

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot
zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen

KOM(2002) 396 endg.; Ratsdok. 11153/02

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 29. August 2002 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 15. Juli 2002 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 86/88 = AE-Nr. 880262,
Drucksache 316/94 = AE-Nr. 941107 und
Drucksache 271/00 = AE-Nr. 001270.

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINFÜHRUNG

Im Einklang mit den Politikzielen des Weißbuchs der Kommission zur Verkehrspolitik¹ bezweckt dieser Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, die negativen Umweltauswirkungen schädlicher Bewuchsschutzsysteme von Schiffen („Anti-Fouling Systems“, AFS) zu verringern.

Schiffe sind schneller und verbrauchen weniger Treibstoff, wenn der Schiffsrumpf sauber und glatt ist und ihm keine Organismen wie Muscheln, Algen und Weichtiere anhaften, deshalb sind sie mit Bewuchsschutzanstrichen versehen. In den 60er Jahren entwickelte die chemische Industrie wirksame und kostengünstige Bewuchsschutzanstriche auf der Basis von Metallverbindungen, insbesondere der zinnorganischen Verbindung Tributylzinn (TBT). Seit den 70er Jahren verfügen die meisten Hochseeschiffe über TBT-Anstriche zum Schutz des Schiffsrumpfes.

Ende der 80er Jahre wurde man sich der umweltschädlichen Wirkung zinnorganischer Verbindungen bewusst. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigten, dass zinnorganische Verbindungen, besonders TBT, die als Bewuchsschutzsysteme von Schiffen verwendet werden, ein erhebliches Risiko umweltschädlicher Auswirkungen auf ökologisch und wirtschaftlich wichtige Meeresorganismen mit sich bringen².

Die Gemeinschaft hat bereits im Dezember 1989 beschlossen, das Inverkehrbringen von zinnorganischen Verbindungen zur Verhinderung des Bewuchses durch Mikroorganismen, Pflanzen oder Tiere an Bootskörpern mit einer Länge von weniger als 25 m in ihrem Gebiet zu verbieten³. Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat dieses Risiko ebenfalls erkannt und den Regierungen empfohlen, Maßnahmen gegen die Verwendung TBT-haltiger Bewuchsschutzfarben zu ergreifen.

Die Idee eines allgemeinen TBT-Verbots setzte sich unter Umweltgesichtspunkten in den 90er Jahren immer mehr durch, und die chemische Industrie begann mit der Entwicklung alternativer Bewuchsschutzsysteme.

Im November 1999 rief die IMO-Versammlung dazu auf, die Aufbringung zinnorganischer Verbindungen, die als Biozide in Bewuchsschutzsystemen von Schiffen dienen, bis zum 1. Januar 2003 weltweit zu verbieten und diese zinnorganischen Verbindungen auf Schiffen bis zum 1. Januar 2008 vollständig zu verbieten⁴. Zur Erreichung dieses Ziels beschloss die IMO die Ausarbeitung eines völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommens mit weltweiter Geltung. Unter diesen Umständen entschloss sich die Gemeinschaft, vor einer Entscheidung

¹ Im Weißbuch (KOM(2001) 370 vom 12.9.2001) wurde unter anderem hervorgehoben, dass ein modernes Verkehrssystem aus wirtschaftlicher und sozialer Sicht, aber auch unter Umweltaspekten nachhaltig sein muss.

² Zinnorganische Verbindungen sind nachweislich toxisch und wirken sich störend auf das Hormonsystem von Meerestieren aus.

³ Richtlinie 89/677/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur achten Änderung der Richtlinie 76/769/EWG zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen, ABl. L 398 vom 30.12.1989, S. 24.

⁴ IMO-Entschließung A 895 (21), verabschiedet am 25. November 1999.

über die Ausdehnung des TBT-Verbots auf alle Schiffe die Ergebnisse der Erörterungen im Rahmen der IMO abzuwarten⁵.

Am 5. Oktober 2001 nahm die IMO am Ende einer fünftägigen diplomatischen Konferenz ein **Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen (AFS-Übereinkommen)** an.

Im Hinblick auf diese Konferenz haben die Mitgliedstaaten und die Kommission eng zusammengearbeitet und dabei die Leitlinien des Rates⁶ umfassend berücksichtigt.

Die neue IMO-Übereinkunft wird die Verwendung schädlicher zinnorganischer Verbindungen in Bewuchsschutzfarben für Schiffe verbieten und einen Mechanismus schaffen, mit dem eine mögliche künftige Verwendung anderer schädlicher Stoffe in Bewuchsschutzsystemen verhindert wird.

Das neue Übereinkommen liegt seit dem 1. Februar 2002 zur Unterzeichnung aus. Es tritt 12 Monate nach der Ratifizierung durch 25 Staaten, auf die 25 % der Welthandelsschiff-tonnage entfallen, in Kraft.

Die wesentlichen Bestimmungen dieses Übereinkommens sind in Anhang A zusammenfassend wiedergegeben.

Bei der Aufstellung der Leitlinien für die Aushandlung des AFS-Übereinkommens hat der Rat die Kommission auch aufgefordert, alle für notwendig erachteten zusätzlichen Schritte zu unternehmen, um ein allgemeines TBT-Verbot auf Schiffen in der gesamten Gemeinschaft und den angrenzenden Seegebieten zu den Terminen zu erreichen, die in der IMO-Entschließung A. 895(21) empfohlen wurden.

Im Hinblick auf die AFS-Konferenz gab die Gemeinschaft drei Hauptziele vor, die mit dem neuen Übereinkommen erreicht werden sollten:

- Festlegung von Terminen für das TBT-Verbot, um Eindeutigkeit sowohl für die Schifffahrtsbranche als auch für die chemische Industrie zu schaffen;
- Einbeziehung des „Vorsichtsprinzips“, zu verstehen als „Fehlen vollständiger Gewissheit nach wissenschaftlichen Kriterien“, in die Artikel des Übereinkommens;
- Annahme eines geeigneten Mechanismus für das Inkrafttreten⁷.

⁵ Richtlinie 1999/51/EG der Kommission vom 26. Mai 1999 zur fünften Anpassung des Anhangs I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (Zinn, PCP und Cadmium) an den technischen Fortschritt, ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 22.

⁶ Schlussfolgerungen des Rates vom 12. Februar 2001 über die abschließenden Verhandlungen zum Internationalen Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen.

⁷ Die für das Inkrafttreten wurden im MARPOL-Übereinkommen festgelegten Bedingungen (15 Staaten, auf die mindestens 50 % der Welttonnage entfallen) wurden als nicht geeignet angesehen. Die Praxis hat gezeigt, dass es unter diesen Bedingungen mehr als sechs Jahre bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens dauern kann.

Nach gründlicher Prüfung des Resultats der diplomatischen Konferenz und unter Berücksichtigung der drei Hauptziele haben der Rat⁸ und die Kommission die auf IMO-Ebene erzielten Ergebnisse begrüßt.

Im Nachgang zu dieser AFS-Konferenz wird von den Mitgliedstaaten als wesentliche Maßnahme **die frühestmögliche Unterzeichnung und Ratifizierung des AFS-Übereinkommens** gefordert und erwartet.

In Anbetracht der oben genannten Forderung des Rates ist die Kommission der Auffassung, dass zusätzliche Schritte erforderlich sind, um

- die Mitgliedstaaten in eine möglichst günstige Ausgangslage zu versetzen, damit sie einen Anreiz zur Ratifizierung des AFS-Übereinkommens haben, und mögliche Hindernisse für eine zügige Ratifizierung zu beseitigen, wodurch zu einem möglichst baldigen Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens beigetragen wird;
- auf Gemeinschaftsebene die Erreichung des Hauptziels des AFS-Übereinkommens, d.h. das Verbot der Aufbringung zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen zum 1. Januar 2003 und ein vollständiges Verbot zum 1. Januar 2008, sicherzustellen.

Die Kommission

- empfiehlt daher den Mitgliedstaaten, das AFS-Übereinkommen zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu unterzeichnen und zu ratifizieren,
- wird die Richtlinie .../.../EG der Kommission zur neunten Änderung von Anhang I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen (zinnorganische Verbindungen) annehmen,
- schlägt dem Europäischen Parlament und dem Rat vor, diese Verordnung vor Ende 2002 zu erlassen, mit der die Aufbringung von zinnorganischen Verbindungen, die als Biozide in Bewuchsschutzsystemen von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, ab dem 1. Januar 2003 und aktive zinnorganische Verbindungen generell auf Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen, ab dem 1. Januar 2008 ungeachtet des Inkrafttretens des Übereinkommens verboten werden.

Es ist hervorzuheben, dass die Kommission mit dieser Verordnung das AFS-Übereinkommen, dessen Anwendungsbereich über das bloße Verbot zinnorganischer Verbindungen hinausgeht, nicht zu duplizieren beabsichtigt.

Das AFS-Übereinkommen verbietet die Verwendung aller schädlichen zinnorganischen Verbindungen in Bewuchsschutzanstrichen von Schiffen. Zurzeit betrifft diese Beschränkung nur zinnorganische Verbindungen, aber das Übereinkommen schafft einen Mechanismus, um eine mögliche künftige Verwendung anderer schädlicher Stoffe in Bewuchsschutzsystemen

⁸

Der Rat „Umwelt“ vom 21. Oktober 2001 nahm das positive Ergebnis der AFS-Konferenz, wie von der belgischen Präsidentschaft dargelegt, zur Kenntnis.

zu verhindern, wobei das Vorsichtsprinzip zur Anwendung kommt. Sobald das AFS-Übereinkommen in Kraft tritt, sind die Voraussetzungen für das künftige Verbot anderer schädlicher Bewuchsschutzsysteme gegeben.

Die von der Kommission verfolgte Linie entspricht der EntschlieÙung Nr.1 der Internationalen Konferenz über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen⁹.

