



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2012  
SWD(2012) 45 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine  
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über das Recycling von Schiffen**

{COM(2012) 118 final}  
{SWD(2012) 47 final}

# ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

## ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

### *Begleitunterlage zum*

### **Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über das Recycling von Schiffen**

#### **1. PROBLEMDEFINITION**

1. Mit der Abfallverbringungsverordnung<sup>1</sup> werden die Bestimmungen des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung auf europäischer Ebene umgesetzt. Die Verordnung setzt auch eine Änderung dieses Übereinkommens (die so genannte Verbotsänderung) um, die die Ausfuhr gefährlicher Abfälle in Nicht-OECD-Länder verbietet. Wegen ungenügender Ratifizierung ist diese Änderung auf internationaler Ebene bisher noch nicht in Kraft getreten.
2. Nach diesen Vorschriften stellen zum Abwracken bestimmte EU-Schiffe (da sie Gefahrstoffe enthalten) gefährliche Abfälle dar, die nur innerhalb der OECD verschrottet werden dürfen. Diese Vorschrift wird quasi systematisch umgangen. Im Jahr 2009 wurden *de facto* über 90 % der Schiffe unter einer Flagge der EU außerhalb der OECD abgewrackt, und zwar zumeist in Südasien (Indien, Pakistan und Bangladesch), wo die so genannte Strandungsmethode („beaching“) mit ihren verheerenden Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt gängige Praxis ist.
3. Dieser weit verbreitete Rechtsverstoß ist zunächst auf den Mangel an Recyclingkapazitäten innerhalb der OECD zurückzuführen, der vor allem die größten Schiffe betrifft. Die in Europa vorhandenen Kapazitäten werden für das Abwracken von kleinen Schiffen und Staatsschiffen genutzt, die nicht in den Geltungsbereich des Hongkong-Übereinkommens fallen. Ähnlich wie der Schiffbau wurde auch das Abwracken von Schiffen in den letzten Jahrzehnten aus wirtschaftlichen Gründen aus europäischen Ländern weg in Nicht-OECD-Länder verlagert. Der Ausbau zusätzlicher Kapazitäten in Europa hat sich daher als wirtschaftlich unrentabel erwiesen.
4. Zweitens ist die Lage auf dem Schiffsrecyclingmarkt derzeit durch einen heftigen und unlauteren Wettbewerb zwischen den großen Recycling-Staaten Bangladesch, Indien und (in geringerem Maße) Pakistan gekennzeichnet. Konkurrenten, die nach höheren technischen Standards arbeiten, können nur Nischenmärkte für bestimmte

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen.

Schiffstypen wie kleine Schiffe und Staatsschiffe einschließlich Kriegsschiffe (EU und Türkei) oder die Flotte engagierter Schiffseigner (Türkei und China) bedienen.

5. Drittens wird den Besonderheiten von Schiffen in den geltenden Vorschriften nicht Rechnung getragen. Es lässt sich in der Tat nur schwer bestimmen, wann ein Schiff zum Wrack (d. h. zu Abfall) wird. Um die geltenden Vorschriften und insbesondere das Verbot der Ausfuhr von Schiffen am Ende ihres Lebenszyklus in Nicht-OECD-Länder anzuwenden, müssten die Mitgliedstaaten Durchsetzungsanstrengungen unternehmen, die angesichts des Mangels an Recyclingkapazitäten in der OECD und der für jedes Schiff bestehenden rechtlichen Möglichkeit des Umflagens unverhältnismäßig und unwirksam wären.
6. Die Lage wird sich wahrscheinlich weiter verschlechtern, da in den kommenden Jahren aufgrund der Überkapazität der weltweiten Flotte, die nach Schätzungen noch mindestens fünf bis zehn Jahre anhalten wird, voraussichtlich zahlreiche Schiffe verschrottet werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass vor allem die unternormigsten Abwrackanlagen von dieser Entwicklung profitieren, die um das Ausmusterungsdatum für Einhüllen-Öltankschiffe (2015) ihren Höhepunkt erreichen dürfte.
7. Um die Lage zu verbessern, hat die internationale Seeschiffahrtsorganisation ein spezielles Übereinkommen ausgearbeitet. Das internationale Übereinkommen von Hongkong für das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen wurde 2009 angenommen, muss jedoch von den großen Flaggen- und Recycling-Staaten ratifiziert werden, um in Kraft treten und Wirkung zeigen zu können.
8. Tritt das Hongkong-Übereinkommen nicht in Kraft und wird die europäische Gesetzgebung nicht geändert, ist damit zu rechnen, dass die derzeitige Marktlage anhalten wird. Eine sich zuspitzende Verschrottungslage wird zwangsläufig zu weiteren tödlichen Unfällen und berufsbedingten Krankheiten führen, da die erforderlich werdenden neuen Arbeitskräfte unter den ärmsten und zumeist unerfahrenen Landarbeitern angeworben werden.

