzige Kontaktstelle, an die sich die Organisation, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens und andere beteiligte Stellen in Angelegenheiten wenden können, die mit Abwrackeinrichtungen in Zusammenhang stehen, die im Hoheitsbereich dieser Vertragspartei betrieben werden.

Regel 16 – Zulassung von Abwrackeinrichtungen

1 Abwrackeinrichtungen, die Schiffe recyceln, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, oder Schiffe, die nach Artikel 3 Absatz 4 entsprechend behandelt werden, werden von einer Vertragspartei unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zugelassen.

2 Die Zulassung wird von der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden vorgenommen und umfasst die Überprüfung der in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Unterlagen und eine Vor-Ort-Kontrolle. Die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden können die Zulassung von Abwrackeinrichtungen jedoch von ihr anerkannten Stellen übertragen.

3 Die Vertragspartei teilt der Organisation zur Weiterleitung an die anderen Vertragsparteien die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen mit, die mit der den anerkannten Stellen übertragenen Befugnis verbunden sind. In jedem Fall behält die zuständige Behörde oder behalten die zuständigen Behörden die volle Verantwortung für die erteilten Zulassungen.

4 Die Zulassung wird in der Form abgefasst, die dem in Anhang 5 wiedergegebenen Muster entspricht. Ist die benutzte Sprache weder Englisch noch Französisch noch Spanisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

5 Die Zulassung ist für einen von der Vertragspartei bestimmten Zeitabschnitt von höchstens fünf Jahren gültig. Die Vertragspartei legt die Bedingungen fest, unter denen die Zulassung erteilt, entzogen, ausgesetzt, geändert oder verlängert wird, und teilt diese Bedingungen den Abwrackeinrichtungen mit. Lehnt eine Abwrackeinrichtung eine Überprüfung durch die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden oder die in ihrem Namen tätige anerkannte Stelle ab, so wird die Zulassung ausgesetzt oder entzogen.

6 Haben Zwischenfälle oder Maßnahmen in der Abwrackeinrichtung zur Folge, dass die Bedingungen für die Zulassung nicht mehr erfüllt sind, so unterrichtet die Abwrackeinrichtung die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden. Die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden können dann beschließen, die Zulassung auszusetzen oder zu entziehen oder von der Abwrackeinrichtung Abhilfemaßnahmen verlangen.

Regel 17 – Allgemeine Vorschriften

1 Von einer Vertragspartei zugelassene Abwrackeinrichtungen führen Managementsysteme, Verfahren und Techniken ein, die weder für die betroffenen Arbeiter noch für die Bevölkerung in der Umgebung der Abwrackeinrichtung ein gesundheitliches Risiko darstellen und durch das Recycling von Schiffen verursachte nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt verhüten, verringern, auf ein Mindestmaß beschränken und, soweit praktisch durchführbar, beheben, wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind.

2 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen werden in Bezug auf Schiffe, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, oder Schiffe, die nach Artikel 3 Absatz 4 entsprechend behandelt werden,

- .1 nur Schiffe annehmen,
 - .1 die dieses Übereinkommens einhalten, beziehungsweise
 - .2 die den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;
- .2 nur Schiffe annehmen, für deren Recycling sie eine Zulassung haben;

- .3 die Unterlagen zu ihrer Zulassung bereithalten, falls solche Unterlagen von einem Schiffseigentümer verlangt werden, der erwägt, ein Schiff in der betreffenden Abwrackeinrichtung recyceln zu lassen.

Regel 18 – Betriebsplan der Abwrackeinrichtung

Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen erstellen einen Betriebsplan der Abwrackeinrichtung. Der Plan wird durch den Aufsichtsrat oder das entsprechende Leitungsorgan des Recyclingunternehmens genehmigt; er enthält

- .1 ein Konzept, das die Sicherheit der Arbeiter und den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt gewährleistet, einschließlich der Festlegung von Zielen, die zum Gegenstand haben, die nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt durch das Recycling von Schiffen auf ein Mindestmaß zu beschränken und, soweit praktisch durchführbar, zu beheben;
- .2 ein System, um die Durchführung der in diesem Übereinkommen festgelegten Vorschriften, die Erreichung der im Konzept des Recyclingunternehmens festgelegten Ziele und die ständige Verbesserung der Verfahren und Normen zu gewährleisten, die bei den Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen angewandt werden;
- .3 die Festlegung von Aufgaben und Zuständigkeiten der Arbeitgeber und der Arbeiter bei der Ausführung der Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen;
- .4 ein Programm für die angemessene Unterrichtung und Schulung von Arbeitern im Hinblick auf einen sicheren und umweltgerechten Betrieb der Abwrackeinrichtung;
- .5 einen Notfallbereitschafts- und Hilfsplan;
- .6 ein System zur Leistungskontrolle beim Recycling von Schiffen;
- .7 ein Aufzeichnungssystem über die Durchführung des Recyclings von Schiffen;
- .8 ein Meldesystem für austretende Stoffe, Emissionen, Zwischenfälle und Unfälle, die die Sicherheit der Arbeiter, die menschliche Gesundheit und die Umwelt schädigen oder möglicherweise schädigen;
- .9 ein Meldesystem für berufsbedingte Krankheiten, Unfälle, Verletzungen und andere nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit der Arbeiter und die menschliche Gesundheit,

wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind.

Regel 19 – Verhütung nachteiliger Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt

Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen führen Verfahren ein und wenden sie an, um

- .1 Explosionen, Brände und sonstige mangelhafte Sicherheitsbedingungen zu verhüten, indem sie sicherstellen, dass während des gesamten Recyclings von Schiffen Bedingungen und Verfahren festgelegt, aufrechterhalten und überwacht werden, die sichere feuergefährliche Arbeiten ermöglichen;
- .2 einen Schaden aufgrund gefährlicher Luftverhältnisse und sonstiger mangelhafter Sicherheitsbedingungen zu verhüten, indem sie sicherstellen, dass während des gesamten Recyclings von Schiffen in den Bereichen des Schiffes, einschließlich enger und geschlossener Bereiche, Bedingungen und Verfahren festgelegt, aufrechterhalten und überwacht werden, die ein sicheres Begehen ermöglichen;
- .3 sonstige Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und Verletzungen oder andere nachteilige Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu verhüten;
- .4 das Austreten von Flüssigkeiten oder Emissionen, die die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt möglicherweise schädigen, während des gesamten Recyclings von Schiffen zu verhüten,

wobei die von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen sind.

Regel 20 – Sichere und umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Materialien

1 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen gewährleisten die sichere und umweltgerechte Entfernung aller gefährlichen Materialien, die in einem Schiff, dem nach Regel 11 oder 12 ein Zeugnis erteilt wurde, enthalten sind. Die für die Recyclingarbeiten verantwortliche Person oder die dafür verantwortlichen Personen und die Arbeiter müssen mit den für ihre Aufgaben einschlägigen Vorschriften dieses Übereinkommens vertraut sein und insbesondere das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien und den Schiffsrecyclingplan vor und während der Entfernung von gefährlichen Materialien aktiv nutzen.

2 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen stellen sicher, dass unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien alle im Bestandsverzeichnis aufgeführten gefährlichen Materialien vor der Durchführung von Schneidarbeiten durch fachlich geschulte und geeignet ausgerüstete Arbeiter soweit irgend möglich ermittelt, gekennzeichnet, verpackt und entfernt werden, insbesondere

- .1 gefährliche Flüssigkeiten, Rückstände und Sedimente;
- .2 Stoffe oder Gegenstände, die Schwermetalle wie Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertiges Chrom enthalten;
- .3 Farben und Beschichtungen, die leicht entzündlich sind und/oder zu giftigen Freisetzungen führen;

- .4 Asbest und asbesthaltige Materialien;
- .5 PCB und PCB-haltige Materialien, wobei sicherzustellen ist, dass der Einsatz wärmeerzeugender Geräte während solcher Arbeiten vermieden wird;
- .6 FCKW und Halone;
- .7 weitere hier nicht aufgeführte gefährliche Materialien, die nicht Teil des Schiffskörpers sind.

3 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen ermöglichen und gewährleisten die sichere und umweltgerechte Behandlung aller gefährlichen Materialien und Abfälle, die aus dem in der betreffenden Abwrackeinrichtung recycelten Schiff entfernt werden. Es sind Standorte für die Behandlung und Entsorgung der Abfälle anzugeben, um die weitere sichere und umweltgerechte Behandlung der Materialien zu ermöglichen.

4 Alle bei den Recyclingtätigkeiten entstehenden Abfälle werden getrennt von recyclingfähigen Materialien und Ausrüstungsgegenständen gehalten, gekennzeichnet, unter geeigneten Bedingungen, die keine Gefahr für die Arbeiter, die menschliche Gesundheit oder die Umwelt darstellen, gelagert und nur an solche Anlagen zur Abfallbehandlung verbracht, die eine Zulassung dafür haben, sie in sicherer und umweltgerechter Weise zu behandeln und zu entsorgen.

Regel 21 – Notfallvorsorge und Notfallbekämpfung

1 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen erstellen einen Notfallplan und bringen ihn stets auf den neuesten Stand. Der Plan wird unter Berücksichtigung des Standorts und der Umgebung der Abwrackeinrichtung erstellt und muss den Umfang und die Art der mit jedem Schiffsrecyclingvorgang verbundenen Tätigkeiten berücksichtigen. Außerdem muss der Plan

- .1 sicherstellen, dass die notwendige Ausrüstung und die in einem Notfall zu befolgenden Verfahren bereitstehen und dass regelmäßig Übungen durchgeführt werden;
- .2 sicherstellen, dass die notwendigen Informationen, die interne Kommunikation und die Koordinierung gegeben sind, um alle Personen und die Umwelt bei einem Notfall in der Abwrackeinrichtung zu schützen;
- .3 die Kommunikation mit der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden, der Umgebung und den Notfalldiensten sowie deren Unterrichtung vorsehen;
- .4 Erste Hilfe und medizinische Versorgung, Brandbekämpfung und Evakuierung aller Personen in der Abwrackeinrichtung sowie Umweltschutzmaßnahmen vorsehen;
- .5 eine angemessene Unterrichtung und Schulung aller Arbeiter der Abwrackeinrichtung auf allen Ebenen und entsprechend ihren Zuständigkeiten vorsehen, einschließlich regelmäßiger Übungen zum Katastrophenschutz und zur Notfallvorsorge und Notfallbekämpfung.