Mit dieser EntschlieÙung erkennt die Konferenz an, dass trotz eines aktiven Vorgehens bezüglich des Verbots der Verwendung zinnorganischer Verbindungen die verbleibende Zeit bis zum 1. Januar 2003 möglicherweise nicht ausreicht, um ein Inkrafttreten des Übereinkommens bis zu diesem Zeitpunkt zu gewährleisten. Von der Absicht geleitet, dass ab dem 1. Januar 2003 keine zinnorganischen Verbindungen mehr in der Schifffahrt verwendet werden sollen, hat die Konferenz die IMO-Mitgliedstaaten aufgefordert, die Bestimmungen des Übereinkommens dringend anzunehmen. Gleichzeitig wurde die Industrie aufgefordert, zinnorganische Verbindungen zu diesem Datum nicht mehr in Verkehr zu bringen, zu vermarkten und zu verwenden.

NOTWENDIGKEIT EINER VERORDNUNG

- Aufgrund der Tatsache, dass die Gemeinschaft keine Vertragspartei des AFS-Übereinkommens ist, liegt die Ratifizierung des Übereinkommens ganz im Ermessen der Mitgliedstaaten. Erfahrungsgemäß ist der Ratifizierungsprozess mühsam und kann nicht immer innerhalb einer kurzen Zeitspanne zu Ende geführt werden.
- Die Kommission geht davon aus, dass trotz der allgemein vorhandenen Bereitschaft nur wenige Staaten in der Lage sein werden, das AFS-Übereinkommen vor dem 1. Januar 2003 zu ratifizieren. Realistischerweise ist anzunehmen, dass das Übereinkommen erst mehrere Jahre nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten wird.
- Außerdem könnte die rückwirkende Umsetzung der Anforderung des Inkrafttretens zum 1. Januar 2003, wie sie Bestandteil des Übereinkommens ist, denjenigen Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen nicht vor dem 1. Januar 2003 ratifizieren können, den Ratifizierungsprozess im innerstaatlichen Gesetzgebungsverfahren erschweren. Es ist daher angebracht, sie bei der Überwindung der möglichen Schwierigkeiten einer solchen rückwirkenden Anwendung bezüglich ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung zu unterstützen.
- In Reaktion auf die EntschlieÙung Nr.1 der AFS-Konferenz könnten die Mitgliedstaaten einzelstaatliche Maßnahmen verabschieden, deren Anwendungsbereich und Zeitpunkt der Anwendung nicht abgestimmt wären. Eine solche uneinheitliche Einführung des TBT-Verbots in der Gemeinschaft würde der Schifffahrtsbranche schaden und könnte leicht zu Verfälschungen des Wettbewerbs zwischen Mitgliedstaaten führen. Es sollte daher ein zum gleichen Zeitpunkt wirksames Verbot erreicht werden.

- Schließlich ist hervorzuheben, dass die Ziele und Ergebnisse, die durch die Änderung der Richtlinie 76/769/EWG des Rates hinsichtlich des Inverkehrbringens und der Verwendung von TBT-Anstrichen angestrebt werden, sich weder auf Schiffe mit TBT-Anstrichen außerhalb der Gemeinschaft noch auf Schiffe, die nicht die Flagge eines EG-Mitgliedstaats führen, auswirken würden. Es ist deshalb erforderlich, das TBT-Verbot zum 1. Januar 2003 auf eine breitere Grundlage zu stellen.

Aus den genannten Gründen schlägt die Kommission ein Verbot zinnorganischer Verbindungen

- für alle Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, ab dem 1. Januar 2003 und
- für alle Schiffe, die einen europäischen Hafen anlaufen, ungeachtet der von ihnen geführten Flagge zum 1. Januar 2008

durch eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vor, die vor dem 1. Januar 2003 in Kraft treten sollte.

HAUPTPRINZIPIEN DES VORSCHLAGS

- Keine Notwendigkeit einer Duplizierung des AFS-Übereinkommens

Wichtig ist, dass alle Mitgliedstaaten ihre Zufriedenheit mit dem Ergebnis der AFS-Konferenz zum Ausdruck gebracht haben. Daher ist davon auszugehen, dass sie alle das AFS-Übereinkommen ratifizieren und umsetzen werden.

In Anbetracht der weltweiten Verpflichtungen, die 1999 auf der Ebene der IMO-Versammlung eingegangen wurden, und des besser geeigneten Mechanismus für das Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens sowie unter Berücksichtigung der Entschließung Nr. 1 der AFS-Konferenz geht die Kommission davon aus, dass das AFS-Übereinkommen vor dem 1. Januar 2008 in Kraft tritt. Auf Gemeinschaftsebene ist Unsicherheit über das vollständige TBT-Verbot zu diesem Termin aber nicht hinnehmbar.

Unter diesen Umständen hat die Kommission davon abgesehen, die Ausarbeitung von Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene vorzuschlagen, die unnötigerweise zu einer Duplizierung der Umsetzungsbestimmungen führen würde, die die Mitgliedstaaten als Vertragsparteien des AFS-Übereinkommens einzuführen verpflichtet sind. Außerdem darf nicht außer Acht gelassen werden, dass einige Mitgliedstaaten und Drittländer dem Übereinkommen bereits beigetreten sein könnten. Daher wäre es kontraproduktiv, durch diese Verordnung Vorschriften für Besichtigungen und Zeugnisse einzuführen, die sich von denen des AFS-Übereinkommens unterscheiden. Die Kommission vertritt ferner die Auffassung, dass die am besten geeignete Regelung zur Kontrolle der Durchführung des TBT-Verbots auf Schiffen die Vorschriften der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Hafenstaatkontrolle sind. Diese Richtlinie kann jedoch erst dazu genutzt werden, wenn das AFS-Übereinkommen in Kraft getreten ist. Das ist der Hauptgrund dafür, dass Schiffen, die nicht die Flagge eines EG-Mitgliedstaats führen, das Verbot der Verwendung schädlicher TBT-Farben während der Übergangszeit nicht auferlegt werden kann. Die vorliegende Verordnung sollte daher als Anreiz für eine rasche Ratifizierung des AFS-Übereinkommens gesehen werden.

– Begrenzter Anwendungsbereich

Das AFS-Übereinkommen wurde als Rahmenübereinkommen konzipiert. Nach seinem Inkrafttreten wird es leichter, in Anwendung des Vorsichtsprinzips jedwedes schädliche Bewuchsschutzsystem auf Schiffen in die Verbotsliste einzubeziehen. Derzeit werden nur zinnorganische Verbindungen, die als Biozide in Bewuchsschutzsystemen wirken, vom Übereinkommen erfasst. In Anbetracht der besonderen Verfahren, die für die Aufnahme weiterer schädlicher Bewuchsschutzsysteme in die Verbotsliste gelten, ist die Kommission der Auffassung, dass die Verordnung auf zinnorganische Verbindungen beschränkt werden kann und soll. Im Rahmen des AFS-Übereinkommens wird auch die Frage der landseitigen Behandlung der Abfälle, die beim Entfernen schädlicher Bewuchsschutzstoffe anfallen, angemessen gelöst.

– Schaffung gleicher Bedingungen für die Schifffahrtsbranche

Bei der Annahme des AFS-Übereinkommens haben alle Regierungen ihre Bereitschaft bekundet, die Verwendung schädlicher zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen zum 1. Januar 2003 einzustellen, und daher zu bestimmten Maßnahmen aufgerufen, die sowohl auf staatlicher Ebene als auch von der Schifffahrtsbranche in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zu treffen sind.

Die Kommission hat in Anbetracht dieses Aufrufs und im Einklang mit dem Völkerrecht daher davon abgesehen, ein Verbot der Verwendung von TBT-Anstrichen für alle Schiffe, die europäische Häfen anlaufen, auszusprechen. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass eine große Zahl von Drittländern, denen der zusätzliche Nutzen einer übernationalen Regelung nicht zugute kommt, Schwierigkeiten dabei haben könnte, ein Verbot der TBT-Verwendung auf ihren Schiffen zum 1. Januar 2003 aufzuerlegen¹⁰. Die Kommission schlägt daher vor, das Verbot der Verwendung von TBT-Anstrichen auf Schiffen, die keine EG-Flagge führen, bis zum Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens auszusetzen.

Mögliche Wettbewerbsnachteile für Reeder¹¹ und Werften¹² in der EU durch das empfohlene Verbot zum 1. Januar 2003 könnten mit freiwilligen Verpflichtungen auf der Ebene der jeweiligen Branchenverbände (Internationale Schifffahrtskammer (ICS) und Schiffbau-/Schiffsreparatur-Verbände) vermieden werden.

Die Kommission begrüßt die prompte Reaktion der internationalen Schifffahrtsbranche, TBT mit Wirkung zum 1. Januar 2003 zu verbieten. Insbesondere sind die eindringlichen Empfehlungen der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) anzuführen. Unmittelbar nach der AFS-Konferenz betonte die ICS, dass **die Frage, ob das Übereinkommen am 1. Januar 2003 in Kraft tritt oder nicht, irrelevant sei, da die festgelegten Daten 1. Januar 2003 und 1. Januar 2008 für alle Schiffe im internationalen Verkehr als unverrückbar angesehen werden sollten**. Die Kommission stützt sich daher bei den Aspekten des TBT-Verbots, die die Schifffahrt betreffen, auf diese wirtschaftlichen Realitäten.

¹⁰ In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass 2001 (nach LMIS-Angaben) 15 875 Schiffe (ab 500 BRZ) EU-Häfen angelaufen haben. 4 503 (28,36 %) davon führten eine EU-Flagge.

¹¹ Unter praktischen Gesichtspunkten ist zweifelhaft, ob es sich für einen Reeder lohnen würde, die Flagge für wenige Jahre zu wechseln, da das AFS-Übereinkommen nur ein paar Jahre später in Kraft treten wird und der Zeitpunkt für das vollständige Verbot von TBT zum 1. Januar 2008 unverändert bleiben wird. Außerdem sollte der Druck auf die Branche, die auch durch die Entschließung Nr. 1 der AFS-Konferenz aufgefordert wurde, das Verbot zum 1. Januar 2003 durchzuführen, nicht vergessen werden.