## 2. ZIELE DER EU-INITIATIVE

9. Das allgemeine Ziel einer Verordnung zur Regelung des Recyclings von Schiffen besteht darin, die negativen Folgen des Abwrackens von Schiffen unter einer Flagge der EU, vor allem in Südasien, für die menschliche Gesundheit und die Umwelt bis 2020 spürbar und nachhaltig, jedoch ohne unnötige wirtschaftlichen Belastungen zu reduzieren, indem das Inkrafttreten des Hongkong-Übereinkommens erleichtert wird. Die besonderen Ziele bestehen darin,

*BZ1: die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu mindern, indem gewährleistet wird, dass EU-Schiffe weltweit nur in sicheren und umweltgerechten Anlagen abgewrackt werden;*

*BZ2: sicherzustellen, dass ausreichende und erschwingliche sichere und umweltgerechte Recyclingkapazitäten für das Abwracken von EU-Schiffen vorhanden sind;*

*BZ3: mehr Anreize für die Einhaltung der EU-Vorschriften zu schaffen.*

### 3. POLITISCHE OPTIONEN

10. Bei der ersten infrage kommenden Option („Basisszenario“) würde der Status quo (Abfallsverbringungsverordnung) unverändert beibehalten. Die Mitgliedstaaten würden das Hongkong-Übereinkommen ratifizieren und in einzelstaatliches Recht umsetzen. Sie dürften jedoch weiterhin keine großen Handelsschiffe unter einer Flagge der EU zum Abwracken in Nicht-OECD-Länder ausführen, obgleich – in der Praxis – ein Großteil dieser Schiffe nach wie vor in Nicht-OECD-Ländern verschrottet würde. Die Durchsetzung der Vorschriften in den Mitgliedstaaten dürfte sich nicht sonderlich verbessern, denn die Umsetzung der Verbotsänderung würde den Staaten große Anstrengungen abverlangen und wäre letztlich unwirksam (aufgrund der fehlenden Recyclingkapazitäten innerhalb der OECD kann mit einer großen Umfluggungswelle hin zu Nicht-EU-Flaggen gerechnet werden).
11. Die zweite Option (B) bestünde darin, bestimmte Auflagen des Hongkong-Übereinkommens in die Abfallverbringungsverordnung einzubeziehen. Diese Auflagen würden für Abwrackanlagen innerhalb der EU und der OECD gelten, da das Abwracken großer Handelsschiffe unter einer Flagge der EU in Nicht-OECD-Ländern weiterhin verboten wäre. Die Mitgliedstaaten würden dieses Übereinkommen ratifizieren und in einzelstaatliches Recht umsetzen.
12. Bei der dritten Option (C) würden die unter das Hongkong-Übereinkommen fallenden Schiffe (große Handelsseeschiffe) aus den europäischen Rechtsvorschriften ausgeschlossen. Diese Schiffe fielen alsdann unter das innerstaatliche Recht der jeweiligen Mitgliedstaaten, das sich möglicherweise auf das Hongkong-Übereinkommen stützt.
13. Eine vierte Option (D) bestünde darin, die unter das Hongkong-Übereinkommen fallenden Schiffe (große Handelsseeschiffe) im Rahmen einer neuen Ad-hoc-Verordnung zu regeln. Diese Verordnung würde den gesamten Lebenszyklus von EU-Schiffen abdecken, die Anforderungen des Hongkong-Übereinkommens frühzeitig umsetzen und, da das Übereinkommen dies erlaubt, strengere Umweltkriterien für Abwrackwerften vorsehen. Die EU-Mitgliedstaaten würden schriftlich und rechtzeitig über die Absicht eines Schiffseigners, ein Schiff verschrotten zu lassen, informiert. Zusammen mit der Einführung von Sanktionen, die mindestens ebenso streng wären wie die Sanktionen nach den geltenden Vorschriften, wird diese Auflage die Einhaltung der Vorschriften gewährleisten. Es steht zwar kaum zu erwarten, dass Anlagen, die nach der gängigen „Strandungsmethode“ arbeiten, diesen Anforderungen gerecht werden, es ist jedoch durchaus möglich, dass modernisierte Anlagen diese Kriterien in Zukunft erfüllen könnten. Um Unklarheiten, Überschneidungen und unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, würden unter diese neue Regelung fallende Schiffe von der Abfallverbringungsverordnung ausgeklammert.
14. Bei einer letzten Option (E) würde Option D um folgende Punkte ergänzt:
  - (1) Option E1: Einbeziehung von Staatsschiffen, einschließlich Schiffen der Kriegsmarine, in die neue Verordnung zur Umsetzung des Hongkong-Übereinkommens;