Regel 22 – Sicherheit und Schulung der Arbeiter

1 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen gewährleisten die Sicherheit der Arbeiter unter anderem durch folgende Maßnahmen:

- .1 Sicherstellen der Verfügbarkeit, Instandhaltung und Benutzung einer persönlichen Schutzausrüstung und Schutzkleidung, die für alle Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen erforderlich ist;
- .2 Sicherstellen von Schulungsprogrammen, um die Arbeiter in die Lage zu versetzen, alle ihnen aufgetragenen Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen sicher auszuführen;
- .3 Sicherstellen, dass alle Arbeiter der Abwrackeinrichtung vor der Ausführung von Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen in ausreichender Weise geschult und mit der Einrichtung vertraut gemacht worden sind.

2 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen stellen eine persönliche Schutzausrüstung zur Verfügung und stellen deren Verwendung für Arbeiten sicher, bei denen sie notwendig ist; zu dieser Schutzausrüstung gehören

- .1 Kopfschutz;
- .2 Gesichts- und Augenschutz;
- .3 Hand- und Fußschutz;
- .4 Atemschutzausrüstung;
- .5 Gehörschutz;
- .6 Strahlenschutz;
- .7 Fallschutz;
- .8 geeignete Kleidung.

3 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen können bei der Schulung der Arbeiter zusammenarbeiten. Unter Berücksichtigung der von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien müssen die in Absatz 1.2 genannten Schulungsprogramme

- .1 alle Arbeiter, einschließlich des Personals von Subunternehmern, und Angestellte der Abwrackeinrichtung einbeziehen;
- .2 von fachkundigen Personen durchgeführt werden;
- .3 Erst- und Wiederholungsschulungen in geeigneten Zeitabständen vorsehen;
- .4 eine Teilnehmerbewertung der Schulung hinsichtlich ihres Verständnisses und ihrer Lernerfolge enthalten;
- .5 in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und, falls erforderlich, geändert werden;
- .6 dokumentiert werden.

Regel 23 – Meldung von Zwischenfällen, Unfällen, berufsbedingten Krankheiten und Langzeitauswirkungen

1 Die von einer Vertragspartei zugelassenen Abwrackeinrichtungen melden der zuständigen Behörde oder den zuständigen Behörden alle Zwischenfälle, Unfälle, berufsbedingten Krankheiten oder Langzeitauswirkungen, die eine Gefahr für die Sicherheit der Arbeiter, die menschliche Gesundheit und die Umwelt darstellen oder möglicherweise darstellen.

2 Die Meldungen müssen eine Beschreibung des Zwischenfalls, des Unfalls, der berufsbedingten Krankheit oder der Langzeitauswirkungen, ihrer Ursache, der ergriffenen Maßnahmen sowie der Folgen und der zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen enthalten.

Kapitel 4 – Meldevorschriften

Regel 24 – Erstmitteilung und Meldevorschriften

1 Ein Schiffseigentümer teilt der Verwaltung rechtzeitig schriftlich die Absicht mit, ein Schiff recyceln zu lassen, um die Verwaltung in die Lage zu versetzen, Vorbereitungen für die in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Besichtigungen und die darin vorgeschriebene Zeugniserteilung zu treffen.

2 Eine Abwrackeinrichtung, die sich darauf vorbereitet, ein Schiff zum Recycling anzunehmen, teilt ihrer zuständigen Behörde oder ihren zuständigen Behörden diese Absicht rechtzeitig schriftlich mit. Die Mitteilung enthält mindestens die folgenden Angaben zum Schiff:

- .1 Name des Staates, dessen Flagge zu führen das Schiff berechtigt ist;
- .2 Datum, an dem das Schiff in diesem Staat in das Schiffsregister eingetragen worden ist;
- .3 Schiffsidentifikationsnummer (IMO-Nummer);
- .4 Rumpfnr. am Tag der Ablieferung des neuen Schiffes;
- .5 Name und Typ des Schiffes;
- .6 Heimathafen des Schiffes;
- .7 Name und Anschrift des Schiffseigentümers sowie IMO-Identifikationsnummer für eingetragene Schiffseigentümer;
- .8 Name und Anschrift des Unternehmens sowie IMO-Identifikationsnummer für Unternehmen;
- .9 Bezeichnung aller Klassifikationsgesellschaften, von denen das Schiff klassifiziert worden ist;

- .10 die wichtigsten Angaben zum Schiff (Länge über alles), Breite (auf Mallkante gemessen), Seitenhöhe (auf Mallkante gemessen), Eigengewicht, Brutto- und Nettoraumzahl sowie Maschinentyp und Auslegung);
- .11 Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien;
- .12 Entwurf des Schiffsrecyclingplans, der nach Regel 9 genehmigt werden soll.

3 Wenn das für das Recycling bestimmte Schiff das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit erhalten hat, meldet die Abwrackeinrichtung ihrer zuständigen Behörde oder ihren zuständigen Behörden den geplanten Beginn des Recyclings. Die Meldung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Meldeformular in Anhang 6 und muss mindestens eine Kopie des Internationalen Zeugnisses über die Recyclingfähigkeit enthalten. Mit dem Recycling des Schiffes darf vor der Abgabe der Meldung nicht begonnen werden.

Regel 25 – Meldung nach Abschluss der Arbeiten

Nach Abschluss des teilweisen oder vollständigen Recyclings eines Schiffes in Übereinstimmung mit den Vorschriften dieses Übereinkommens wird von der Abwrackeinrichtung eine Erklärung über den Abschluss der Arbeiten ausgestellt und an ihre zuständige Behörde oder ihre zuständigen Behörden weitergeleitet. Die Meldung muss so verfasst sein, wie es in Anhang 7 gezeigt ist. Die zuständige Behörde oder die zuständigen Behörden übermitteln der Verwaltung, die das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit erteilt hat, eine Kopie der Erklärung. Die Erklärung wird innerhalb von 14 Tagen nach Abschluss des teilweisen oder vollständigen Recyclings des Schiffes in Übereinstimmung mit dem Schiffsrecyclingplan ausgestellt und enthält einen Bericht über etwaige Zwischenfälle und Unfälle, die die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt schädigen.

Anhang 1

Beschränkung der gefährlichen Materialien

Gefährliches Material	Begriffsbestimmungen	Beschränkungsmaßnahmen
Asbest	Asbesthaltige Materialien	Bei allen Schiffen ist der Neueinbau von asbesthaltigen Materialien verboten.
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen	<p>Der Ausdruck „Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen“ bezeichnet geregelte Stoffe im Sinne des Artikels 1 Nummer 4 des Montrealer Protokolls von 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, welche in Anlage A, B, C oder E des genannten Protokolls in seiner zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung der vorliegenden Anlage geltenden Fassung aufgeführt sind.</p> <p>Zu den Stoffen, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, welche an Bord von Schiffen vorkommen können, gehören unter anderem die folgenden: Halon 1211 Bromchlordifluormethan Halon 1301 Bromtrifluormethan Halon 2402 1,2-Dibrom-1,1,2,2-tetrafluorethan (auch unter der Bezeichnung Halon 114B2 bekannt) CFC-11 Trichlorfluormethan CFC-12 Dichlordifluormethan CFC-113 1,1,2-Trichlor-1,2,2-trifluorethan CFC-1,2-Dichlor-1,1,2,2-tetrafluorethan CFC-115 Chlorpentafluorethan</p>	Neueinbauten, die Stoffe enthalten, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, sind auf allen Schiffen verboten; Neueinbauten, die teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe enthalten, sind jedoch bis zum 1. Januar 2020 zulässig.
Polychlorierte Biphenyle (PCB)	Der Ausdruck „polychlorierte Biphenyle“ bezeichnet aromatische Verbindungen, die so zusammengesetzt sind, dass die Wasserstoffatome auf dem Biphenylmolekül (zwei Benzolringe, die durch eine Einfachverbindung von Kohlenstoffatomen verbunden sind) durch bis zu zehn Chloratome ersetzt werden können.	Bei allen Schiffen ist der Neueinbau von Materialien, die polychlorierte Biphenyle enthalten, verboten.
Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen verwendet werden, und Bewuchsschutzsysteme	Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen verwendet werden, und Bewuchsschutzsysteme im Sinne der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 2001 über die Beschränkung des Einsatzes schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen (AFS-Übereinkommen) in seiner zum Zeitpunkt der Anwendung oder Auslegung der	1. Auf keinem Schiff dürfen Bewuchsschutzsysteme, die zinnorganische Verbindungen als Biozide enthalten, oder andere Bewuchsschutzsysteme, deren Aufbringung oder Verwendung nach dem AFS-Übereinkommen

Gefährliches Material	Begriffsbestimmungen	Beschränkungsmaßnahmen
	vorliegenden Anlage geltenden Fassung.	verboten ist, aufgebracht werden. 2. Auf neuen Schiffen und bei Neueinbauten auf Schiffen dürfen Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen verwendet werden, oder Bewuchsschutzsysteme nicht in einer Weise aufgebracht oder verwendet werden, die mit dem AFS-Übereinkommen unvereinbar ist.

Anhang 2**Liste von Einträgen, die mindestens im Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien enthalten sein müssen**

Alle in Anhang 1 aufgeführten gefährlichen Materialien
Cadmium und Cadmiumverbindungen
Sechswertiges Chrom und sechswertige Chromverbindungen
Blei und Bleiverbindungen
Quecksilber und Quecksilberverbindungen
Polybromierte Biphenyle (PBB)
Polybromierte Diphenylether (PBDE)
Polychlorierte Naphtaline (mehr als 3 Chloratome)
Radioaktive Stoffe
Bestimmte kurzkettige chlorierte Paraffine (Alkane, C10-C13, Chlor)

Anhang 3

Muster des Internationalen Zeugnisses über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien

Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien

(Anmerkung: Dieses Zeugnis ist durch Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien zu ergänzen.)

(Dienstsiegel) _____ (Staat)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

durch.....

(vollständige Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten Person oder Stelle)

Angaben zum Schiff

Name des Schiffes	
Unterscheidungssignal	
Heimathafen	
Bruttoreaumzahl/-gehalt	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigentümers	
IMO-Identifikationsnummer für eingetragene Eigentümer	
IMO-Identifikationsnummer für Unternehmen	
Baudatum	

Angaben zu Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien

Identifikations-/Prüfnummer des Teiles I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien:

Anmerkung: Teil I des in Regel 5 der Anlage vorgeschriebenen Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien ist ein wesentlicher Bestandteil des Internationalen Zeugnisses über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien und muss dem Internationalen Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der

gefährlichen Materialien immer beiliegen. Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien soll auf der Grundlage des Standardformulars, das in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien enthalten ist, erstellt werden.

Hiermit wird bescheinigt, dass

1. das Schiff nach Regel 10 der Anlage des Übereinkommens besichtigt worden ist und
2. die Besichtigung ergeben hat, dass Teil I des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien in jeder Hinsicht den anwendbaren Vorschriften dieses Übereinkommens entspricht.