¹² Bereits heute haben Werften in der Gemeinschaft aufgrund der Richtlinie 76/769/EG Wettbewerbsnachteile gegenüber Werften außerhalb der Gemeinschaft.

Der Ratifizierungsprozess ist der Kontrolle der Gemeinschaft vollständig entzogen. Es gibt darüber hinaus keinerlei Rechtssicherheit, dass das allgemein akzeptierte Verbot zum 1. Januar 2008 bis zu diesem Zeitpunkt auch tatsächlich anwendbar sein wird. Die internationale Schifffahrtsbranche, die die Instandhaltung ihrer Schiffe planen muss, benötigt deshalb eine eindeutige und rechtzeitige Klarstellung der Umweltvorschriften für das Anlaufen von Gemeinschaftshäfen. Aus diesem Grund wird das allgemeine Verbot zinnorganischer Verbindungen in die EG-Rechtsvorschriften aufgenommen.

- Förderung der frühestmöglichen Ratifizierung des AFS-Übereinkommens durch die Flaggenstaaten

Freiwillige Verpflichtungen auf Ebene der Flaggenstaaten entsprechend der Entschließung Nr. 1 der AFS-Konferenz sollten weiter gefördert werden¹³. Das Beispiel der Gemeinschaft, die mit dieser Verordnung einen zukunftsorientierten Weg aufzeigt, sollte auch auf andere Flaggenstaaten positiv wirken. Besondere Beachtung sollte auch denjenigen Staaten gewidmet werden, die die EU-Mitgliedschaft beantragt haben. Gemäß den Beitrittsbedingungen werden sie ab dem Zeitpunkt ihres Beitritts zur Gemeinschaft ebenfalls dieser Verordnung unterliegen.

Flaggenstaaten und insbesondere offene Register, die die Verwendung von TBT-Anstrichen für ihre Schiffe verboten haben, haben ein wirtschaftliches Interesse daran, dass das AFS-Übereinkommen so bald wie möglich in Kraft tritt, sodass weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen. Die Verordnung wird folglich einen zusätzlichen Anreiz für Flaggenstaaten darstellen, das AFS-Übereinkommen zu ratifizieren.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass auf Zypern, Malta und die baltischen Länder zusammen 10 % der Welttonnage entfallen. Die Flotte der Länder des Europäischen Wirtschaftsraums (die 15 EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und Island) repräsentiert zusammen mit der Flotte der 13 Kandidatenländer 30 Länder und nicht weniger als 30,91 % der Welttonnage.

Unter der Annahme, dass alle Mitgliedstaaten ihre politische Verpflichtung zur Ratifizierung des AFS-Übereinkommens 2002/2003 ebenso wie die Kandidatenländer erfüllen und eine Reihe von Drittländern (Japan, USA) dies ebenfalls beabsichtigt, könnte das Übereinkommen 2004/2005 in Kraft treten. Hinsichtlich des angestrebten vollständigen Verbots zinnorganischer Verbindungen bis spätestens 2005 wird die Kommission die Fortschritte beim Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens und seine Anwendung durch Schiffe unter der Flagge eines Drittstaates, die in den Gewässern der Europäischen Union verkehren, aufmerksam verfolgen.

- Rechtliche Überlegungen

Um Verwirrung oder Fehlauslegungen bezüglich der Umsetzung eines Übereinkommens¹⁴, das noch nicht in Kraft getreten ist, zu vermeiden und den Ratifizierungsprozess (bei dem allgemein davon ausgegangen wird, dass er so kurz wie möglich sein wird) nicht zu stören, ist die Kommission der Auffassung, dass die Verordnung das AFS-Übereinkommen nicht umsetzen oder in ihren wesentlichen Bestimmungen (Artikel 3 bis 5) darauf verweisen sollte.

¹³ Japan und Neuseeland haben TBT-Anstriche für ihre Schiffe bereits verboten.

¹⁴ Das Übereinkommen wird von allen Mitgliedstaaten vollständig unterstützt.

Ein generelles Verbot (für alle Schiffe, ungeachtet der von ihnen geführten Flagge) der TBT-Aufbringung auf Schiffe, die einen Hafen der Gemeinschaft anlaufen, ab dem 1. Januar 2003 wäre nicht mit dem AFS-Übereinkommen vereinbar.

Die Kommission schlägt vor, die Verordnung selbst auf Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag zu gründen.

EINZELERWÄGUNGEN

Artikel 1

Zweck der Verordnung.

Artikel 2

Definition der wesentlichen Begriffe der Verordnung. Die meisten Begriffsbestimmungen beruhen auf dem AFS-Übereinkommen der IMO.

Artikel 3

Anwendungsbereich der Verordnung. Festgelegt wird, auf welche Schiffe die Bestimmungen der Verordnung angewendet werden. Beabsichtigt wird, ab dem 1. Januar 2008 alle Schiffe zu erfassen, die einen europäischen Hafen anlaufen, ungeachtet der von ihnen geführten Flagge. Außerdem sind besondere Bestimmungen erforderlich, die für alle die Flagge eines Mitgliedstaats führenden Schiffe (jedoch nur diese) gelten, um der EntschlieÙung Nr. 1 der AFS-Konferenz nachzukommen. Die Einbeziehung von Schiffen, „die unter der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden“, ist erforderlich, um auch der Küste vorgelagerte Umschlagplätze zu erfassen, die ebenfalls unter das AFS-Übereinkommen fallen.

Die Verordnung gilt nicht für Kriegsschiffe oder andere Staatsschiffe, da diese Schiffe durch das AFS-Übereinkommen ausreichend abgedeckt sind. Diese Schiffe sollten daher nicht Gegenstand der Verordnung sein, die im Wesentlichen nur Regelungen für den Übergangszeitraum trifft.

Das AFS-Übereinkommen gilt auch für Schiffe, die eine Werft anlaufen. Diese Verordnung deckt diesen Fall nicht ab, da die geänderte Richtlinie 76/769/EWG diese Schiffe angemessen erfassen wird.

Artikel 4

Verbot der Aufbringung zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen ab dem 1. Januar 2003. Vor Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens wird die Anwendung dieses Artikels auf Schiffe, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen, ausgesetzt.

Artikel 5

Der erste Absatz erfasst Schiffe, die vor dem 1. Januar 2003 nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen und nach diesem Zeitpunkt mit einem neuen Bewuchsschutzsystem versehen werden, für den Fall, dass solche Schiffe in ein EG-Register übertragen werden. Auch bei diesen Schiffen dürfen nach dem 1. Januar 2003 keine Bewuchsschutzfarben mit aktiven zinnorganischen Verbindungen verwendet werden. Damit wird Reedern in Drittländern, einschließlich europäischer Reeder, die ihre Schiffe unter der Flagge eines offenen Registers betreiben, ein Anreiz gegeben, den ICS-Empfehlungen nachzukommen und den Zeitpunkt 1. Januar 2003 als unverrückbar anzusehen. Auf diese Weise werden die Reeder den Marktwert ihrer Schiffe im Fall einer möglichen Übertragung in ein EG-Register erhalten.

Der zweite Absatz stellt ebenfalls einen Anreiz für Reeder dar. In der Gewissheit, dass zinnorganische Verbindungen in der Gemeinschaft in jedem Fall zum 1. Januar 2008

vollkommen verboten sein werden, werden sie den Neuanstrich ihrer Schiffe im Trockendock zeitlich entsprechend planen können.

Wie im AFS-Übereinkommen vorgesehen wird das Sandstrahlen der Schiffe ebenso wie der Auftrag einer Deckschicht zur Neutralisierung der Schadwirkung zinnorganischer Verbindungen akzeptiert.

Artikel 6

Absatz 1 richtet sich an die Mitgliedstaaten, denen es ermöglicht werden soll, die am besten geeigneten Bestimmungen für Besichtigungen und Zeugnisse analog zum AFS-Übereinkommen zu erlassen, ohne dem Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens vorzugreifen.

Schiffe ab 400 BRZ müssen unabhängig vom Fahrtgebiet besichtigt werden. Im AFS-Übereinkommen wird dies lediglich für Schiffe, die im Auslandsverkehr eingesetzt werden, vorgeschrieben.

Schiffe mit einer Länge von 24 m oder mehr mit weniger als 400 BRZ müssen in Übereinstimmung mit dem AFS-Übereinkommen nur eine Erklärung mitführen. In dieser Verordnung werden keine besonderen Besichtigungen oder Zeugnisse vorgesehen, um die Verwaltungen der Mitgliedstaaten nicht unzumutbar zu belasten. Falls es jedoch zu einem späteren Zeitpunkt notwendig werden sollte, könnte eine harmonisierte Regelung im Ausschussverfahren eingeführt werden.

Für Schiffe unter 24 m Länge (hauptsächlich Sport- und Fischereifahrzeuge) sind keine besondere Besichtigungen oder Zeugnisse vorgesehen. Diese Schiffe bilden eine besondere Nische und werden im Wesentlichen nur innerhalb der Gemeinschaft betrieben. Sie werden vollständig von den Bestimmungen der Richtlinie 76/769/EWG in der geänderten Fassung erfasst.

Absatz 2 betrifft die Anerkennung von Zeugnissen und Urkunden. Mitgliedstaaten und Drittländer, die bereits die Bestimmungen des AFS-Übereinkommens anwenden, dürfen die AFS-Zeugnisse und -Erklärungen verwenden.

Absatz 3 ist eine Schutzmaßnahme, falls das Übereinkommen nicht bis zum 1. Januar 2007 in Kraft getreten sein sollte, was sicherlich nicht der Fall sein wird, wenn alle europäischen Staaten das Übereinkommen vor 2005 ratifizieren.

Artikel 7

Hinsichtlich der Kontrolle der Zeugnisse wird ausdrücklich auf die Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle sowie die einschlägigen Bestimmungen des AFS-Übereinkommens und die von der IMO bis Ende 2002 auszuarbeitenden Leitlinien Bezug genommen.