- (2) Option E2: Verpflichtung, EU-Schiffe in Anlagen verschrotten zu lassen, die ein den EU-Anlagen gleichwertiges Gesundheits- und Umweltschutzniveau gewährleisten;
- (3) Option E3: Genehmigung der Ausfuhr von EU-Schiffen ausschließlich in Drittländer (Liste) mit auditierten und zertifizierten Anlagen.

#### 4. FOLGENABSCHÄTZUNG

15. Wie im Leitfaden für die Folgenabschätzung empfohlen, wurden gemessen am Basisszenario lediglich die zusätzlichen Auswirkungen der anderen Optionen untersucht. Zahlenangaben sind der Tabelle weiter unten zu entnehmen.
16. Unter Umweltgesichtspunkten sind die Auswirkungen der unterschiedlichen Szenarien in Bezug auf die Erzeugung gefährlicher und nicht gefährlicher Abfälle und die CO<sub>2</sub>-Emissionen dieselben (außer bei Option E1)<sup>2</sup>. Die Optionen hätten jedoch unterschiedliche Auswirkungen in Bezug auf den Prozentsatz gefährlicher Abfälle, der auf umweltschonende Weise bewirtschaftet würde. Die Optionen C und E1 haben negative Auswirkungen, die Optionen D und E2 positive Auswirkungen und Option B wirkt sich ebenso aus wie das Basisszenario.
17. Option B hätte ähnliche soziale Auswirkungen<sup>3</sup> wie das Basisszenario. Option C hätte kurz- und mittelfristig negative Auswirkungen (höhere Sozialkosten). Option E1 hätte kurz-, mittel- und langfristig negative Auswirkungen. Option D hätte nur kurzfristig positive Auswirkungen, während Option E2 kurz-, mittel- und langfristig sehr positive Auswirkungen hätte.
18. Wirtschaftlich gesehen wird die Umsetzung des Hongkong-Übereinkommens zusätzliche Kosten verursachen - sowohl für die Schiffseigner (geringeres Preisangebot für ihre Schiffe durch modernisierte Abwrackanlagen und Verwaltungskosten) als auch für die Mitgliedstaaten (Verwaltungskosten). Die Optionen B, D und E2 würden, gemessen am Basisszenario, die Anwendung des Hongkong-Übereinkommens vorwegnehmen und den EU-Schiffseignern und den Mitgliedstaaten daher kurz- und mittelfristig zusätzliche Kosten verursachen. Sie hätten im Vergleich zum Basisszenario jedoch ab 2025 keine zusätzlichen Auswirkungen. Außerdem ginge Option B für die Mitgliedstaaten kurz-, mittel- und langfristig mit zusätzlichen Verwaltungskosten für Kontrollen, Inspektionen und Durchsetzung einher. Option C hätte gemessen am Basisszenario kurz- und mittelfristig positive Auswirkungen für Schiffseigner und Mitgliedstaaten. Option E1 hätte kurz-, mittel- und langfristig positive Auswirkungen.
19. Bei Option B dürften Einhaltungsprobleme auftreten, da das Problem des Mangels an legal zugänglichen Recyclingkapazitäten nicht gelöst und die Kombination zweier verschiedener Auflagensätze (Baseler Übereinkommen und Hongkong-Übereinkommen) Unklarheit schaffen würde. Bei Option C wird kein Einhaltungsproblem erwartet (alle Anlagen wären legal zugänglich); dasselbe gilt für