Abschlussdatum der Besichtigung, auf der dieses Zeugnis beruht:
(TT/MM/JJJJ)

Dieses Zeugnis gilt bis(TT/MM/JJJJ)

Ausgestellt in.....
(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

(TT/MM/JJJJ)
(Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift des ordnungsgemäß
ermächtigten Bediensteten,
der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk zur Verlängerung des Zeugnisses, wenn es weniger als fünf Jahre gültig ist
und Regel 11 Absatz 6 Anwendung findet ***

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens, und dieses
Zeugnis wird nach Regel 11 Absatz 6 der Anlage des Übereinkommens bis zum
.....(TT/MM/JJJJ) als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(*Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten*)

Ort:

Datum:.....(TT/MM/JJJJ)
(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk, wenn die Erneuerungsbesichtigung abgeschlossen worden ist und Regel 11
Absatz 7 Anwendung findet ***

Das Schiff entspricht den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens, und dieses
Zeugnis wird nach Regel 11 Absatz 7 der Anlage des Übereinkommens bis zum
.....(TT/MM/JJJJ) als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(*Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten*)

Ort:

Datum:..... (TT/MM/JJJJ)
(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

* Diese Seite des Vermerks wird bei der Besichtigung kopiert und dem Zeugnis beigelegt, sofern die Verwaltung dies für notwendig hält.

Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis zum Erreichen des Besichtigungshafens oder um eine Nachfrist, wenn Regel 11 Absatz 8 oder 9 Anwendung findet*

Dieses Zeugnis wird nach Regel 11 Absatz 8 oder 9** der Anlage des Übereinkommens bis zum(TT/MM/JJJJ) als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(*Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten*)

Ort:

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

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

Vermerk über eine zusätzliche Besichtigung*

Bei einer zusätzlichen Besichtigung nach Regel 10 der Anlage des Übereinkommens wurde festgestellt, dass das Schiff den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens entspricht.

gezeichnet:
(*Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten*)

Ort:

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

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

* Diese Seite des Vermerks wird bei der Besichtigung kopiert und dem Zeugnis beigelegt, sofern die Verwaltung dies für notwendig hält.

** Nichtzutreffendes streichen

Anhang 4

Muster des Internationalen Zeugnisses über die Recyclingfähigkeit

Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit

(Anmerkung: Dieses Zeugnis ist durch das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien und den Schiffsrecyclingplan zu ergänzen.)

(Dienstsiegel)

(Staat)

Ausgestellt nach dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

durch.....
(vollständige Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten Person oder Stelle)

Angaben zum Schiff

Name des Schiffes	
Unterscheidungssignal	
Heimathafen	
Bruttoraumzahl/-gehalt	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigentümers	
IMO-Identifikationsnummer für eingetragene Eigentümer	
IMO-Identifikationsnummer für Unternehmen	
Baudatum	

Angaben zu der Abwrackeinrichtung oder den Abwrackeinrichtungen

Name der Abwrackeinrichtung	
Kennnummer des Recyclingunternehmens*	
vollständige Anschrift	
Datum des Ablaufs der Zulassung	

* Diese Nummer ist in der Zulassung zur Durchführung des Recyclings von Schiffen enthalten.

Angaben zum Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien

Identifikations-/Prüfnummer des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien:

Anmerkung: Das in Regel 5 der Anlage des Übereinkommens vorgeschriebene Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien ist ein wesentlicher Bestandteil des Internationalen Zeugnisses über die Recyclingfähigkeit und muss dem Internationalen Zeugnis über die Recyclingfähigkeit immer beiliegen. Das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien soll auf der Grundlage des Standardformulars, das in den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien enthalten ist, erstellt werden.

Angaben zum Schiffsrecyclingplan

Identifikations-/Prüfnummer des Schiffsrecyclingplans:

Anmerkung: Der in Regel 9 der Anlage des Übereinkommens vorgeschriebene Schiffsrecyclingplan ist ein wesentlicher Bestandteil des Internationalen Zeugnisses über die Recyclingfähigkeit und muss dem Internationalen Zeugnis über die Recyclingfähigkeit immer beiliegen.

Hiermit wird bescheinigt, dass

- 1 das Schiff nach Regel 10 der Anlage des Übereinkommens besichtigt worden ist;
- 2 das Schiff über ein gültiges Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien nach Regel 5 der Anlage des Übereinkommens verfügt;
- 3 der in Regel 9 vorgeschriebene Schiffsrecyclingplan die im in Regel 5 Absatz 4 vorgeschriebenen Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien enthaltenen Angaben richtig wiedergibt und Angaben enthält, die die Festlegung, Aufrechterhaltung und Überwachung von Bedingungen betreffen, die ein sicheres Begehen und sichere feuergefährliche Arbeiten ermöglichen;
- 4 die Abwrackeinrichtung oder die Abwrackeinrichtungen, in denen das Schiff recycelt werden soll, über eine gültige Zulassung nach diesem Übereinkommen verfügen.

Dieses Zeugnis gilt bis (TT/MM/JJJJ).....

(Datum).

Ausgestellt in.....

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

(TT/MM/JJJJ)
 (Datum der Ausstellung)

.....
 (Unterschrift des ordnungsgemäß
 ermächtigten Bediensteten,
 der das Zeugnis ausstellt)

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Vermerk zur Verlängerung der Gültigkeit des Zeugnisses bis
zum Erreichen des Hafens der Abwrackeinrichtung bei einer Nachfrist, wenn Regel 14
Absatz 5 Anwendung findet***

Dieses Zeugnis wird nach Regel 14 Absatz 5 der Anlage des Übereinkommens für eine
einzelne direkte Reise

vom Hafen

zum Hafen

als gültig anerkannt.

gezeichnet:
(*Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten*)

Ort:

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

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

* Diese Seite der Bestätigung wird kopiert und dem Zeugnis beigelegt, sofern die Verwaltung dies für notwendig hält.

Anhang 5

Muster der Zulassung von Abwrackeinrichtungen

Zulassungsdokument für die Durchführung des Recyclings von Schiffen nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen

Erteilt nach dem Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

durch

(vollständige Bezeichnung der nach dem Übereinkommen zuständigen Behörde)

Name der Abwrackeinrichtung	
Kennnummer des Recyclingunternehmens	
Vollständige Anschrift der Abwrackeinrichtung	
Hauptansprechpartner	
Telefonnummer	
E-Mail-Adresse	
Name, Anschrift und Kontaktdaten des Inhaberunternehmens	
Arbeitssprache(n)	

Hiermit wird bestätigt, dass die Abwrackeinrichtung Managementsysteme, Verfahren und Techniken in Übereinstimmung mit den Kapiteln 3 und 4 der Anlage des Übereinkommens eingeführt hat.

Diese Zulassung gilt bis und unterliegt den in der angefügten Beilage aufgeführten Beschränkungen.

Diese Zulassung kann in Übereinstimmung mit Regel 16 der Anlage des Übereinkommens geändert, ausgesetzt, entzogen oder in regelmäßigen Abständen verlängert werden.

Erteilt in

.....
(Ort der Erteilung der Zulassung)

(TT/MM/JJJJ)

(Datum der Erteilung)

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Zulassung erteilt)

.....
(Name und Amtsbezeichnung des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Zulassung erteilt, in Maschinenschrift)

(Siegel bzw. Stempel der Behörde)

**Beilage zum
Zulassungsdokument für die Durchführung des Recyclings von Schiffen nach dem
Internationalen Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und
umweltgerechte Recycling von Schiffen**

Anmerkungen:

- 1 Diese Aufzeichnung ist mit dem Zulassungsdokument fest zu verbinden. Das Zulassungsdokument muss jederzeit in der Abwrackeinrichtung verfügbar sein.
- 2 Alle Verfahren, Pläne und anderen Dokumente, die von der Abwrackeinrichtung erstellt werden und aufgrund der Bedingungen, unter denen die Zulassung erteilt worden ist, erforderlich sind, müssen in der Arbeitssprache der Abwrackeinrichtung und in Englisch, Französisch oder Spanisch vorliegen.
- 3 Die Zulassung unterliegt den in dieser Beilage festgelegten Beschränkungen.

1. Allgemeine Bedingungen

1.1 Vorschriften des Übereinkommens

Die Abwrackeinrichtung hält die Vorschriften ein, denen zufolge sie in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen sicher und umweltgerecht entworfen, gebaut und betrieben werden muss; dies schließt die einschlägigen Vorschriften folgender Regeln ein:

- Regel 16 - Zulassung von Abwrackeinrichtungen
- Regel 17 - Allgemeine Vorschriften
- Regel 18 - Betriebsplan der Abwrackeinrichtung
- Regel 19 - Verhütung nachteiliger Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt
- Regel 20 - Sichere und umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Materialien
- Regel 21 - Notfallvorsorge und Notfallbekämpfung
- Regel 22 - Sicherheit und Schulung der Arbeiter
- Regel 23 - Meldung von Zwischenfällen, Unfällen, berufsbedingten Krankheiten und Langzeitauswirkungen
- Regel 24 - Erstmitteilung und Meldevorschriften
- Regel 25 - Meldung nach Abschluss der Arbeiten

Diese Vorschriften werden der Abwrackeinrichtung auferlegt durch:

.....
(Die Erlaubnis, Lizenz oder Zulassung sowie die Rechtsnormen oder eine sonstige geltende Regelung ist anzugeben)

Identifikations-/Prüfnummer des Betriebsplans der Abwrackeinrichtung:

1.2 Annahme von Schiffen

In Bezug auf Schiffe, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, und Schiffe, die nach Artikel 3 Absatz 4 des Übereinkommens entsprechend behandelt werden, kann die Abwrackeinrichtung ein Schiff nur in Übereinstimmung mit Regel 17 der Anlage des Übereinkommens zum Recycling annehmen.

1.3 Bedingungen, die sichere feuergefährliche Arbeiten und ein sicheres Begehen ermöglichen

Die Abwrackeinrichtung ist in der Lage, während der gesamten Recyclingarbeiten Bedingungen festzulegen, aufrechtzuerhalten und zu überwachen, die sichere feuergefährliche Arbeiten und ein sicheres Begehen ermöglichen.

1.4 Behandlung von gefährlichen Materialien

Die Abwrackeinrichtung ist entworfen, gebaut, betrieben und dazu verpflichtet sicherzustellen, dass die Behandlung aller gefährlichen Materialien unter Einhaltung des Übereinkommens und aller einschlägigen örtlichen oder nationalen Regeln/Vorschriften sicher und umweltgerecht erfolgt.

1.5 Karte und Ort der Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen

Eine Karte ist beigelegt, aus der die Begrenzung der Abwrackeinrichtung und der Ort innerhalb der Einrichtung ersichtlich werden, an dem Arbeiten im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen durchgeführt werden.