Dieser Artikel betrifft die Kontrolle von Schiffen, die eine EG-Flagge führen, während des Übergangszeitraums. Da die rechtliche Geltung der Richtlinie 95/21/EG an internationale Übereinkünfte geknüpft ist, die bereits in Kraft sind, kann diese Richtlinie nicht als Rechtsgrundlage für Hafenstaatkontrollen nach dieser Verordnung herangezogen werden. Die Mitgliedstaaten sollten daher Bestimmungen anwenden, die denen der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle gleichwertig sind. Ein ähnlicher Ansatz wurde bei Fischereifahrzeugen nach der Richtlinie 97/70/EG verfolgt. Die Kommission empfiehlt dennoch, dass die Mitgliedstaaten eine Ad-hoc-Regelung innerhalb der Pariser Vereinbarung treffen, und wird folglich alle entsprechenden Initiativen unterstützen.

Die Kommission beabsichtigt, die Richtlinie 95/21/EG über die Hafenstaatkontrolle zu ändern, um das AFS-Übereinkommen in die einschlägigen Rechtsinstrumente dieser Richtlinie aufzunehmen.

Eine Schutzklausel ähnlich der in Artikel 6 eingeführten Bestimmung deckt den Fall ab, dass das Übereinkommen zum 1. Januar 2007 noch nicht in Kraft getreten sein sollte.

Artikel 8

Dieser Artikel ermöglicht es der Kommission, die Anhänge unter streng festgelegten Bedingungen zu ändern.

Artikel 9

Überträgt die Umsetzungsaufgaben (Regelungsverfahren) in den Angelegenheiten der Artikel 6, 7 und 8 dem durch Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EG eingesetzten Ausschuss.

Artikel 10

Dieser Artikel sieht vor, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über die Fortschritte bei der Ratifizierung des AFS-Übereinkommens vorlegt und erforderlichenfalls Änderungen vorschlägt, um sicherzustellen, dass die Freisetzung schädlicher Verbindungen aus Bewuchsschutzsystemen in den Gewässern der EU beschleunigt reduziert wird.

Artikel 11

Sieht ein sofortiges Inkrafttreten vor, um das effektive Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen ab dem 1. Januar 2003 zu ermöglichen.

Anhang I

Dieser Anhang legt die Mindestanforderungen fest, die für eine ordnungsgemäße Durchführung dieser Verordnung notwendig sind, bevor das AFS-Übereinkommen in Kraft tritt und in die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten Eingang findet.

Der erste Teil betrifft die Besichtigungsregelung, der zweite die Erteilung von Zeugnissen. Einige Schiffe erfüllen bereits die Anforderungen des AFS-Übereinkommens. Dies beruht auf der Festlegung des Termins 1. Januar 2003 in Anhang 1 des Übereinkommens und der positiven Reaktion der Schifffahrtsbranche (ICS) zur effektiven Anwendung des Verbots ab diesem Datum. Daraufhin haben einige Staaten bereits Verwaltungsbestimmungen erlassen, nach denen anerkannte Klassifikationsgesellschaften schon vor Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens in ihrem Auftrag eine Bestätigung erteilen können, dass das Übereinkommen eingehalten wird. Die Kommission empfiehlt diese Vorgehensweise allen Mitgliedstaaten und schlägt vor, dieses positive Element bei der Erteilung von Zeugnissen zu berücksichtigen.

Anhänge II und III

Enthalten die entsprechenden Zeugnisse und Urkunden, die in vollem Einklang mit dem AFS-Übereinkommen stehen.

2002/0149 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹⁵,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁷,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Gemeinschaft ist über die umweltschädigenden Auswirkungen zinnorganischer Verbindungen, die als Bewuchsschutzsysteme von Schiffen verwendet werden, besonders von Tributylzinn-Anstrichen (TBT), ernsthaft besorgt.
- (2) Ein Internationales Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen (AFS-Übereinkommen) wurde am 5. Oktober 2001 auf einer diplomatischen Konferenz unter der Schirmherrschaft der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) mit Beteiligung der Mitgliedstaaten angenommen.
- (3) Das AFS-Übereinkommen ist ein Rahmenübereinkommen, das das Verbot schädlicher Bewuchsschutzsysteme von Schiffen gemäß genau festgelegter Verfahren und unter Berücksichtigung des Vorsichtsprinzips, wie es in der Erklärung von Rio zu Umwelt und Entwicklung dargelegt wurde, ermöglicht.
- (4) Das AFS-Übereinkommen verbietet zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur die Verwendung zinnorganischer Verbindungen (TBT-Anstriche) auf Schiffen.
- (5) Im AFS-Übereinkommen wurden der 1. Januar 2003 als Zeitpunkt, ab dem TBT-Anstriche auf Schiffen nicht mehr aufgetragen werden dürfen, und der 1. Januar 2008

¹⁵ ABl. C ... vom ..., S. .

¹⁶ ABl. C ... vom ..., S. .

¹⁷ ABl. C ... vom ..., S. .

als Zeitpunkt, ab dem Schiffe nicht mehr über aktive TBT-Anstriche verfügen dürfen, festgelegt.

- (6) Das AFS-Übereinkommen tritt erst zwölf Monate nach seiner Ratifizierung durch mindestens 25 Staaten, auf die mindestens 25 % der Welttonnage entfallen, in Kraft.
- (7) Die Mitgliedstaaten sollten das AFS-Übereinkommen zum frühestmöglichen Zeitpunkt ratifizieren.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten in die bestmögliche Ausgangslage für eine rasche Ratifizierung des AFS-Übereinkommens versetzt werden, und mögliche Hindernisse, die einer solchen Ratifizierung entgegenstehen könnten, sollten beseitigt werden.
- (9) In dem Bewusstsein, dass die bis zum 1. Januar 2003 verbleibende Zeit möglicherweise nicht ausreicht, um das Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens bis dahin zu ermöglichen, und in dem Wunsch, ein Ende der Verwendung zinnorganischer Verbindungen in der Schifffahrt ab dem 1. Januar 2003 herbeizuführen, hat die Internationale Konferenz über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen in der EntschlieÙung Nr. 1 die IMO-Mitgliedstaaten aufgerufen, ihr Möglichstes zu tun, um dem Konsens durch das Übereinkommen als Angelegenheit von Dringlichkeit verbindliche Wirkung zu verschaffen, und die Branche aufgefordert, Vermarktung, Verkauf und Verwendung zinnorganischer Verbindungen zu diesem Zeitpunkt einzustellen.
- (10) Unmittelbar im Nachgang zu der AFS-Konferenz hat die Kommission die Richtlinie 2002/.../EG der Kommission zur neunten Änderung von Anhang I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates erlassen, um ab dem 1. Januar 2003 das Inverkehrbringen zinnorganischer Verbindungen in Bewuchsschutzfarben für alle Schiffe, ungeachtet deren Länge, zu verbieten.
- (11) In Anbetracht der EntschlieÙung Nr. 1 der AFS-Konferenz sind zusätzliche Schritte erforderlich, um die Durchführung von Maßnahmen bezüglich zinnorganischer Verbindungen vorzubereiten, damit ein allgemeines Verbot der TBT-Verwendung auf Schiffen in der ganzen Gemeinschaft und den angrenzenden Seegebieten zu den im AFS-Übereinkommen vorgesehenen Zeitpunkten erreicht wird.
- (12) Eine Verordnung sollte das angemessene rechtliche Mittel darstellen, da sie Schiffseignern und Mitgliedstaaten unmittelbar und kurzfristig genaue Anforderungen auferlegt, die zu einem einheitlichen Zeitpunkt und auf einheitliche Weise in der gesamten Gemeinschaft zu erfüllen sind. Diese Verordnung, die nur das Verbot zinnorganischer Verbindungen betreffen sollte, sollte nicht zu einer Duplizierung des AFS-Übereinkommens führen.
- (13) Auf Gemeinschaftsebene ist Unsicherheit über das vollständige Verbot aktiver TBT-Anstriche nicht hinnehmbar. Der weltweiten Schifffahrtsbranche, die die Instandhaltung ihrer Schiffe planen muss, sollte eindeutig und rechtzeitig bewusst gemacht werden, dass Schiffe mit aktiven TBT-Anstrichen des Schiffsrumpfs ab dem 1. Januar 2008 Häfen der Gemeinschaft nicht mehr anlaufen dürfen.
- (14) Drittländer, insbesondere wenn ihnen nicht der zusätzliche Nutzen einer übernationalen Regelung zugute kommt, könnten rechtstechnische Schwierigkeiten haben, im Rahmen ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung zum 1. Januar 2003 das

Verbot aufzuerlegen, TBT auf ihren Schiffen zu verwenden. Das Verbot der Aufbringung von TBT-Farben auf Schiffen, die keine Flagge eines EG-Mitgliedstaats führen, während des Übergangszeitraums, der am 1. Januar 2003 beginnt und mit Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens endet, sollte daher ausgesetzt werden.