---

<sup>2</sup> Bei Option E1 dürften Staatsschiffe (einschließlich Schiffe der Kriegsmarine), die derzeit in OECD-Ländern abgewrackt werden, nach Asien verbracht werden, wodurch sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck dieser Schiffe aufgrund der durch diese letzte Reise verursachten Emissionen erhöht.

<sup>3</sup> Tödliche und nicht tödliche Unfälle von Arbeitern (Erwachsene und Kinder).

Option E1. Option D hätte insofern positive Auswirkungen, als die vorgeschlagenen Vorschriften den Besonderheiten von Schiffen Rechnung tragen würden und ausreichende Recyclingkapazitäten zu geringfügig niedrigeren Preisen legal zugänglich wären. Darüber hinaus werden spezifische Sanktionen eingeführt, um etwaige letzte Fälle von Nichteinhaltung zu ahnden. Aus denselben Gründen wird Option E2, gemessen am Basisszenario, voraussichtlich zu einem höheren Grad an Einhaltung führen. Es sind jedoch mehr Fälle von Nichteinhaltung zu befürchten als bei Option D, da die Einkünfte von Schiffseignern beeinträchtigt und die vorhandenen Recyclingkapazitäten aufgrund strengerer Auflagen für die Anlagen möglicherweise reduziert würden. Option E3 würde einen Kontrollmechanismus einführen, d. h. Anlagen, zu denen EU-Schiffe zum Abwracken verbracht werden, würden auf Einhaltung der geltenden Normen und Vorschriften für das sichere und umweltverträgliche Recycling von Schiffen kontrolliert. Aufgrund der möglichen Vorbehalte von Drittländern (Souveränitätsfragen) würde diese Option jedoch ein niedrigeres Einhaltungsniveau gewährleisten als Option D.

20. Verschiedene Interessenträger haben darauf hingewiesen, dass die Koexistenz zweier Sätze von Rechtsvorschriften (Baseler Übereinkommen und Hongkong-Übereinkommen) große Verwirrung schaffen und zu unnötigem Verwaltungsaufwand führen würde. Option B würde die Vereinfachung der geltenden Vorschriften daher negativ beeinflussen. Große Schiffe unter einer Flagge der EU fielen bei Option C nicht länger unter das EU-Recht. Dies hätte zwar kurzfristig eine positive Auswirkung auf die Rechtsvereinfachung, langfristig wäre diese Auswirkung jedoch möglicherweise begrenzt, wenn die EU-Mitgliedstaaten das Hongkong-Übereinkommen auf unterschiedliche Weise in einzelstaatliches Recht umsetzen. Die Optionen D, E2 und E3 hätten eine positive Auswirkung, da die geltenden Vorschriften durch ein neues Instrument ersetzt würden, das den Besonderheiten von Schiffen besser Rechnung trägt.
21. Keine der Optionen dürfte kleine und mittlere Unternehmen ungerechtfertigt benachteiligen, da es sich bei den betroffenen Unternehmen (Schiffseigner in der EU) nur selten um kleine und mittlere Unternehmen handelt.
22. Die Kosten der Umsetzung des Hongkong-Übereinkommens (Verwaltungskosten während der Lebensdauer des Schiffes und geringere Verkaufspreise zum Zeitpunkt des Abwrackens) während des Lebenszyklus eines Schiffes sind unerheblich, und für die Verbraucher stehen somit sowohl beim Basisszenario als auch bei den anderen Szenarien keine Auswirkungen zu erwarten.
23. Grundsätzlich hat keine der in der Folgenabschätzung herausgearbeiteten Optionen eine direkte Auswirkung auf den Haushalt der EU.