2. Kapazität der Abwrackeinrichtung

2.1 Größe der Schiffe

Die Abwrackeinrichtung wird dafür zugelassen, ein Schiff zum Recycling anzunehmen, sofern folgende Größenbeschränkungen eingehalten werden:

Höchstzulässige Größe		Sonstige Beschränkungen
Länge		
Breite		
Eigengewicht		

2.2 Sichere und umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Materialien

Die Abwrackeinrichtung wird dafür zugelassen, ein Schiff, das die in der folgenden Tabelle aufgeführten gefährlichen Materialien enthält, zum Recycling anzunehmen, sofern die nachstehenden Bedingungen erfüllt werden:

Gefährliches Material (*4)	Behandlung von gefährlichen Materialien			Zulassung/ Beschränkungen
	Entfernung	Lagerung	Verarbeitung (*1)	
	J/N (*2)	J/N	J/N (*3)	
Asbest				
Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen				
Polychlorierte Biphenyle (PCB)				
Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen verwendet werden, und Bewuchsschutzsysteme				
Cadmium und Cadmiumverbindungen				
Sechswertiges Chrom und sechswertige Chromverbindungen				
Blei und Bleiverbindungen				
Quecksilber und Quecksilberverbindungen				
Polybromierte Biphenyle (PBB)				

Polybromierte Diphenylether (PBDE)				
Polychlorierte Naphtaline (mehr als 3 Chloratome)				
Radioaktive Stoffe				
Bestimmte kurzkettige Chlorparaffine (Alkane, C10-C13, Chlor)				
Gefährliche Flüssigkeiten, Rückstände und Sedimente				
Farben und Beschichtungen, die hochentzündlich sind und/oder giftige Gase abgeben				
Sonstige hier nicht aufgeführte gefährliche Materialien, die nicht Teil des Schiffskörpers sind (genau angeben)				

Anmerkungen: *1 Verarbeitung bezeichnet das Verarbeiten gefährlicher Materialien in der Abwrackeinrichtung, wie etwa

- a. die Verbrennung gefährlicher Materialien;
- b. die Rückgewinnung gefährlicher Materialien;
- c. die Behandlung ölhaltiger Rückstände.

*2 Falls ja (J), sind im Betriebsplan der Abwrackeinrichtung die zuständigen Mitarbeiter anzugeben, die ermächtigt sind, die Entfernung durchzuführen, zusammen mit der Zeugnisnummer oder sonstigen sachdienlichen Angaben.

*3 Falls nein (N), ist im Schiffsrecyclingplan anzugeben, wo die gefährlichen Materialien verarbeitet/entsorgt werden sollen.

*4 Diese gefährlichen Materialien sind in den Anhängen 1 und 2 und in Regel 20 des Übereinkommens aufgeführt.

Anhang 6

Muster der Meldung über den geplanten Beginn des Recyclings eines Schiffes

Die
(Name der Abwrackeinrichtung)

in
(vollständige Anschrift der Abwrackeinrichtung)

die nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

dafür zugelassen ist, das Recycling von Schiffen durchzuführen, wie aus der in

.....
(Ort der Erteilung der Zulassung)

durch
(vollständige Bezeichnung der nach dem Übereinkommen zuständigen Behörde)

am (TT/MM/JJJJ).....
(Datum der Erteilung der Zulassung)

erteilten Zulassung für die Durchführung des Recyclings von Schiffen ersichtlich,

meldet hiermit, dass die Abwrackeinrichtung in jeder Hinsicht bereit ist, mit dem Recycling des Schiffes zu beginnen.
(IMO-Nummer)

Das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit das nach dem Übereinkommen im Namen der Regierung von

.....
(vollständige Bezeichnung des Staates)

durch.....
(vollständige Bezeichnung der nach dem Übereinkommen ermächtigten Person oder Stelle)

am (TT/MM/JJJJ)..... ausgestellt worden ist,
(Datum der Ausstellung)

ist beigefügt.

gezeichnet

Anhang 7

Muster der Erklärung über den Abschluss des Recyclings eines Schiffes

Erklärung über den Abschluss des Recyclings eines Schiffes

Dieses Dokument ist eine Erklärung über den Abschluss des Recyclings des Schiffes

.....
 (Name des Schiffes bei der Aufnahme zum Recycling/am Abmeldungsort)

Angaben zum Schiff bei der Aufnahme zum Recycling

Unterscheidungssignal	
Heimathafen	
Bruttoreaumzahl/-gehalt	
IMO-Nummer	
Name und Anschrift des Schiffseigentümers	
IMO-Identifikationsnummer für eingetragene Eigentümer	
IMO-Identifikationsnummer für Unternehmen	
Baudatum	

Hiermit wird bestätigt, dass
 das Schiff in Übereinstimmung mit dem Schiffsrecyclingplan als Teil des Internationalen Übereinkommens von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (im Folgenden als „Übereinkommen“ bezeichnet) recycelt worden ist in

.....
 (Name und Ort der zugelassenen Abwrackeinrichtung)

und das Recycling des Schiffes nach Maßgabe des Übereinkommens abgeschlossen wurde am

(TT/MM/JJJJ).....
 (Datum des Abschlusses des Recyclings)

Ausgestellt in.....
 (Ort der Ausstellung der Erklärung über den Abschluss des Recyclings)

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

.....
 (Unterschrift des Eigentümers der Abwrackeinrichtung oder eines Vertreters, der im Namen des Eigentümers handelt)

Denkschrift

I. Allgemeines

Die Internationale Konferenz über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen hat am 18. August 2009 das Internationale Übereinkommen von Hongkong von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen (Übereinkommen von Hongkong) angenommen. Nach Artikel 17 Absatz 1 tritt das Übereinkommen 24 Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens 15 Staaten, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 40 Prozent des Bruttoreaumgehalts der Welthandelsflotte und deren Höchstvolumen ihres jährlichen Schiffsrecyclings während der vorangegangenen zehn Jahre insgesamt mindestens drei Prozent des gesamten Bruttoreumgehalts ihrer Handelsflotten ausmachen, das Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die erforderliche Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

Bis April 2018 sind dem Übereinkommen von Hongkong sechs Staaten beigetreten - Belgien, Dänemark, Frankreich, Kongo, Norwegen und Panama. Sie repräsentieren 21,23 Prozent der Welthandelsflotte. Ihr Jahres-Höchstvolumen des Schiffsrecyclings aus den Jahren 2006 bis 2015 beträgt 112.161 Bruttoreaumzahl (BRZ) und damit etwa 0,04 Prozent des Volumens ihrer Handelsflotte.

Die Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland erhöht den Anteil der Welthandelsflotte um etwa 0,56 Prozent. Das Jahres-Höchstvolumen des Schiffsrecyclings der Bundesrepublik Deutschland wird in der letzten vorliegenden Statistik des Sekretariats der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) für den Zeitraum von 2006-2015 mit 274 BRZ angegeben.

Die Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong sind für Deutschland im Wesentlichen bereits durch die 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 (VO Nr. 1257/2013) verbindlich. Die Verordnung sieht vor, dass ihre Vorschriften spätestens ab dem 31. Dezember 2018 Anwendung finden. Mit Inkrafttreten der Vierten Verordnung zur Änderungen umweltrechtlicher Vorschriften in der Seeschiffahrt vom 20. Februar 2018 (BGBl. I S. 210) am 21. Februar 2018 sind die Vorschriften der VO (EU) Nr. 1257/2013 für die

Bundesrepublik Deutschland bereits übergangsweise anzuwenden (vgl. § 30 See-Umweltverhaltensverordnung (SeeUmwVerhVO)).

Gleichzeitig wurden die erforderlichen ergänzenden Vorschriften für die Umsetzung der VO (EU) Nr. 1257/2013 geschaffen. Wo die Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong von den Vorschriften der VO (EU) Nr. 1257/2013 abweichen, wurden besondere Vorschriften für die Umsetzung des Übereinkommens von Hongkong geschaffen. Im Folgenden wird für die Umsetzung der Vorgaben des Übereinkommens von Hongkong auf die entsprechenden Vorschriften in der SeeUmwVerhVO verwiesen. Sofern sich die entsprechenden Verpflichtungen unmittelbar aus dem Unionsrecht ergeben, wird auf die geltenden Vorschriften der VO (EU) Nr. 1257/2013 verwiesen.

Die Ratifizierung des Übereinkommens von Hongkong unterstreicht und bestätigt auch die herausragende Position der IMO als zuständige Organisation für die Regelung von umweltrechtlichen Vorgaben für die Seeschiffahrt. Gleichzeitig sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union durch Beschluss des Rates vom 14. April 2014 (2014/241/EU) aufgefordert und ermächtigt dem Übereinkommen von Hongkong beizutreten. Die Europäische Union selbst kann dem Übereinkommen nicht beitreten, da nur Staaten Vertragsparteien des Übereinkommens sein können.

II. Zu den einzelnen Vorschriften des Übereinkommens von Hongkong

Das Übereinkommen von Hongkong besteht aus einer Präambel, 21 Artikeln und einer Anlage mit sieben Anhängen. Sechs Entschlüsse des Umweltausschusses der IMO (MEPC) enthalten Leitlinien, die die Vorgaben des Übereinkommens erläutern und ergänzen:

- MEPC.196(62) – Richtlinien von 2011 für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplans;
- MEPC.210(63) – Richtlinien von 2012 für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen;
- MEPC.211(63) – Richtlinien von 2012 für die Zulassung von Abwrackeinrichtungen;

- MEPC.222(64) – Richtlinien von 2012 für die Besichtigung von Schiffen und die Zeugniserteilung an Schiffe im Rahmen des Übereinkommens von Hongkong;
- MEPC.223(64) – Richtlinien von 2012 für die Überprüfung von Schiffen im Rahmen des Übereinkommens von Hongkong;
- MEPC.269 (68) – Richtlinien von 2015 für die Erstellung des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien.¹

Zur Präambel

Die Präambel enthält die Erwägungsgründe, die zur Erarbeitung des Übereinkommens geführt haben. Sie verweist insbesondere auf die wachsende Besorgnis über die Sicherheit, die Gesundheit, die Umwelt und soziale Fragen in der Schiffsrecyclingindustrie.

Zu Artikel 1 (Allgemeine Verpflichtungen):

Die Vorschrift regelt die allgemeinen Verpflichtungen der Vertragsparteien zur Durchführung, Durchsetzung und Einhaltung des Übereinkommens sowie zur Zusammenarbeit mit anderen Vertragsparteien.