- (15) Flaggenstaaten, die die Verwendung von TBT-Farben für ihre Schiffe verboten haben, haben ein wirtschaftliches Interesse daran, dass das AFS-Übereinkommen so bald wie möglich in Kraft tritt, damit weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen. Diese Verordnung, die für alle Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, die Aufbringung von TBT-Anstrichen ab dem 1. Januar 2003 verbietet, sollte einen zusätzlichen Anreiz für Flaggenstaaten darstellen, das AFS-Übereinkommen zu ratifizieren.
- (16) Die Begriffsbestimmungen und Vorschriften dieser Verordnung sollten sich so weit wie möglich auf die des AFS-Übereinkommens stützen.
- (17) Diese Verordnung sollte auch für Schiffe gelten, die unter der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden, um ihre Durchführung in Bezug auf der Küste vorgelagerte Umschlagplätze zu gewährleisten. Sie sollte nicht für Kriegsschiffe oder andere Staatsschiffe gelten, da diese Schiffe durch das AFS-Übereinkommen ausreichend abgedeckt sind.
- (18) Das Verbot aktiver TBT-Anstriche für alle Schiffe, die in einem Mitgliedstaat nach dem 1. Januar 2003 eingetragen werden und die Flagge eines Mitgliedstaats führen und deren Bewuchsschutzsystem nach dem 1. Januar 2003 aufgebracht, geändert oder ersetzt wurde, sollte ein Anreiz für die Schifffahrtsbranche sein, der Empfehlung der Entschließung Nr. 1 der AFS-Konferenz nachzukommen.
- (19) Es ist angezeigt, dieselbe Regelung für Besichtigungen und Zeugnisse zu treffen wie das AFS-Übereinkommen. Nach dieser Regelung sollten alle Schiffe ab 400 Bruttoreaumzahl ungeachtet der Fahrten, auf denen sie eingesetzt werden, besichtigt werden, während Schiffe mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, aber unter 400 Bruttoreumzahl nur eine Erklärung mitführen sollten, dass sie die Verordnung oder das AFS-Übereinkommen einhalten. Die Gemeinschaft sollte das Recht haben, eine harmonisierte Besichtigungsregelung für diese Schiffe einzuführen, wenn dies zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich sein sollte.
- (20) Es ist nicht erforderlich, für Schiffe mit einer Länge von weniger als 24 Metern ist eine bestimmte Besichtigung oder Erklärung vorzusehen, da diese Schiffe, bei denen es sich überwiegend um Sport- und Fischereifahrzeuge handelt, im Wesentlichen durch die Richtlinie 76/769/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für Beschränkungen des Inverkehrbringens und der Verwendung gewisser gefährlicher Stoffe und Zubereitungen¹⁸ ausreichend abgedeckt werden.
- (21) Bescheinigungen und Urkunden, die gemäß dieser Verordnung ausgestellt wurden, sollten ebenso wie AFS-Bescheinigungen und AFS-Erklärungen, die von Vertragsstaaten des AFS-Übereinkommens ausgestellt wurden, anerkannt werden.

¹⁸ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 201, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2002/XXX/EG der Kommission (ABl. L XXX).

- (22) Falls das AFS-Übereinkommen nicht bis zum 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist, sollte es der Kommission erlaubt sein, geeignete Bestimmungen zu erlassen, damit Schiffe, die die Flagge eines Drittlandes führen, die Einhaltung dieser Verordnung nachweisen können und die Durchführung dieser Bestimmungen kontrolliert werden kann.
- (23) Die am besten geeignete Regelung zur Kontrolle der Durchführung des TBT-Verbots auf Schiffen und der Erfordernisse des AFS-Übereinkommens sind die Vorschriften der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle)¹⁹, und Änderungen dieser Richtlinie sollten zu gegebener Zeit vorgenommen werden. In Anbetracht des besonderen Anwendungsbereichs dieser Richtlinie sollten während des Übergangszeitraums gleichwertige Bestimmungen auf Schiffe angewendet werden, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.
- (24) Gemäß Artikel 2 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse²⁰ sollte die Kommission befugt sein, die Anhänge dieser Verordnung nach dem Regelungsverfahren des Artikels 5 des Beschlusses anzupassen.
- (25) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit einer Bewertung, inwieweit die Ziele der Verordnung erreicht wurden, und schlägt erforderlichenfalls geeignete Änderungen vor.
- (26) Diese Verordnung sollte so in Kraft treten, dass das Verbot von zinnorganischen Verbindungen auf Schiffen ab dem 1. Januar 2003 wirksam wird –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel

Zweck dieser Verordnung ist es, schädliche Auswirkungen zinnorganischer Verbindungen, die als aktive Biozide in Bewuchsschutzsystemen von Schiffen wirken, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen oder unter der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden, sowie von Schiffen, die ungeachtet der von ihnen geführten Flagge Häfen von Mitgliedstaaten anlaufen, zu verringern oder zu beseitigen.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

¹⁹ ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1, zuletzt geändert durch Richtlinie 2001/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 19 vom 22.1.2002, S. 17).

²⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

1. „Bewuchsschutzsystem“ ist eine Beschichtung, eine Farbe, ein Verfahren der Oberflächenbehandlung oder eine Vorrichtung, die/das dazu benutzt wird, den Bewuchs eines Schiffs durch unerwünschte Organismen zu erschweren oder zu verhindern.
2. „Bruttoreaumzahl“ ist die nach den Vermessungsregeln in Anlage 1 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen berechnete Bruttoreumzahl.
3. „Länge“ ist die Länge gemäß der Begriffsbestimmung im Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 in der Fassung des Protokolls von 1988 zu diesem Übereinkommen oder in einem etwaigen Nachfolge-Übereinkommen.
4. „Schiff“ ist ein Wasserfahrzeug beliebiger Art, das im Meer betrieben wird, und schließt Tragflächenboote, Luftkissenfahrzeuge, Tauchfahrzeuge, schwimmendes Gerät, ortsfeste sowie schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) sowie schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO) ein.
5. „AFS-Übereinkommen“ ist das Internationale Übereinkommen vom 5. Oktober 2001 über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen.
6. „Anerkannte Organisation“ ist eine Stelle, die gemäß der Richtlinie 94/57/EG des Rates²¹ anerkannt ist.
7. „AFS-Zeugnis“ ist das Zeugnis, das Schiffen gemäß Anlage 4 des AFS-Übereinkommens ausgestellt wird.
8. „AFS-Erklärung“ ist die Erklärung, die gemäß Anlage 4 des AFS-Übereinkommens erstellt wird.
9. „AFS-Bestätigung“ ist eine Urkunde, die die Einhaltung von Anlage 1 des AFS-Übereinkommens bestätigt und von einer anerkannten Organisation im Namen der Verwaltung eines Mitgliedstaats ausgestellt wurde.
10. „Übergangszeitraum“ ist der Zeitraum, der am 1. Januar 2003 beginnt und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des AFS-Übereinkommens endet.

Artikel 3 **Anwendungsbereich**

- (1) Diese Verordnung findet Anwendung auf
 - a) Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen,
 - b) Schiffe, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen, aber unter der Hoheitsgewalt eines Mitgliedstaats betrieben werden, und

²¹ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 20.

- c) Schiffe, die einen Hafen oder einen der Küste vorgelagerten Umschlagplatz eines Mitgliedstaats anlaufen, ohne unter die Buchstaben a) oder b) zu fallen.
- (2) Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Kriegsschiffe, Marinehilfsschiffe und andere Schiffe, die im Eigentum eines Staats stehen oder von einem Staat betrieben werden, zur Zeit im Staatsdienst stehen und zu anderen als Handelszwecken eingesetzt sind.

Artikel 4

Verbot der Aufbringung zinnorganischer Verbindungen mit Biozidwirkung

Ab dem 1. Januar 2003 dürfen zinnorganische Verbindungen, die als Biozide in Bewuchsschutzsystemen wirken, auf Schiffen nicht aufgebracht oder wieder aufgebracht werden.

Während des Übergangszeitraums gilt diese Bestimmung jedoch nur für Schiffe, die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a) oder b) genannt sind.

Artikel 5

Vollständiges Verbot zinnorganischer Verbindungen mit biozider Wirkung

- (1) Schiffe, die nach dem 1. Januar 2003 in einem Mitgliedstaat registriert sind und die Flagge eines Mitgliedstaats führen und deren Bewuchsschutzsystem nach dem 1. Januar 2003 aufgebracht, geändert oder ersetzt wurde, dürfen keine zinnorganischen Verbindungen aufweisen, die in Bewuchsschutzsystemen auf dem Schiffsrumpf oder Schiffsaußenteilen und -flächen als Biozide wirken, sofern sie nicht eine Deckschicht tragen, die als Barriere ein Auslaugen dieser Verbindungen aus dem darunter liegenden nichtkonformen Bewuchsschutzsystem verhindert.
- (2) Ab dem 1. Januar 2008 dürfen Schiffe ungeachtet der Flagge, die sie führen, keine zinnorganischen Verbindungen aufweisen, die in Bewuchsschutzsystemen auf dem Schiffsrumpf oder Schiffsaußenteilen und -flächen als Biozide wirken, sofern sie nicht eine Deckschicht tragen, die als Barriere ein Auslaugen dieser Verbindungen aus dem darunter liegenden nichtkonformen Bewuchsschutzsystem verhindert.
- (3) Die Absätze 1 und 2 finden keine Anwendung auf ortsfeste und schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO), die vor dem 1. Januar 2003 errichtet wurden und sich am oder nach dem 1. Januar 2003 nicht in einem Trockendock befanden.

Artikel 6

Besichtigung und Zeugnisse

- (1) Für Besichtigungen und Zeugnissen von Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, gilt:
 - a) Für Schiffe mit 400 Bruttoreaumzahl und darüber, ausgenommen ortsfeste und schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO), werden

Besichtigungen gemäß den Anforderungen von Anhang I durchgeführt und Zeugnisse erteilt.

- b) Schiffe mit einer Länge von 24 Metern oder mehr mit weniger als 400 Bruttoreaumzahl, ausgenommen ortsfeste und schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO), führen eine AFS-Erklärung oder eine vom Eigner oder einem Bevollmächtigten des Eigners unterzeichnete Erklärung mit, die dem Muster von Anhang III entspricht und die Einhaltung von Artikel 4 nachweist.

Erforderlichenfalls kann die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 eine harmonisierte Regelung für Besichtigung und Zeugnisse für diese Schiffe festlegen.

- c) Die Mitgliedstaaten können geeignete Maßnahmen für Schiffe ergreifen, die nicht unter die Buchstaben a) und b) fallen, um die Einhaltung dieser Verordnung zu gewährleisten.