Zusätzliche Auswirkungen der unterschiedlichen Szenarien gemessen am Basisszenario

Auswirkungen		Umweltauswirkungen	Soziale Auswirkungen							Wirtschaftliche Auswirkungen			
		Auf umweltverträgliche Weise behandelte gefährliche Abfälle <sup>4</sup>	Arbeitsaufwand für die EU <sup>5</sup>	Arbeitsaufwand (geschützte Arbeiter) <sup>5</sup>	Arbeitsaufwand (nicht geschützte Arbeiter) <sup>5</sup>	Arbeitsaufwand (nicht geschützte Kinderarbeiter) <sup>5</sup>	tödliche Unfälle (Erwachsene) <sup>6</sup>	nicht tödliche Unfälle (Erwachsene) <sup>6</sup>	tödliche Unfälle (Kinder) <sup>6</sup>	nicht tödliche Unfälle (Kinder) <sup>6</sup>	Sozialkosten <sup>7</sup>	Einkünfte von Schiffseignern <sup>7</sup>	Verwaltungskosten (Mitgliedstaaten) <sup>7</sup>
Kurzfristig (2015)	B	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1 952 011	378 604
	C	-6%	-5	189	468	159	1	184	0	29	969 792	12 540 267	0
	D	23%	0	1 423	-2 246	-764	-2	-473	-1	-133	-3 372 237	-22 019 545	356 430
	E2	30%	0	-938	-2 385	-811	-4	-1 105	-1	-148	-5 401 791	-66 349 943	356 430
	E3	23%	0	1 423	-2 246	-764	-2	-473	-1	-133	-3 372 237	-22 221 755	356 430
Mittelfristig (2020)	B	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-112 036 486	640 117
	C	-20%	-6	-2 497	3 244	1 103	1 103	3	633	1	5 993 494	31 192 613	-436 341
	D	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-112 036 486	617 943
	E2	16%	0	-3 778	0	0	0	-2	-833	0	-2 820 429	-189 916 941	617 943
	E3	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-112 266 395	617 943
Langfristig (2025)	B	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149 062 972	22 174
	C	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	159 369 991	-879 612
	D	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	149 062 972	0
	E2	16%	0	-3 428	0	0	-2	-756	0	0	-3 114 124	63 072 738	0
	E3	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	148 854 325	0

<sup>4</sup> Prozentsatz der auf umweltverträglich Weise behandelten Abfälle aus dem Abwracken von Schiffen, nach Optionen, gemessen am Basisszenario.

<sup>5</sup> In Personen-Jahren.

<sup>6</sup> In Personen.

<sup>7</sup> In Euro.