Die allgemeinen Verpflichtungen der Vertragsparteien bestehen vor allem darin, den Bestimmungen des Übereinkommens in vollem Umfang Wirksamkeit zu verleihen und die weitere Entwicklung von Technologien und Verfahrensweisen zu fördern, die zu einem sicheren und umweltgerechten Recycling von Schiffen beitragen. Gleichzeitig wird klargestellt, dass Vertragsparteien, einzeln oder mit anderen zusammen, nicht gehindert sind, strengere völkerrechtskonforme Maßnahmen zu ergreifen.

Zu Artikel 2 (Begriffsbestimmungen):

Die Vorschrift enthält die für die Zwecke dieses Übereinkommens erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Artikel 3 (Anwendungsbereich):

Die Vorschrift regelt den sachlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens. Die Verpflichtungen, die sich aus den Vorschriften ergeben, betreffen vor allem Schiffe und Abwrackeinrichtungen. Vom Anwendungsbereich ausgenommen sind Schiffe mit einer BRZ unter 500 und Schiffe, die während ihrer gesamten Betriebsdauer nur

in Gewässern unter der Hoheitsgewalt ihres Flaggenstaates betrieben werden. Ausgenommen vom Anwendungsbereich sind zudem Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einer Vertragspartei gehörende oder von ihr eingesetzte Schiffe, die nicht für Handelszwecke genutzt werden. Dennoch obliegt es der Vertragspartei sicherzustellen, dass auch diese Schiffe, soweit zumutbar und durchführbar, in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Übereinkommens handeln.

Schiffe im Bundeseigentum werden in der Regel über das Verwertungsunternehmen des Bundes (VEBEG) verwertet.

Schiffe, die den Vorschriften des Kriegswaffenkontrollgesetzes unterliegen, werden daher in der Regel demilitarisiert und als Abfall deklariert veräußert. Der Käufer wird entsprechend verpflichtet, diese Schiffe abzuwracken. Damit finden im Fall der Verbringung zwischen Mitgliedstaaten der EU, in die oder aus der EU für diese Schiffe die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (ABl. L190 vom 12.7.2006, S. 1) Anwendung. In diesen Fällen wird der Käufer üblicherweise verpflichtet, für die Abfallverwertung die Beförderungsgenehmigung des Bundesministeriums des Inneren (BMI) nach dem Kriegswaffenkontrollgesetz und die Zustimmungen zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung nach der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 einzuholen. Die Abfallverbringung aus der EU darf entsprechend nur in einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einen OECD-Staat erfolgen.

Bei Schiffen, die in der Zuständigkeit des BMI betrieben werden, werden die Gefahrstoffe im Rahmen der Vorbereitung der Verwertung in Anlehnung an Anhang 1 des Übereinkommens deklariert.

Schiffe, die in der Zuständigkeit des Bundesministeriums der Verteidigung betrieben werden, werden vor der Verwertung auf gefährliche, verbotene und radioaktive Stoffe geprüft sowie auf Einrichtungen, die ionisierende Strahlen oder Laserstrahlen aussenden. Sofern solche Stoffe gefunden werden, werden sie vor der Verwertung entnommen.

In den Fällen, in denen die Schiffe als fahrtüchtige Fahrzeuge - und damit nicht als Abfälle - veräußert werden, obliegt es dem jeweiligen Käufer bzw. neuen Eigentümer, im Rahmen der Entsorgung nach Gebrauch die geltenden Vorschriften zum Schiffsrecycling

¹ Veröffentlicht im Verkehrsblatt Heft 10-2018, Nr. 88-93, Seite 370- 459.

einzuhalten. Der Verkauf fahrtüchtiger Schiffe erfolgt insbesondere bei solchen Schiffen, die im Bereich des Zivilschutzes, vor allem der Länder, eingesetzt wurden.

Die Einhaltung der Vorgaben des Übereinkommens durch die Bundesrepublik Deutschland nach Maßgabe dieses Artikels wäre nur dann relevant, wenn der Bund oder ein Land die Veräußerung eines Schiffes zum Zwecke der Entsorgung an eine Abwrackeinrichtung selbst vornimmt.

Obwohl dies nicht den Regelfall darstellt, wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Ausfertigung des Gesetzes ein Schreiben an alle Ressorts und Länder verfassen und auf die Einhaltung der Vorgaben des Übereinkommens hinweisen, sofern dies in der Praxis zumutbar und durchführbar ist.

Absatz 4 bestimmt, dass Schiffe von Nichtvertragsparteien nicht günstiger als Schiffe der Vertragsparteien behandelt werden dürfen. Das bedeutet unter anderem, dass auch Schiffe von Nichtvertragsparteien über entsprechende Bescheinigungen ihres Flaggenstaates verfügen müssen.

Zu Artikel 4 (Kontrollen im Zusammenhang mit dem Recycling von Schiffen):

Jede Vertragspartei schreibt den Schiffen unter ihrer Flagge und den Abwrackeinrichtungen in ihrem Hoheitsgebiet vor, die Vorgaben des Übereinkommens einzuhalten. Die Vertragspartei ergreift wirksame Maßnahmen, um dies sicherzustellen. Entsprechende nationale Vorschriften finden sich in Abschnitt 4a der SeeUmwVerhVO.

Zu Artikel 5 (Besichtigungen und Zeugniserteilung):

Die Vorschrift enthält die flaggenstaatliche Verpflichtung der Vertragsparteien, Schiffe nach den Vorgaben des Teils C der Anlage zu besichtigen und ihnen die entsprechenden Zeugnisse auszustellen.

Die Zuständigkeit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) ergibt sich aus § 6 Absatz 1 in Verbindung mit § 1 Nummer 4d des Seeaufgabengesetzes (SeeAufgG). Die §§ 23 und 24 SeeUmwVerhVO enthalten ergänzende Regelungen.

Für das Verfahren gilt § 9 Absatz 1 der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) vom 18. September 1998 (BGBl. I S. 3013, 3023), der zuletzt durch Artikel 8 Nummer 3 des Gesetzes zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht vom 8.

April 2008 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist. Dies setzt jedoch voraus, dass das Übereinkommen in den Abschnitt A der Anlage zum Schiffssicherheitsgesetz aufgenommen wird, damit es innerstaatlich zum Bestand der internationalen Regelungen zur Schiffssicherheit und zum Umweltschutz auf See gehört. Darüber hinaus müssen Abschnitt A und B der Anlage 2 zu § 9 der SchSV angepasst werden. Die notwendigen Ergänzungen der SchSV werden im Nachgang des Vertragsgesetzes eingeleitet.

Zu Artikel 6 (Zulassung von Abwrackeinrichtungen):

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass Abwrackeinrichtungen in ihrem Hoheitsgebiet, in denen einschlägige Schiffe recycelt werden, nach den Vorgaben der Anlage zugelassen worden sind. Für die Zulassung von Abwrackeinrichtungen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gelten die Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440) in Verbindung mit den für genehmigungsbedürftige Anlagen einschlägigen Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist.

Zu Artikel 7 (Austausch von Informationen):

Auf Ersuchen der IMO oder einer anderen Vertragspartei sind Informationen zur Zulassung von Abwrackeinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist gemäß § 26 Absatz 2 SeeUmwVerhVO zuständig für den Informationsaustausch nach Artikel 7 des Übereinkommens. Da die Zulassung von Abwrackeinrichtungen durch die Länder erfolgt, obliegt es dem BSH, bei Anfragen die benötigten Informationen bei den entsprechenden Länderbehörden einzuholen.

Zu Artikel 8 (Überprüfung von Schiffen):

Artikel 8 regelt die havenstaatliche Kontrolle von Schiffen, die zunächst auf die Feststellung beschränkt ist, ob das Internationale Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien oder das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit (s. Muster in Anhang 3 und 4 der Anlage) an Bord mitgeführt wird. Sofern kein Zeugnis mitgeführt wird oder Grund zur Annahme besteht, dass Teil 1 des Bestandsverzeichnisses der gefährlichen Materialien im Wesentlichen nicht dem Zustand des Schiffes oder seiner

Ausrüstung entspricht bzw. kein Verfahren zur Aktualisierung des Bestandsverzeichnisses angewandt wird, kann eine gründliche Überprüfung durchgeführt werden.

Für die Hafenstaatkontrolle ist gemäß § 12 Absatz 1 SchSV in Verbindung mit § 6 Absatz 1 SeeAufgG die BG Verkehr zuständig.

Zu Artikel 9 (Aufdecken von Verstößen):

Die Vorschrift regelt das Verfahren der Zusammenarbeit der Vertragsparteien bei der Aufdeckung von Verstößen gegen die Vorgaben des Übereinkommens.

Sofern ausreichende Beweise für einen Verstoß gegen die Regelungen des Übereinkommens vorliegen, kann eine Vertragspartei von einer anderen Vertragspartei die Untersuchung des betreffenden Schiffes verlangen, sofern das Schiff einen ihrer Häfen oder eines ihrer Offshore Umschlagplätze anläuft. Wird ein Verstoß festgestellt, kann das Schiff verwarnt, festgehalten oder des Hafens verwiesen werden. Dem Schiff kann ferner auch verboten werden, Häfen dieser Vertragspartei anzulaufen. Der Bericht über die Untersuchung wird der ersuchenden Vertragspartei, der Flaggenstaatsverwaltung und der IMO zugeleitet. Ein Bericht über ergriffene Maßnahmen erfolgt an die Flaggenstaatsverwaltung und die IMO.

Entsprechend kann eine Vertragspartei bei Vorliegen ausreichender Beweise dafür, dass der Verstoß bezüglich einer Abwrackeinrichtung vorliegt, die Vertragspartei in deren Hoheitsbereich die Abwrackeinrichtung betrieben wird, um eine Untersuchung ersuchen. Der Bericht über die Untersuchung und die ergriffenen Maßnahmen wird der ersuchenden Vertragspartei und der IMO zugeleitet.

Das BSH ist gemäß § 26 Absatz 1 SeeUmwVerhVO *einzigste Kontaktstelle* im Sinne von Regel 15 Absatz 4 der Anlage des Übereinkommens. Das Ersuchen einer Vertragspartei ist entsprechend dort einzureichen. Das Verlangen einer Vertragspartei, eine Untersuchung des Schiffes durchzuführen, ist an die BG Verkehr als zuständige Stelle für die Hafenstaatkontrolle weiterzuleiten. Das Verlangen einer Vertragspartei, die Untersuchung einer Abwrackeinrichtung vorzunehmen, ist an die zuständige Behörde des Landes weiterzuleiten, in deren Gebiet sich die Abwrackeinrichtung befindet. Die in Artikel 9 genannten Berichte sind an das BSH zu übersenden. Das BSH leitet die Berichte an

die ersuchende Vertragspartei, den Flaggenstaat und die IMO weiter.