(2) Für die Anerkennung von Zeugnissen, Erklärungen und Bestätigungen gilt:

- a) Ab dem 1. Januar 2003 erkennen die Mitgliedstaaten jedes gültige AFS-Zeugnis, das für ein Schiff, das die Flagge einer Vertragspartei des AFS-Übereinkommens führt, ausgestellt wurde, sowie das gemäß dem Muster von Anhang II von der Verwaltung eines anderen Mitgliedstaats oder von einer anerkannten Organisation in deren Auftrag ausgestellte Zeugnis an.
- b) Bis zum 1. Januar 2004 erkennen die Mitgliedstaaten jede AFS-Bestätigung an, die im Auftrag eines anderen Mitgliedstaats ausgestellt wurde.
- c) Ab dem 1. Januar 2003 erkennen die Mitgliedstaaten jede gültige AFS-Erklärung, die für ein Schiff, das die Flagge einer Vertragspartei des AFS-Übereinkommens führt, ausgestellt wurde, sowie jede vom Eigner oder einem Bevollmächtigten des Eigners unterzeichnete Erklärung, die dem Muster von Anhang III entspricht, an.

Diesen Erklärungen sind entsprechende Unterlagen (zum Beispiel eine Quittung für Farben oder eine Rechnung über die durchgeführten Arbeiten) beizufügen oder sie müssen entsprechende Eintragungen enthalten.

- (3) Ist das AFS-Übereinkommen bis zum 1. Januar 2007 nicht in Kraft getreten, legt die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 geeignete Bestimmungen fest, um Schiffen, die die Flagge eines Drittlandes führen, den Nachweis zu ermöglichen, dass sie Artikel 5 einhalten.

Artikel 7

Hafenstaatkontrolle

Während des Übergangszeitraums wenden die Mitgliedstaaten auf Schiffe mit 400 Bruttoreumzahl und darüber, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, Kontrollbestimmungen an, die denen der Richtlinie 95/21/EG gleichwertig sind. Hinsichtlich der Besichtigungen und der Ermittlung von Verstößen lassen sich die Mitgliedstaaten von den

Bestimmungen des Artikels 11 des AFS-Übereinkommens und den einschlägigen Leitlinien der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) leiten.

Falls das AFS-Übereinkommen am 1. Januar 2007 nicht in Kraft getreten ist, legt die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 geeignete Verfahren für die Kontrollen fest.

Artikel 8 **Änderungen**

Um Entwicklungen auf internationaler Ebene, besonders in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), Rechnung zu tragen und die Wirksamkeit dieser Verordnung anhand der gewonnenen Erfahrung zu verbessern, können die Anhänge dieser Verordnung gemäß dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 geändert werden.

Artikel 9 **Ausschuss**

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie 93/75/EG²² eingesetzten Ausschuss, im Folgenden „der Ausschuss“, unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, sind Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8 anzuwenden.

Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.

- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 10 **Evaluierung**

Ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Fortschritte bei der Ratifizierung des AFS-Übereinkommens sowie Angaben dazu vor, in welchem Umfang zinnorganische Verbindungen, die als Biozide in Bewuchsschutzsystemen von Schiffen dienen, noch weiterhin auf Schiffen unter der Flagge eines Drittstaats verwendet werden, die Häfen der Gemeinschaft anlaufen. Auf der Grundlage dieses Berichts schlägt die Kommission erforderlichenfalls Änderungen vor, um sicherzustellen, dass die Freisetzung schädlicher Verbindungen aus Bewuchsschutzsystemen in den Gewässern der EU durch Schiffe, die nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen, beschleunigt reduziert wird.

Artikel 11
Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG I
BESICHTIGUNGEN UND VORSCHRIFTEN ÜBER DIE ERTEILUNG VON
ZEUGNISSEN FÜR BEWUCHSSCHUTZSYSTEME VON SCHIFFEN, DIE DIE
FLAGGE EINES MITGLIEDSTAATES FÜHREN

1 Besichtigungen

1.1 Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und darüber, ausgenommen ortsfeste oder schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO), sind ab 1. Januar 2003 folgende Besichtigungen vorgeschrieben:

- a) eine Erstbesichtigung, bevor das Schiff indienstgestellt wird, beziehungsweise wenn das Schiff sich erstmals zur Aufbringung von Bewuchsschutzsystemen im Trockendock befindet; und
- b) eine Besichtigung, wenn die Bewuchsschutzsysteme geändert oder ersetzt werden. Diese Besichtigungen sind auf dem gemäß Absatz 2.1 ausgestellten Zeugnis zu vermerken.

1.2 Die Art und Weise der Besichtigung muss eine sichere Aussage darüber gestatten, ob das Bewuchsschutzsystem des Schiffes die Artikel 4 und 5 in vollem Umfang erfüllt.

1.3 Die Schiffsbesichtigungen sind entweder durch von der Verwaltung des Mitgliedstaats, eines anderen Mitgliedstaats oder einer Vertragspartei des AFS-Übereinkommens gehörig bevollmächtigte Bedienstete oder aber durch von einer dieser Verwaltungen für diesen Zweck benannte Besichtiger oder eine für die Verwaltung tätige anerkannte Stelle durchzuführen.

1.4 Sofern in dieser Verordnung nichts anderes festgelegt ist, führen die Mitgliedstaaten die Besichtigungen gemäß Absatz 1.1 entsprechend den Vorschriften der Anlage 4 des AFS-Übereinkommens sowie entsprechend den von der IMO erarbeiteten Besichtigungsrichtlinien durch.

2 Zeugnisse

2.1 Nach Durchführung einer Besichtigung gemäß Absatz 1.1. Buchstaben a) oder b) stellt ein Mitgliedstaat, der noch nicht Vertragspartei des AFS-Übereinkommens ist, ein Zeugnis entsprechend dem Muster in Anhang II aus. Ein Mitgliedstaat, der Vertragspartei des AFS-Übereinkommens ist, stellt ein AFS-Zeugnis aus.

2.2 Ein Mitgliedstaat kann als Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen der Artikel 4 und 5 eine AFS-Bestätigung gelten lassen. Diese AFS-Bestätigung ist bis zum 1. Januar 2004 durch ein Zeugnis gemäß Absatz 2.1 zu ersetzen.

2.3 Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass ein Schiff gemäß Absatz 1.1 ein nach Absatz 2.1 ausgestelltes Zeugnis mitführen muss.

2.4 Für die Zwecke des Zeugnisses nach Absatz 2.1 tragen die Mitgliedstaaten den Anforderungen der Anlage 4 des AFS-Übereinkommens Rechnung.

ANHANG II
MUSTERVORDRUCKE DES ZEUGNISSES UND DER SPEZIFIKATION FÜR
BEWUCHSSCHUTZSYSTEME

Für das internationale Zeugnis und die Spezifikation für ein Bewuchsschutzsystem ist das nachstehende Muster zu verwenden.

Werden diese Mustervordrucke nur innerhalb eines Mitgliedstaats verwendet, können Verweise auf das AFS-Übereinkommen gestrichen werden.

INTERNATIONALES ZEUGNIS ÜBER EIN BEWUCHSSCHUTZSYSTEM

(Diesem Zeugnis ist eine Spezifikation der Bewuchsschutzsysteme beizulegen)

(Amtliches Siegel) (Bezeichnung des Staates)

Ausgestellt gemäß [dem Internationalen Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für Bewuchsschutzsysteme und]²³ der Verordnungdes Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen

im Namen der Regierung von

(Bezeichnung des Staates)

durch

.....

(ermächtigte Person oder Stelle)

Sofern bereits ein Zeugnis ausgestellt worden ist, so ersetzt das vorliegende Zeugnis das am ausgestellte Zeugnis.

Angaben zum Schiff²⁴

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Heimathafen

Bruttoreaumgehalt

IMO-Nummer²⁵

Während oder nach dem Bau dieses Schiffes ist kein Bewuchsschutzsystem aufgebracht worden, das Verbots- oder Beschränkungsmaßnahmen im Sinne der Anlage 1 des Übereinkommens [und des Anhangs I der Verordnung ...] unterliegt□

Auf diesem Schiff wurde ein Bewuchsschutzsystem, das Verbots- oder Beschränkungsmaßnahmen im Sinne der Anlage 1 des Übereinkommens [und des Anhangs I der Verordnung ...] unterliegt, aufgebracht, jedoch am (Datum) von (Bezeichnung der Einrichtung einsetzen) entfernt□

Auf diesem Schiff wurde ein Bewuchsschutzsystem, das Verbots- oder Beschränkungsmaßnahmen im Sinne der Anlage 1 des Übereinkommens [und des Anhangs I der Verordnung ...] unterliegt, aufgebracht, jedoch am (Datum) von (Bezeichnung der Einrichtung einsetzen) mit einer Versiegelungsdeckschicht überzogen□

²³ Kann bei Schiffen gestrichen werden, die nur im Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats eingesetzt werden.

²⁴ Wahlweise können stattdessen die Angaben zum Schiff waagrecht in Kästchen angeordnet werden.

²⁵ Nach Maßgabe des von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation angenommenen IMO-Schiffsidentifizierungssystems.

Auf diesem Schiff wurde vor dem 1. Januar 2003 ein Bewuchsschutzsystem, das Verbots- oder Beschränkungsmaßnahmen im Sinne von Anlage 1 des Übereinkommens unterliegt, aufgebracht, das vor dem 1. Januar 2008 entfernt oder mit einer Versiegelungsdeckschicht überzogen werden muss
.....□

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, DASS

- 1 das Schiff nach Regel 1 [der Anlage 1 des Übereinkommens und] des Anhangs I der Verordnung ... des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen besichtigt worden ist und
- 2 die Besichtigung gezeigt hat, dass das Bewuchsschutzsystem des Schiffes die einschlägigen Vorschriften [der Anlage 1 des Übereinkommens und]²⁶ des Anhangs I der Verordnung ... des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen erfüllt.

Ausgestellt in:

(Ort der Ausstellung des Zeugnisses)

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

Datum des Abschlusses der Besichtigung, aufgrund deren das vorliegende Zeugnis ausgestellt worden ist:

²⁶ Kann bei Schiffen gestrichen werden, die nur im Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats eingesetzt werden.