## 5. VERGLEICH DER OPTIONEN

24. Die Maßnahmenpakete wurden unter Wirksamkeits-, Effizienz- und Kohärenzgesichtspunkten geprüft.
25. In Bezug auf die Wirksamkeit wären die Optionen D, E2 und E3 am attraktivsten, denn sie gewährleisten potenziell am ehesten, dass alle spezifischen Ziele erreicht werden, während die Optionen B und E1 global gesehen weniger wirksam wären und Option C nur in Bezug auf die Ziele 2 und 3 wirksam wäre.
26. Option B wäre global gesehen nicht effizient, da sie die Einkünfte von Schiffseignern verringern, die Verwaltungskosten für die EU-Mitgliedstaaten erhöhen und die derzeitigen Einhaltungprobleme nicht lösen würde. Auch Option C wäre nicht effizient, denn ihre positiven Auswirkungen auf die Einkünfte der Schiffseigner und die Verwaltungskosten für die Mitgliedstaaten werden kurz- und mittelfristig durch signifikante negative Umwelt- und soziale Kosten wieder aufgehoben. Option E1 wäre mit positiven wirtschaftlichen Auswirkungen für die Mitgliedstaaten, aber negativen Umwelt- und sozialen Auswirkungen insgesamt gesehen unwirksam. Die Optionen D und E3 sehen wirksame Maßnahmen vor, die mit begrenzten Durchführungs- und Verwaltungskosten einhergehen, was die besonderen Ziele auf effiziente Weise insgesamt fördert. Option D2 wäre insgesamt effizient.
27. Die Optionen D, E2 und E3 wären effizient. Option E2 würde jedoch für die Schiffseigner mit ganz erheblichen Kosten einhergehen, die nur teilweise durch die Umwelt- und gesundheitlichen Vorteile ausgeglichen werden.
28. Unter Wirksamkeitsgesichtspunkten scheint Option D am attraktivsten. Mit ihr ließen sich alle besonderen Ziele am ehesten erreichen, und die Einhaltung wäre besser als bei Option E3.
29. Wie aus der Kohärenzanalyse hervorgeht, gibt es bei Option D zwar bestimmte Zielkonflikte zwischen den positiven Umwelt- und sozialen Auswirkungen und den negativen wirtschaftlichen Auswirkungen aufweist, doch sie sind geringer als bei Option E2. Die Einkommensverluste für Schiffseigner unter Option D (aufgrund der niedrigeren Preisangebote modernisierter Anlagen) würden *de facto* durch Vorteile in Form des verbesserten Umweltschutzes und sozialer Auswirkungen ausgeglichen. Diese Option regelt alle vorhandenen Probleme und führt neue Auflagen ein, die die Einhaltung vor dem Abwracken (Verpflichtung, den Flaggenstaat schriftlich zu informieren) und nach dem Abwracken (Verhängung von Sanktionen, wenn Schiffe nicht in zugelassenen Anlagen abgewrackt werden) gewährleisten. Diese Option wird daher die Einhaltung verbessern. Unter Kohärenzgesichtspunkten ist Option D daher die beste Lösung. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Argumente wird Option D als Vorzugsoption empfohlen.
30. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über den Vergleich der Optionen unter Wirksamkeits-, Effizienz- und Kohärenzgesichtspunkten.

Option	B	C	D	E1	E2	E3
Wirksamkeit						
• BZ1	negativ	negativ	kurzfristig positiv und langfristig neutral	negativ	positiv	positiv
• BZ2	negativ	sehr positiv	sehr positiv	neutral	positiv	sehr positiv
• BZ3	negativ	positiv	positiv	leicht negativ	positiv	positiv
Effizienz	negativ	negativ	sehr positiv	negativ	positiv	sehr positiv
Kohärenz	nein	nein	ja, mit begrenztem Zielkonflikt	nein	ja, aber mit wesentlichem Zielkonflikt und Risiko der Nichteinhaltung	ja, mit begrenztem Zielkonflikt, aber Risiken der Nichteinhaltung
Schlussfolgerung			Vorzugs-option			

## 6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

31. Angesichts der existierenden Einhaltungsprobleme sollte eine Fortschrittsüberwachung vorgenommen werden, um die Durchführung und Wirksamkeit der EU-Vorschriften und ihres Beitrags zur Zielerfüllung zu kontrollieren. Es wird vorgeschlagen, die Liste der Schiffe, die im Vorjahr als wahrscheinliche Recycling-Kandidaten eingestuft wurden, sowie die Liste der Schiffe, die in von der EU auditierten und zertifizierten Anlagen abgewrackt wurden, jährlich miteinander zu vergleichen.

32. Als Fortschrittsindikatoren kämen in diesem Zusammenhang in Frage:

- die Zahl der Abwrackwerften, die die Kriterien der Verordnung erfüllen;
- die Zahl und der Prozentsatz der EU-Schiffe, die in solchen Werften abgewrackt wurden, gemessen an der weltweiten Zahl und am weltweiten Prozentsatz;
- der Stand der Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens, nach wichtigsten Flaggen- und Recycling-Staaten;

- Daten über die Art der Arbeitsplätze in Abwrackwerften (typische Arbeiten, Unfälle, berufsbedingte Krankheiten) sowie Daten über die durch das Abwracken von Schiffen verursachte Umweltverschmutzung, soweit vorhanden.
33. Unter Berücksichtigung dieser Indikatoren ist es angezeigt, die EU-Politik für das Recycling von Schiffen regelmäßig zu überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat regelmäßige Durchführungs-/Fortschrittsberichte zu übermitteln.
  34. Sollten weiterhin Einhaltungprobleme auftreten, könnten auf EU-Ebene weitere Maßnahmen wie die Einführung eines EU-Fonds für das Abwracken von Schiffen ins Auge gefasst werden.