Zu Artikel 10 (Verstöße):

Die Vorschrift verlangt von Vertragsparteien, Verstöße gegen das Übereinkommen zu verbieten und entsprechende Strafvorschriften zu erlassen.

Im Wesentlichen kommen drei Arten von Verstößen gegen die Vorgaben des Übereinkommens in Betracht:

- Verstöße gegen die Verpflichtung, ein (gültiges, vollständiges und aktuelles) Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien oder ein (gültiges) internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit zu führen;
- Verstöße gegen die Verpflichtung, ein Schiff entsprechend einem genehmigten Schiffsrecyclingplan abzuwracken;
- Verstöße der Abwrackeinrichtung gegen Vorgaben des Übereinkommens, z.B. zu Verfahren oder Ausrüstung der Arbeiter.

Nationale Vorschriften zur Bewehrung von Verstößen gegen Bauvorgaben, d.h. Verwendung von gefährlichen Materialien entgegen Regel 4 der Anlage in Verbindung mit Anhang I, sind nicht erforderlich. Die BG Verkehr als Flaggenstaatsbehörde wird Schiffe, die diese Vorgaben nicht erfüllen, nicht zulassen bzw. nicht einflaggen. Auf Grund der Vorschriften der VO (EU) Nr. 1257/2013 prüft die BG Verkehr bereits, ob Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats der Europäischen Union die entsprechenden unionsrechtlichen Vorgaben einhalten. Mit Inkrafttreten des Übereinkommens wird die BG Verkehr diese Prüfung auf alle Schiffe ausweiten. Schiffe, die von der BG Verkehr auf Grund von Mängeln in der Konstruktion nicht zugelassen bzw. eingeflaggt werden, unterliegen dann entsprechend nicht der Hoheitsgewalt der Bundesrepublik Deutschland.

Zu Artikel 11 (Unangemessenes Aufhalten oder Festhalten von Schiffen):

Absatz 1 verlangt von den Vertragsstaaten, bei Überprüfungen sowie bei festgestellten Verstößen und deren Ahndung zu vermeiden, dass das betroffene Schiff in unangemessener Weise fest- oder aufgehalten wird. Andernfalls ist nach Absatz 2 der erlittene Schaden auszugleichen.

Zu Artikel 12 (Übermittlung von Informationen):

Die Vorschrift sieht den Austausch von Informationen vor, und zwar bezüglich

- zugelassener und im Hoheitsbereich der Vertragspartei betriebener Abwrackeinrichtungen,
- Kontaktinformationen der zuständigen Behörde(n), einschließlich der sogenannten einzigen Kontaktstelle (nach Regel 15 Absatz 4),
- anerkannter Stellen und ernannter Besichtiger, die zum Zwecke der Kontrolle des Recyclings von Schiffen für die Vertragspartei tätig werden dürfen, einschließlich der Verantwortlichkeiten und Bedingungen, die im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit bestehen,
- Schiffen unter der Flagge einer Vertragspartei, denen ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausgestellt wurde, einschließlich des Namens des Recyclingunternehmens und des Standorts der Abwrackeinrichtung entsprechend der Eintragung im Zeugnis,
- der im Hoheitsbereich der Vertragspartei jährlich recycelten Schiffe,
- Verstößen gegen das Übereinkommen und
- der Maßnahmen, die gegen Schiffe und Abwrackeinrichtungen im Hoheitsbereich einer Vertragspartei ergriffen wurden.

An der nationalen Umsetzung des Übereinkommens wie auch der Anwendung der VO (EU) Nr. 1257/2013 sind unterschiedliche Behörden beteiligt: die jeweils zuständigen Länderbehörden für die Zulassung von Abwrackeinrichtungen und Schiffsrecyclingplänen, die BG Verkehr für flaggenstaatliche Aufgaben, wie Besichtigungen und Ausstellung von Zeugnissen, und gleichzeitig für hafenstaatliche Kontrollen sowie das BSH als *einzige Kontaktstelle*. § 26 Absatz 4 SeeUmwVerhVO regelt, dass das BSH den Bericht nach Artikel 12 des Übereinkommens erstellt. Es bündelt die ihm von den

Länderbehörden und der BG Verkehr zur Verfügung gestellten Informationen. Die Verpflichtung der BG Verkehr zur Übermittlung der erforderlichen Informationen ergibt sich aus § 27 Absatz 2 SeeUmwVerhVO. Für die den zuständigen Länderbehörden möglicherweise vorliegenden Informationen wird eine entsprechende Abfrage unmittelbar durch das BSH bei den Ländern erfolgen, in denen Abwrackeinrichtungen zugelassen wurden.

Der vom BSH erstellte Bericht wird dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegt, der diesen Bericht an die IMO weiterleitet (§ 26 Absatz 4 SeeUmwVerhVO).

Zu Artikel 13 (Technische Hilfe und Zusammenarbeit):

Die Absätze 1 und 2 verpflichten die Vertragsparteien, darum ersuchende andere Vertragsparteien durch technische Hilfe zu unterstützen und mit ihnen im Rahmen ihrer innerstaatlichen Gesetze und Politiken zusammenzuarbeiten.

Diese Verpflichtungen gelten hauptsächlich gegenüber Entwicklungsländern, wobei es sich nicht um eine Anspruchsgrundlage gegenüber anderen Vertragsparteien, sondern um die Selbstverpflichtung einer Vertragspartei im Rahmen ihrer politischen, fachlichen und finanziellen Möglichkeiten handelt. Es ist zu erwarten, dass mögliche Ersuchen über die IMO gestellt und dort vorgeprüft werden, um zu ermitteln, welche Vertragspartei im konkreten Fall für eine Hilfestellung in Betracht kommt. Richtet sich ein solches Ersuchen an die Bundesrepublik Deutschland, wird geprüft, ob Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden können oder ob weitere Verhandlungen aufgenommen werden sollen. Von unerwarteten finanziellen Belastungen durch die Selbstverpflichtung kann deshalb nicht ausgegangen werden.

Zu Artikel 14 (Beilegung von Streitigkeiten):

Die Vorschrift bestimmt, wie Streitigkeiten zwischen Vertragsparteien über das Übereinkommen beizulegen sind. Eine besondere gesetzliche Regelung, die die Bundesregierung in der Wahl der nach Artikel 15 in Betracht kommenden Mittel beschränkt, ist nicht erforderlich.

Zu Artikel 15 (Verhältnis zum Völkerrecht und zu anderen völkerrechtlichen Übereinkünften):

Die Vorschrift stellt klar, dass das Übereinkommen keinen Vorrang vor dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten

Nationen von 1982, dem Seevölker-gewohnheitsrecht oder den Rechten und Pflichten der Vertragsparteien aus anderen einschlägigen und anwendbaren völker-rechtlichen Übereinkünften beansprucht.

Zu Artikel 16 (Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt):

Die Vorschrift regelt, wie und unter welchen Bedingungen ein Staat Vertragsstaat des Übereinkommens werden kann.

Zu Artikel 17 (Inkrafttreten):

Die Vorschrift regelt, wann und unter welchen Umständen das Übereinkommen in Kraft tritt.

Zu Artikel 18 (Änderungen):

Die Vorschrift regelt die Verfahren für Änderungen des Übereinkommens und seiner Anhänge und die Bedingungen und Umstände für deren Inkrafttreten.

Zu Artikel 19 (Kündigung):

Die Vorschrift lässt die Kündigung des Übereinkommens frühestens zwei Jahre nach seinem Inkrafttreten zu und bestimmt das dafür einzuhaltende Verfahren.

Zu Artikel 20 (Verwahrer):

Die Vorschrift bestimmt den Generalsekretär der IMO als Verwahrer und bestimmt seine ihm nach diesem Übereinkommen obliegenden Aufgaben.

Zu Artikel 21 (Sprachen):

Die Vorschrift enthält die übliche Regelung über die verbindlichen (sechs) Sprachen des Übereinkommens.

Zur Anlage (Regeln für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen):

Kapitel 1 - Allgemeine Bestimmungen

Zu Regel 1 - Begriffsbestimmungen:

Diese Vorschrift enthält die für die Anlage erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Zu Regel 2 - Allgemeine Anwendbarkeit:

Die Vorschrift enthält das Gebot, dass Entwurf, Bau, Besichtigungen, Zeugniserteilungen, Betrieb und Recycling von Schiffen nur nach Maßgabe der Anlage des Übereinkommens erfolgen dürfen.

Zu Regel 3 - Verhältnis zu anderen Normen, Empfehlungen und Richtlinien:

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsparteien, Maßnahmen zur Durchführung der Regeln der Anlage zu ergreifen und dabei die einschlägigen und geltenden Normen, Empfehlungen und Richtlinien der

Internationalen Arbeitsorganisation und die einschlägigen geltenden technischen Normen, Empfehlungen und Richtlinien im Rahmen des Basler Übereinkommens, zu berücksichtigen.

Kapitel 2 - Anforderungen für Schiffe

Teil A - Entwurf, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Schiffen

Zu Regel 4 - Beschränkung der gefährlichen Materialien an Bord von Schiffen:

Die Vorschrift verpflichtet die Vertragsparteien, nach Maßgabe des Anhangs 1 des Übereinkommens den Einbau oder die Verwendung der dort genannten gefährlichen Materialien auf Schiffen unter ihrer Flagge oder auf Schiffen während des Aufenthalts in ihren Häfen, Werften, Reparaturwerften oder Offshore-Umschlagplätze zu verbieten und/oder zu beschränken. Die Vertragspartei wird weiterhin verpflichtet, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Vorschriften eingehalten werden.

Zu Regel 5 - Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien:

Nach Absatz 1 muss jedes neue Schiff ein Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien an Bord mitführen. Das Bestandsverzeichnis ist durch die Flaggenstaatsverwaltung oder einer von ihr ermächtigten Person oder Stelle und unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Richtlinien zu prüfen. Das Verzeichnis muss in seinem Teil I bezeichnen, ob, an welcher Stelle im Schiff und in welcher Menge die in den Anhängen 1 und 2 des Übereinkommens aufgeführten gefährlichen Materialien vorhanden sind. Die Überprüfung des Bestandsverzeichnisses eines neuen Schiffs erfolgt im Rahmen der erstmaligen Besichtigung gemäß Regel 10 Absatz 1. Sofern die Überprüfung ergibt, dass das Bestandsverzeichnis die Vorgaben des Übereinkommens erfüllt, wird das Internationale Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien (gemäß Muster in Anhang 3) ausgestellt.

Absatz 2 regelt die Verpflichtung aus Absatz 1 entsprechend für vorhandene Schiffe. Sie müssen, sofern praktisch durchführbar, innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens oder vor dem Recycling, sofern dies der frühere Zeitpunkt ist, die Vorgabe des Absatz 1 erfüllen.