SPEZIFIKATION DER BEWUCHSSCHUTZSYSTEME

**Diese Spezifikation ist dem Internationalen Zeugnis über ein
Bewuchsschutzsystem dauerhaft beizufügen.**

Angaben zum Schiff:

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

IMO-Nummer:

Einzelangaben zu den aufgetragenen Bewuchsschutzsystemen

Arten der verwandten Bewuchsschutzsysteme:

Datum der Aufbringung der Bewuchsschutzsysteme:

Namen der Unternehmen und Einrichtungen (mit Ortsangabe), die die Systeme
aufgebracht haben:

Namen der Hersteller der Bewuchsschutzsysteme:

Bezeichnungen und Farben der Bewuchsschutzsysteme:

Aktive Bestandteile und ihre Chemical Abstract Service Registry Nummer (CAS-
Nummer), gegebenenfalls Arten der Versiegelungsdeckschicht:

Gegebenenfalls Bezeichnungen und Farben der Versiegelungsdeckschicht:

Datum der Aufbringung der Versiegelungsdeckschicht:

**HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, DASS diese Spezifikation in jeder Hinsicht
korrekt ist.**

Ausgestellt in:

(Ort der Ausstellung der Spezifikation)

(Datum der Ausstellung):

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Spezifikation
ausstellt)

Nachtrag zur Spezifikation²⁷

HIERMIT WIRD BESCHEINIGT, dass eine nach [Regel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Anlage 4 des Übereinkommens und] Absatz 2.1 des Anhangs I der Verordnung ... des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen vorgeschriebene Besichtigung ergeben hat, dass das Schiff [das Übereinkommen und] die Verordnung erfüllt.

Einzelangaben zu den aufgetragenen Bewuchsschutzsystemen

Arten der verwandten Bewuchsschutzsysteme

Datum der Aufbringung der Bewuchsschutzsysteme

Namen der Unternehmen und Einrichtungen (mit Ortsangabe), die die Systeme aufgebracht haben

Namen der Hersteller der Bewuchsschutzsysteme

Bezeichnungen und Farben der Bewuchsschutzsysteme

Aktive Bestandteile und ihre CAS-Nummern

Gegebenenfalls Arten der Versiegelungsdeckschicht

Gegebenenfalls Bezeichnungen und Farben der Versiegelungsdeckschicht

Datum der Aufbringung der Versiegelungsdeckschicht

Unterschrift:

(Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten, der die Spezifikation ausstellt)

Ort:

Datum²⁸:

(Siegel oder Stempel der Behörde)

²⁷ Diese Seite der Spezifikation ist zu vervielfältigen und der Spezifikation beizufügen, wenn dies von der Verwaltung als erforderlich erachtet wird.

²⁸ Datum des Abschlusses der Besichtigung, aufgrund deren der vorliegende Nachtrag vorgenommen wird:

ANHANG III

**ERKLÄRUNG ÜBER EIN BEWUCHSSCHUTZSYSTEM FÜR SCHIFFE MIT EINER
LÄNGE VON 24 METERN ODER MEHR UND EINER BRUTTORAUMZAHL VON
WENIGER ALS 400**

gemäß der

Verordnung....des Europäischen Parlaments und des Rates

über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen

Name des Schiffes:

Unterscheidungssignal:

Heimathafen:

Länge:

Bruttoreaumgehalt:

IMO-Nummer (sofern zutreffend):

Ich erkläre, dass das auf diesem Schiff verwendete Bewuchsschutzsystem die Vorschriften des Artikels 4 der Verordnung....des Europäischen Parlaments und des Rates über das Verbot zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen erfüllt.

(Datum)

(Unterschrift des Eigners oder seines bevollmächtigten Vertreters)

Nachtrag zu den aufgebrachten Bewuchsschutzsystemen

Arten der verwandten Bewuchsschutzsysteme und Daten der Aufbringung:

(Datum):

(Unterschrift des Eigners oder seines bevollmächtigten Vertreters)

Arten der verwandten Bewuchsschutzsysteme und Daten der Aufbringung:

(Datum)

(Unterschrift des Eigners oder seines bevollmächtigten Vertreters)

Arten der verwandten Bewuchsschutzsysteme und Daten der Aufbringung:

(Datum)

(Unterschrift des Eigners oder seines bevollmächtigten Vertreters)

ANHANG A

Übereinkommen über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Bewuchsschutzsysteme von Schiffen

Die neue IMO-Übereinkunft wird die Verwendung schädlicher zinnorganischer Verbindungen in Schiffsanstrichen zum Bewuchsschutz verbieten und einen Mechanismus schaffen, mit dem eine mögliche künftige Verwendung anderer schädlicher Stoffe in Bewuchsschutzsystemen verhindert wird.

In den Artikeln 1 und 2 sind die allgemeinen Verpflichtungen und einschlägigen Begriffsbestimmungen aufgeführt.

Das neue Übereinkommen verpflichtet die Unterzeichnerstaaten, die Verwendung schädlicher Bewuchsschutzsysteme auf Schiffen, die ihre Flagge führen, sowie auf allen Schiffen, die nicht zum Führen ihrer Flagge berechtigt sind, jedoch unter ihrer Hoheitsgewalt betrieben werden, und auf allen Schiffen, die einen Hafen, eine Werft oder einen der Küste vorgelagerten Umschlagplatz eines Unterzeichnerstaates anlaufen, zu untersagen und/oder einzuschränken (Artikel 3 und 4). Bewuchsschutzsysteme, für die Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen eingeführt werden, werden in einem Anhang (Anlage 1) aufgeführt, der dem Übereinkommen angefügt wird.

Artikel 5 betrifft geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von Abfällen von Bewuchsschutzsystemen.

Artikel 6 sieht Verfahren für Vorschläge zur Änderung von Maßnahmen zur Verringerung des Einsatzes von Bewuchsschutzsystemen und für die Bewertung von Bewuchsschutzsystemen vor. Dieses Änderungsverfahren ermöglicht, in Verbindung mit Anlage 2, erforderlichenfalls die Aktualisierung der Anlage 1, nach einem spezifischen, im einzelnen festgelegten Verfahren, an dem der Ausschuss der IMO für den Schutz der Meeresumwelt und eine "Facharbeitsgruppe" beteiligt sind; auf diese Weise werden Personen mit einschlägigem Fachwissen in die Überprüfung von Vorschlägen einbezogen, andere in Bewuchsschutzsystemen verwendete Substanzen zu verbieten oder zu beschränken (Artikel 7). Die wissenschaftliche und technische Forschung über die Auswirkungen von Bewuchsschutzsystemen und in bezug auf die Überwachung dieser Auswirkungen wird gefördert (Artikel 8).

Artikel 9 und Anlage 3 betreffen Übermittlung und Austausch von Informationen über Besichtigter und zugelassene Bewuchsschutzsysteme.

Die Verfahren für Besichtigungen und Zeugniserteilung sind in Artikel 10 und Anlage 4 geregelt.

In Artikel 11 geht es um das System der Hafenstaatkontrolle im Hinblick auf Überprüfungen von Schiffen und das Aufdecken von Verstößen. Das Übereinkommen enthält in Artikel 13 eine Klausel, nach der ein Schiff, das im Rahmen der Überprüfung eines möglichen Verstoßes gegen das Übereinkommen über Gebühr festgehalten oder aufgehalten wird, Anspruch auf Schadensersatz hat.

Artikel 12 betrifft Verstöße gegen das Übereinkommen und die Festlegung von Sanktionen. In den Artikeln 14 und 15 sind die Streitbeilegung und das Verhältnis zum Meeresvölkerrecht geregelt.

Artikel 16 legt das Verfahren für die Änderung des Übereinkommens selbst fest. Es ist die Änderung durch stillschweigende Annahme unter Beteiligung des Ausschusses der IMO für den Schutz der Meeresumwelt vorgesehen.

Artikel 17 betrifft Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung und Beitritt, Artikel 18 die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Übereinkommens. Es tritt 12 Monate nach der Ratifizierung durch 25 Staaten, auf die 25% der Welthandelsschifftonnage entfallen, in Kraft.

Artikel 19 regelt die Kündigung des Übereinkommens, Artikel 20 legt fest, dass das Übereinkommen beim Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hinterlegt wird.

In Anlage 1 des Übereinkommens ist festgelegt, dass mit Wirkung vom 1. Januar 2003 zinnorganische Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen als Biozide wirken, beim Erst- oder Wiederholungsanstrich von Schiffen nicht verwendet werden dürfen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2008 dürfen entweder solche Verbindungen nicht auf der Außenhaut oder auf außenliegenden Teilen oder Oberflächen von Schiffen vorhanden sein; oder die Schiffe müssen mit einem Anstrich versehen sein, der verhindert, dass solche Verbindungen aus darunterliegenden nicht vorschriftsmäßigen Anstrichen ausgelaugt werden.

- Für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 400 und darüber auf Auslandsfahrt, ausgenommen ortsfeste oder schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO) ist in Zukunft eine Erstbesichtigung vorgeschrieben, bevor das Schiff indienstgestellt wird beziehungsweise bevor das Internationale Zeugnis über ein Bewuchsschutzsystem erstmals ausgestellt wird; ferner muss eine Besichtigung vorgenommen werden, wenn die Bewuchsschutzsysteme geändert oder ersetzt werden.
- Schiffe mit einer Länge von 24 Metern oder mehr, jedoch mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 400, die auf Auslandsfahrt eingesetzt werden, ausgenommen ortsfeste oder schwimmende Plattformen, schwimmende Lagerplattformen (FSU) und schwimmende Produktions-, Lager- und Verladeeinrichtungen (FPSO) müssen in Zukunft eine vom Eigner oder seinem bevollmächtigten Vertreter unterzeichnete Erklärung über Bewuchsschutzsysteme mitführen. Der Erklärung müssen geeignete Nachweise wie Quittungen oder Rechnungen des ausführenden Unternehmens beiliegen.

**FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN
AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE
UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN
UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)**

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ÜBER DAS VERBOT ZINNORGANISCHER VERBINDUNGEN AUF SCHIFFEN

DOKUMENTENUMMER

KOM(2002)

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

1. **Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?**

Das Ziel, schädliche zinnorganische Verbindungen, die in Bewuchsschutzsystemen auf Schiffen Verwendung finden, zu einem bestimmten Termin zu verbieten (1. Januar 2003 für ihre Aufbringung auf Schiffen und 1. Januar 2008 für die Entfernung sämtlicher aktiver schädlicher Anstriche auf Schiffen) wird mit Inkrafttreten des Internationalen Übereinkommens über Verbots- und Beschränkungsmaßnahmen für schädliche Schiffsanstriche zum Bewuchsschutz (AFS-Übereinkommen) erreicht. Dieses Übereinkommen wurde am 5. Oktober 2001 im Zuge einer Diplomatischen Konferenz angenommen, die unter Leitung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) abgehalten wurde.

Die meisten Mitgliedstaaten werden dieses Übereinkommen jedoch aufgrund des umständlichen Ratifizierungsprozesses nicht vor dem 1. Januar 2003 in einzelstaatliches Recht umsetzen können. Daher wird eine Verordnung

- für die Mitgliedstaaten eine möglichst günstige Ausgangsposition für die Ratifizierung des AFS-Übereinkommens schaffen, und mögliche Hindernisse für eine zügige Ratifizierung beseitigen, wodurch zu einem möglichst baldigen Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens beigetragen wird;
- auf Gemeinschaftsebene die Erreichung des Hauptziels des AFS-Übereinkommens sicherstellen, d.h. das Verbot der Aufbringung zinnorganischer Verbindungen auf Schiffen, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen, zum 1. Januar 2003, und ein vollständiges Verbot für zinnorganische Verbindungen auf allen Schiffen, unabhängig von ihrer Flagge, zum 1. Januar 2008.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

2. Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

- Welche Wirtschaftszweige?
- Welche Unternehmensgrößen (welcher Anteil kleiner, mittlerer, großer Unternehmen)?
- Befinden sich diese Unternehmen in bestimmten geografischen Gebieten?

Von diesem Vorschlag betroffen sind die Reeder, die Werften und die Lack- und Farbindustrie, die AFS-Anstriche herstellt.

Es sind Unternehmen aller Größen betroffen, da diese Vorschriften für alle Schiffe gelten, unabhängig von der Größe der Unternehmen, die sie betreiben.

Während eines Übergangszeitraums, der am 1. Januar 2003 beginnt und mit Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens endet, gilt das Verbot der Aufbringung schädlicher zinnorganischer Verbindungen nur für Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaates führen, sowie für Schiffe, die nach dem 1. Januar 2003 in der Gemeinschaft registriert werden.

Schiffe, die im Linienverkehr betrieben werden, sind unter Umständen vorübergehend in einem bestimmten geografischen Gebiet eingesetzt, beispielsweise in der Ostsee, der Nordsee oder dem Mittelmeer. Dies gilt auch für Schiffe, die ausschließlich im Inlandverkehr in den Mitgliedstaaten eingesetzt werden. Die meisten der betroffenen Schiffe werden jedoch weltweit eingesetzt.

Schiffe, die nicht im Linienverkehr eingesetzt werden, fallen unter den Geltungsbereich dieser Verordnung.

Die betroffenen Werften und Farbhersteller sind sowohl in der Gemeinschaft als auch in Drittstaaten ansässig.

3. Was werden die Unternehmen zu tun haben, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Die europäischen Reeder sowie alle diejenigen, die ihre Schiffe nach dem 1. Januar 2003 in ein EG-Register übertragen lassen wollen, dürfen ihre Schiffe nicht mehr mit einem Erst- oder Wiederholungsanstrich versehen, der schädliche zinnorganische Verbindungen enthält. Bei Inkrafttreten des AFS-Übereinkommens, spätestens jedoch bis zum 1. Januar 2008, müssen alle Schiffe unabhängig von der Flagge, die sie führen, sandgestrahlt oder mit einem Anstrich versehen werden, der anerkannterweise die schädlichen Auswirkungen zinnorganischer Verbindungen neutralisiert.

4. Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

- Für die Beschäftigung?

- Für die Investitionen und die Gründung neuer Unternehmen?
- Für die Wettbewerbsposition der Unternehmen?

Es sind keine Auswirkungen für die Beschäftigung zu erwarten. Die Farbindustrie, die schädliche zinnorganische Farben herstellt, wird Alternativen entwickeln müssen.

Die Internationale Schifffahrtskammer (ICS) hat die Reeder gedrängt, davon auszugehen, dass die im AFS-Übereinkommen vorgesehenen Fristen weltweit angenommen werden, ungeachtet der Tatsache, dass das Übereinkommen nicht vor dem 1. Januar 2003 in Kraft tritt. Aufgrund dieser freiwilligen Maßnahme kann davon ausgegangen werden, dass die Reeder weltweit ab diesem Zeitpunkt auf ihren Schiffen solche schädlichen AFS-Anstriche nicht mehr verwenden. Um jedoch zu gewährleisten, dass auf Gemeinschaftsebene gleiche Ausgangsbedingungen gegeben sind, wird im Einklang mit den internationalen Rechtsvorschriften der Anstrich von Schiffen mit zinnorganischen Verbindungen ab dem 1. Januar 2003 für Schiffe verboten, die die Flagge eines Mitgliedstaats führen.

Die Flaggenstaaten, die die Verwendung von TBT-Farben auf ihren Schiffen bereits verboten haben (bisher Japan und Neuseeland sowie nach der Verabschiedung dieser Verordnung die 15 Mitgliedstaaten, Norwegen und Island sowie die meisten Beitrittsländer) haben ein wirtschaftliches Interesse daran, sicherzustellen, dass das AFS-Übereinkommen so bald wie möglich in Kraft tritt, um für weltweit gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen. Die Verordnung wird folglich einen zusätzlichen Anreiz für Flaggenstaaten darstellen, das AFS-Übereinkommen zu ratifizieren.

Auch Schiffe, die bis zum 1. Januar 2003 nicht die Flagge eines Mitgliedstaats führen und nach diesem Zeitpunkt mit einem neuen Bewuchsschutzsystem versehen werden, müssen ab 1. Januar 2003 die EG-Vorschriften erfüllen, wenn sie in ein EG-Register übertragen werden. Damit wird also Reedern in Drittländern und auch europäischen Reedern, die ihre Schiffe unter der Flagge eines offenen Registers betreiben, ein Anreiz gegeben, den ICS-Empfehlungen nachzukommen und den Zeitpunkt 1. Januar 2003 als unverrückbar anzusehen. Dadurch werden die Reeder den Marktwert ihrer Schiffe im Fall einer möglichen Übertragung in ein EG-Register erhalten.

Das Inverkehrbringen schädlicher zinnorganischer Verbindungen innerhalb der EU wird ab 1. Januar 2003 durch die Richtlinie .../EG der Kommission zur Anpassung von Anhang I der Richtlinie 76/769/EWG des Rates an den technischen Fortschritt verboten. Dies gilt nicht für Werften in Drittländern. Aufgrund der freiwilligen Maßnahme des ICS und der beschriebenen Vorschrift hinsichtlich der Übertragung in ein EG-Register, vor allem jedoch aufgrund des raschen Inkrafttretens des AFS-Übereinkommens, dürfte davon auszugehen sein, dass sich die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen für die europäischen Werften in Grenzen halten.

Bewuchsschutzsysteme bleiben im Durchschnitt etwa fünf Jahre lang wirksam, und die Verordnung zwingt die Reeder, die vor 2003 Bewuchsschutzsysteme aufgebracht haben, die zinnorganische Verbindungen enthalten, nicht, diese zu entfernen. Allerdings ist es wirtschaftlich nicht sinnvoll, außerhalb Europas einen schädlichen und verbotenen Anstrich aufzubringen, wenn klar ist, dass dieser Anstrich bis zum

1. Januar 2008 bei Anlaufen eines europäischen Hafens entfernt oder neutralisiert werden muss.

5. **Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?**

Nein, da diese Verordnung ausschließlich für Schiffe gilt.

ANHÖRUNG

6. **Führen Sie die Organisationen auf, die zu dem vorgeschlagenen Rechtsakt konsultiert wurden, und stellen Sie deren wichtigste Auffassungen dar.**

Die Kommission konsultierte die folgenden Beteiligten: Reeder (ECSA und ICS), Seeleute (ETF), Klassifikationsgesellschaften (IACS), Schiffbaugesellschaften (CESA) sowie die chemische und die Lack- und Farbindustrie (CEFIC und CEPE). Lediglich ECSA, ICS, CESA und CEPE nahmen Stellung.

Die Verbände der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft hatten keine Einwände gegen die Verordnung. Der ECSA wies auf die Empfehlung der ICS an die Schiffbaugesellschaften (weltweit) hin, die Bestimmungen des Übereinkommens ab dem 1. Januar 2003 freiwillig anzuwenden. Die Reeder begrüßten besonders, dass die EU keine extraterritoriale Gerichtshoheit über Schiffe aus Drittländern anstrebt. Dieser Ansatz wurde uneingeschränkt unterstützt und es bestand Einvernehmen darüber, dass er für die Glaubwürdigkeit der internationalen Regelung wichtig ist.

Der Verband der europäischen Schiffbaugesellschaften (CESA) forderte, das gleiche Verbot wie im Rahmen dieser für den Seeverkehr geltenden Verordnung auch in die Richtlinie über das Inverkehrbringen gefährlicher Stoffe und Zubereitungen aufzunehmen. Jeder Widerspruch zwischen diesen beiden Rechtsinstrumenten sollte vermieden werden. Nach Ansicht des CESA würde jedes Konzept, das nicht für alle Schiffe ungeachtet ihrer Flagge Anwendung findet, den wirtschaftlichen Interessen des europäischen Schiffsreparaturgewerbes schaden.

Der Verband der europäischen Lack- und Farbhersteller (CEPE) sprach sich für die geplanten Maßnahmen aus.