Absatz 3 sieht vor, dass das Bestandsverzeichnis während der gesamten Betriebsdauer des Schiffes nach neuen

Einbauten und Änderungen am Schiffskörper unter Berücksichtigung der IMO-Richtlinien aktualisiert wird.

Absatz 4 regelt, dass das aktuelle Bestandsverzeichnis vor dem Recycling um einen Teil II für Betriebsabfälle und einen Teil III für Vorräte ergänzt und überprüft wird.

Zu Regel 6 - Verfahren für Vorschläge zur Änderung der Anhänge 1 und 2:

Die Vorschrift regelt das Verfahren für Vorschläge zur Änderung der Liste der gefährlichen Materialien, die beschränkt oder verboten sind, oder die im Bestandsverzeichnis aufzuführen sind. Die Prüfung der Anträge erfolgt durch eine Facharbeitsgruppe.

Zu Regel 7 - Facharbeitsgruppen:

Die Vorschrift regelt die Zusammensetzung der Facharbeitsgruppen. Der Meeresumweltausschuss der IMO beschließt den Arbeitsauftrag, die Organisation, die Beteiligung und die Arbeitsweise der Facharbeitsgruppen.

Teil B - Vorbereitung für das Recycling von Schiffen

Zu Regel 8 - Allgemeine Vorschriften:

Absatz 1 der Vorschrift regelt, dass Schiffe nur in Abwrackeinrichtungen recycelt werden dürfen, die nach dem Übereinkommen und uneingeschränkt für alle im Schiffsrecyclingplan festgelegten Recyclingvorgänge zugelassen sind.

Schiffe sollen vor der Ankunft in einer Abwrackeinrichtung so betrieben werden, dass Ladungsrückstände, ölhaltiger Brennstoff und Abfälle auf ein Mindestmaß reduziert werden (Absatz 2). Für Tankschiffe gilt gesondert, dass Ladetanks und Pumpenräume als „sicher zum Begehen“ und „sicher für feuergefährliche Arbeiten“ bezeichnet werden können (Absatz 3).

Im Übrigen sind der Abwrackeinrichtung alle verfügbaren Informationen für die Erstellung des Schiffsrecyclingplans zur Verfügung zu stellen, die Bestandsliste nach Regel 5 vollständig zu erstellen sowie eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung des Flaggenstaates einzuholen (Absätze 4 bis 6).

Zu Regel 9 - Schiffsrecyclingplan:

Vor dem Beginn des Recyclings erstellt die Abwrackeinrichtung unter Berücksichtigung der IMO-Richtlinien und der vom Schiffseigentümer zur Verfügung gestellten Informationen einen schiffsspezifischen Schiffsrecyclingplan.

Die Absätze 2 und 3 enthalten weitere inhaltliche Vorgaben zu Sprache, Arbeitsbedingungen und der geplanten Behandlung der gefährlichen Materialien.

Der Schiffsrecyclingplan ist nach Absatz 4 von der Behörde, die die Abwrackeinrichtung zugelassen hat, stillschweigend oder ausdrücklich zu genehmigen. Die Entscheidung für eine ausdrückliche oder stillschweigende Genehmigung des Schiffsrecyclingplans obliegt den Ländern. [Eine Abfrage im Rahmen der Länderanhörung hat ergeben.]² Eine entsprechende Protokollerklärung wird bei Hinterlegung der Ratifizierungsurkunde abgegeben werden. Absatz 4 enthält zudem genaue Vorgaben für den Ablauf des Genehmigungsverfahrens. Abwrackeinrichtungen als genehmigungsbedürftige Anlagen werden gemäß der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440) nach Maßgabe des Bundes-Immissionschutzgesetzes von den jeweils zuständigen Länderbehörden genehmigt. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der VO (EU) Nr. 1257/2013 und den Vorgaben des Übereinkommens in der SeeUmwVerhVO [wird] [hat] das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, und nukleare Sicherheit (BMU) die Länderministerien auf ihre diesbezüglichen Pflichten [hinweisen] [hingewiesen]³.

Teil C - Besichtigungen und Zeugniserteilung

Zu Regel 10 - Besichtigungen:

Schiffe, auf die das Übereinkommen Anwendung findet, unterliegen den folgenden Besichtigungen:

- erstmalige Besichtigung vor Indienststellung des Schiffes (bei neuen Schiffen) oder Erteilung des Internationalen Zeugnisses über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien (bei vorhandenen Schiffen),

² Das BMVI wird die Länder im Rahmen der Länderanhörung zu diesem Vertragsgesetz dazu befragen, ob bei der Ausgestaltung des Verwaltungsverfahrens zur Genehmigung des Schiffsrecyclingplans eine ausdrückliche oder stillschweigende Genehmigung vorsehen werden soll. BMVI und BMU empfehlen den Ländern eine ausdrückliche Genehmigung vorzusehen, da bei einer stillschweigenden Genehmigung eine Prüffrist von 14 Tagen eingeräumt wird. Angesichts des Prüfumfanges eines Schiffsrecyclingplans erscheint diese Frist knapp bemessen.

³ Das BMU beabsichtigt, die Länder bis spätestens zum Ende der Frist im Rahmen der Anhörung auf die diesbezüglichen Pflichten hinzuweisen.

- Erneuerungsbesichtigung, spätestens alle fünf Jahre (der Zeitraum liegt im Ermessen der Flaggenstaatsverwaltung),
- zusätzliche Besichtigung auf Ersuchen des Schiffseigentümers nach wesentlichen Änderungen oder Umbauten am Schiff oder seiner Ausrüstung, und
- abschließende Besichtigung vor Außerbetriebnahme.

Die Besichtigungen werden von der Flaggenstaatsverwaltung und/oder ermächtigten Besichtigern oder Stellen durchgeführt. Dabei ist sicherzustellen, dass die ermächtigten Besichtigter oder Stellen die Vorgaben des Übereinkommens einhalten und Besichtigungen und Überprüfungen auch auf Ersuchen einer Behörde eines Hafenstaats, der Vertragspartei ist, durchführen.

§ 23 Absatz 1 SeeUmwVerhVO verpflichtet die BG Verkehr, Besichtigungen gemäß dem Übereinkommen selbst durchzuführen oder hierfür anerkannte Organisationen zu ermächtigen. Dabei ist sichergestellt, dass die anerkannte Organisation Besichtigungen und Überprüfungen auch auf Ersuchen einer Vertragspartei und entsprechend der IMO-Richtlinien durchführt (§ 23 Absatz 2 SeeUmwVerhVO). § 23 Absatz 3 SeeUmwVerhVO konkretisiert das der Flaggenstaatsverwaltung übertragene Ermessen und setzt den Zeitraum für eine Erneuerungsbesichtigung auf fünf Jahre fest.

Zu Regel 11 - Ausstellung und Bestätigung von Zeugnissen:

Absatz 1 regelt, dass die Flaggenstaatsverwaltung oder die von ihr ermächtigte Person oder Stelle nach erfolgreicher Durchführung einer erstmaligen Besichtigung oder einer Erneuerungsbesichtigung ein Internationales Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien ausstellt. Eine Ausnahme gilt, wenn die erstmalige und die abschließende Besichtigung gleichzeitig durchgeführt werden. Bei der Ausstellung des Zeugnisses sind die entsprechenden IMO-Richtlinien zu beachten. Das Zeugnis wird nach dem Muster in Anhang 3 ausgestellt.

Ebenso wird gemäß Absatz 2 das Internationale Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien nach erfolgreicher Durchführung einer zusätzlichen Besichtigung auf Ersuchen des Schiffseigentümers ausgestellt.

Absatz 3 bis 5 regeln Fälle, in denen die Erneuerungsbesichtigung vor oder nach Ablauf des vorhandenen Zeugnisses durchgeführt wird und legen für diese Fälle jeweils den Gültigkeitszeitraum des neuen Zeugnisses fest. Die Regelungen der Absätze 3 bis 5 entsprechen den Vorschriften der Artikel 9 Absatz 3 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Absatz 6 regelt die Verlängerung von Zeugnissen in Fällen, in denen es für einen kürzeren Zeitraum als fünf Jahre ausgestellt wird. Diese Vorschrift ist für die deutsche Flaggenstaatsverwaltung nicht anwendbar, da die Inventarbescheinigung nach der VO (EU) Nr. 1257/2013, die dem Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien entspricht, gemäß § 24 Absatz 1 Satz 2 SeeUmwVerhVO für einen Zeitraum von fünf Jahren ausgestellt wird.

Absatz 7 regelt den Fall, dass eine Erneuerungsbesichtigung erfolgreich abgeschlossen wurde, das Zeugnis jedoch nicht vor Ablauf des Datums des vorhandenen Zeugnisses ausgestellt oder an Bord gebracht werden kann. In diesem Fall ist das vorhandene Zeugnis zu bestätigen, das für weitere fünf Monate als gültig anerkannt wird. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikels 9 Absatz 4 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Absatz 8 regelt den Fall, dass ein Schiff sich zu dem Zeitpunkt, zu dem sein Zeugnis abläuft, nicht in dem Hafen befindet, in dem die Besichtigung stattfinden soll. In diesem Fall kann die Geltungsdauer des bestehenden Zeugnisses um höchstens drei Monate verlängert werden. Nach Ankunft im Besichtigungshafen ist das Schiff jedoch nicht berechtigt, den Hafen aufgrund der erteilten Verlängerung zu verlassen. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikels 9 Absatz 7 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Abweichend von Absatz 8 kann ein Zeugnis gemäß Absatz 9 für ein Schiff, das Reisen von kurzer Dauer durchführt, für längstens einen Monat verlängert werden. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikel 9 Absatz 8 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Gemäß Absatz 10 kann die Flaggenstaatsverwaltung unter besonderen Umständen von den Vorgaben der Absätze 4, 8 oder 9 abweichen, sofern dort vorgesehen ist, dass das neue Zeugnis ab dem Tag des Ablaufs des vorhandenen Zeugnisses gültig ist. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikel 9 Absatz 6 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Absatz 11 sieht vor, dass die Flaggenstaatsverwaltung oder eine von ihr ermächtigte Person oder Stelle nach

erfolgreicher Durchführung einer abschließenden Besichtigung ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausstellt. Dabei sind die entsprechenden IMO-Richtlinien zu beachten. Das Zeugnis wird nach dem Muster in Anhang 4 der Anlage ausgestellt.

Absatz 12 regelt die gegenseitige Anerkennung der von den Vertragsparteien ausgestellten Zeugnisse.

Zu Regel 12 - Ausstellung oder Bestätigung eines Zeugnisses durch eine andere Vertragspartei:

Diese Vorschrift regelt das Vorgehen bei einer Besichtigung und Zeugnisausstellung auf Ersuchen einer anderen Vertragspartei.

Zu Regel 13 - Form der Zeugnisse:

Zeugnisse sind entsprechend den Mustern in den Anhängen 3 und 4 der Anlage abzufassen. Sie sind mindestens in Englisch, Französisch oder Spanisch auszustellen. Die Verwaltung kann Zeugnisse ausnahmsweise nur in ihrer Amtssprache ausstellen für Schiffe, die ihrer Hoheitsgewalt unterliegen und keine Reisen zu Häfen oder Offshore-Umschlagplätzen durchführen oder in Abwrackeinrichtungen recycelt werden, die in ihrem Hoheitsbereich liegen.

Zu Regel 14 - Geltungsdauer und Gültigkeit der Zeugnisse:

Absatz 1 regelt die Fälle, in denen das Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien ungültig wird.

Absatz 2 sieht vor, dass das Zeugnis über das Bestandsverzeichnis der gefährlichen Materialien für einen von der Flaggenstaatsverwaltung festgesetzten Zeitraum, jedoch höchstens fünf Jahren, ausgestellt werden kann. Diese Regelung entspricht den Vorschriften des Artikel 10 Absatz 1 VO (EU) Nr. 1257/2013. Das der Verwaltung eingeräumte Ermessen hat der Verordnungsgeber in § 24 Absatz 1 Satz 2 SeeUmwVerhVO verbindlich ausgeübt.

Absatz 3 regelt, dass ein Internationales Zeugnis über die Recyclingfähigkeit für einen von der Verwaltung bestimmten Zeitraum, jedoch höchstens drei Monaten, ausgestellt werden kann. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikel 9 Absatz 3 VO (EU) Nr. 1257/2013. Das Ermessen der Verwaltung liegt hier bei der BG Verkehr. Der Verordnungsgeber hat das Ermessen der Verwaltung hier nicht verbindlich ausgeübt, damit hinreichender Spielraum für die Beurteilung des Einzelfalles besteht.

Absatz 4 sieht vor, dass das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit seine Gültigkeit verliert, wenn der Zustand des Schiffes den Angaben in dem Zeugnis im Wesentlichen widerspricht. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikel 10 Absatz 4 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Absatz 5 sieht vor, dass das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit für eine einzelne Fahrt zu einer Abwrackeinrichtung verlängert werden kann. Diese Regelung entspricht der Vorschrift des Artikel 10 Absatz 5 VO (EU) Nr. 1257/2013.

Kapitel 3 - Vorschriften für Abwrackeinrichtungen:

Zu Regel 15 - Regelungen betreffend Abwrackeinrichtungen:

Jede Vertragspartei hat mit den entsprechenden gesetzlichen Vorgaben und mit der Ausgestaltung des Verfahrens sicherzustellen, dass Abwrackeinrichtungen die Vorgaben des Übereinkommens einhalten (Absatz 1 bis 3).

Absatz 4 sieht vor, dass jede Vertragspartei eine sogenannte *einzigste Kontaktstelle* benennt, an die sich die IMO, Vertragsparteien und andere Beteiligte in Angelegenheiten im Zusammenhang mit Abwrackeinrichtungen in ihrem Hoheitsgebiet wenden können. Gemäß § 26 Absatz 1 SeeUmwVerhVO übernimmt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Aufgabe der einzigen Kontaktstelle. Sie soll Schnittstelle sein zwischen der BG Verkehr, den für die Zulassung von Abwrackeinrichtungen zuständigen Länderbehörden und dem BMVI. Sie soll eingehende Anfragen gegebenenfalls an die zuständigen Stellen weiterleiten.

Zu Regel 16 - Zulassung von Abwrackeinrichtungen:

Abwrackeinrichtungen sind von den Vertragsparteien entsprechend der von der IMO erarbeiteten Richtlinien zuzulassen (Absatz 1). Die zuständige Behörde prüft für eine Zulassung die in dem Übereinkommen vorgeschriebenen Unterlagen und führt eine Vor-Ort Kontrolle durch (Absatz 2). Sofern eine andere Stelle mit der Zulassung beauftragt ist, teilt die Vertragspartei der IMO die genauen Verantwortlichkeiten und Bedingungen mit, die sich aus der Übertragung der Aufgabe ergeben (Absatz 3).

Die Zulassung erfolgt nach dem Muster in Anhang 5 der Anlage des Übereinkommens und muss mindestens eine Fassung in Englisch, Französisch oder Spanisch enthalten (Absatz 4). Die Zulassung erfolgt für einen

Zeitraum von höchstens fünf Jahren. Die Vertragspartei legt fest, in welchen Fällen die Zulassung erteilt, entzogen, ausgesetzt, geändert oder verlängert wird und teilt dies der Abwrackeinrichtung mit. Sofern die Abwrackeinrichtung eine Überprüfung ablehnt, wird die Zulassung ausgesetzt oder entzogen (Absatz 5).

Sofern Zwischenfälle oder Maßnahmen zur Folge haben, dass die Bedingungen der Zulassung nicht mehr erfüllt sind, unterrichtet die Abwrackeinrichtung die zuständige(n) Behörde(n). Diese entscheidet/entscheiden über die Aussetzung oder Entziehung der Zulassung oder Abhilfemaßnahmen (Absatz 6).

Zu Regel 17 - Allgemeine Vorschriften:

Absatz 1 verpflichtet zugelassene Abwrackeinrichtungen Managementsysteme, Verfahren und Techniken einzuführen, die durch das Recycling verursachte nachteilige Umweltauswirkungen verhüten, auf ein Mindestmaß beschränken und, soweit praktisch durchführbar, beheben. Dabei dürfen sie weder für die betroffenen Arbeiter noch für die Bevölkerung in der Umgebung ein gesundheitliches Risiko darstellen und müssen die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien berücksichtigen.

Absatz 2 regelt die Verpflichtung der Abwrackeinrichtungen, nur Schiffe zum Recycling anzunehmen, die den Vorschriften des Übereinkommens entsprechen bzw. diese einhalten und für deren Recycling sie zugelassen sind. Abwrackeinrichtungen haben die Unterlagen der Zulassung für interessierte Schiffseigentümer bereitzuhalten.

Zu Regel 18 - Betriebsplan der Abwrackeinrichtung:

Die Abwrackeinrichtung ist verpflichtet, einen Betriebsplan zu erstellen. Dabei sind die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen. Der Betriebsplan enthält vor allem Maßnahmen zur Sicherheit der Arbeiter und zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt.

Zu Regel 19 - Verhütung nachteiliger Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt:

Die Abwrackeinrichtungen sind verpflichtet Verfahren einzuführen und anzuwenden, die Schäden auf Grund mangelhafter Sicherheitsbedingungen verhüten. Dabei sind die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen.

Zu Regel 20 - Sichere und umweltgerechte Behandlung von gefährlichen Materialien:

Absatz 1 regelt die Verpflichtung der Abwrackeinrichtung, die sichere und umweltgerechte Entfernung der nach Regel 11 und 12 dokumentierten gefährlichen Materialien zu gewährleisten.

Alle im Bestandsverzeichnis ausgeführten gefährlichen Materialien, insbesondere die in Absatz 2 aufgeführten, sind vor Durchführung von Schneidarbeiten zu ermitteln, zu kennzeichnen, zu verpacken und zu entfernen. Dabei sind die von der IMO ausgearbeiteten Richtlinien zu berücksichtigen.

Die entfernten gefährlichen Materialien und Abfälle sind gemäß Absatz 3 sicher und umweltgerecht zu entsorgen

Absatz 4 regelt, dass entstehende Abfälle zu kennzeichnen sind, auf welche Weise sie getrennt zu halten und zu lagern sind, und dass diese nur an nachgeschaltete Abfallbehandlungsanlagen zu verbringen sind, die eine Zulassung für eine sichere und umweltgerechte Entsorgung haben.

Zu Regel 21 - Notfallvorsorge und Notfallbekämpfung:

Die Abwrackeinrichtung hat einen Notfallplan zu erstellen und diesen bei Bedarf zu aktualisieren. Der Plan hat den Standort und die Umgebung der Abwrackeinrichtung zu berücksichtigen sowie den Umfang und die Art der mit jedem Schiffsrecyclingvorgang verbundenen Tätigkeiten. Die Vorschrift enthält weitere konkrete Anforderungen an den Notfallplan.

Zu Regel 22 - Sicherheit und Schulung der Arbeiter:

Die Sicherheit der Arbeiter der Abwrackeinrichtung soll unter anderem durch Schulungen und entsprechende persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung sichergestellt werden. Die Vorschrift enthält die Mindestanforderungen an die Schutzausrüstung und an die durchzuführenden Schulungsprogramme.

Zu Regel 23 - Meldung von Zwischenfällen, Unfällen, berufsbedingten Krankheiten und Langzeitauswirkungen:

Abwrackeinrichtungen haben Zwischenfälle, Unfälle, berufsbedingte Krankheiten und Langzeitauswirkungen, die eine Gefahr für die Sicherheit der Arbeiter, die menschliche Gesundheit oder die Umwelt darstellen, der zuständigen Behörde zu melden. Die Ursache, die ergriffenen Maßnahmen und deren Folgen, und die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen sind dabei ebenfalls zu melden.

Kapitel 4 - Meldevorschriften

Zu Regel 24 - Erstmitteilung und Meldevorschriften:

Bereits im Vorfeld des beabsichtigten Recyclings eines Schiffes haben Schiffseigentümer und Abwrackeinrichtungen Mitteilungspflichten einzuhalten. Dabei erfolgt die Absichtserklärung des Schiffseigentümers gegenüber der Flaggenstaatsverwaltung und die Absichtserklärung der Abwrackeinrichtung gegenüber der zuständigen Behörde. Zusätzlich meldet die Abwrackeinrichtung der zuständigen Behörde den geplanten Beginn des Recyclings, wenn für das zum Recycling bestimmte Schiff ein Zeugnis über die Recyclingfähigkeit ausgestellt worden ist. Diese Meldung erfolgt entsprechend dem Muster in Anhang 6.

Zu Regel 25 - Meldung und Abschluss der Arbeiten:

Nach Abschluss der Recyclingarbeiten erstellt die Abwrackeinrichtung innerhalb von 14 Tagen eine Erklärung über den Abschluss der Arbeiten nach dem Muster des Anhangs 7 und leitet diese an die zuständige Behörde weiter. Die Mitteilung enthält einen Bericht über etwaige Zwischenfälle und Unfälle, die die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt schädigen. Die zuständige Behörde übermittelt eine Kopie an die Flaggenstaatsverwaltung, die das Internationale Zeugnis über die Recyclingfähigkeit erteilt hat.