

Sicheres und umweltgerechtes Recycling von Schiffen

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 26. März 2009 zu einer EU-Strategie für die Verbesserung des Abwrackens von Schiffen

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf das Grünbuch der Kommission vom 22. Mai 2007 zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen (KOM(2007)0269),
- unter Hinweis auf seine Entschließung vom 21. Mai 2008 zu dem Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen¹,
- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 19. November 2008 zu einer EU-Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen (KOM(2008)0767),
- unter Hinweis auf die Artikel 2 und 6 des EG-Vertrags, wonach die Erfordernisse des Umweltschutzes in die einzelnen Bereiche der Gemeinschaftspolitik zwecks Förderung einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung einbezogen werden müssen,
- gestützt auf Artikel 175 des EG-Vertrags,
- unter Hinweis auf das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung, das die Vereinten Nationen am 22. März 1989 als Rahmen für die Regulierung grenzüberschreitender Transporte gefährlicher Abfälle verabschiedet haben („Basler Übereinkommen“),
- unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen („Abfallverbringungsverordnung“)²,
- unter Hinweis auf die diplomatische Konferenz über das Übereinkommen für das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen („Schiffsrecyclingübereinkommen“), das die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) im Mai 2009 halten wird,
- gestützt auf Artikel 108 Absatz 5 seiner Geschäftsordnung,

¹ Angenommene Texte, P6_TA(2008)0222.

² ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1.

- A. in der Erwägung, dass zu befürchten ist, dass sich die umweltschädlichen und menschenunwürdigen Bedingungen, unter denen das Abwracken von Schiffen in Südasien vonstatten geht, ohne den zügigen Erlass von Rechtsvorschriften auf EU-Ebene weiter verschlechtern werden,
- B. in der Erwägung, dass durch das Basler Übereinkommen (nach seiner Billigung durch den Europäischen Rat) anerkannt wird, dass ein Schiff als Abfall eingestuft werden kann, jedoch gleichzeitig gemäß anderen internationalen Vorschriften nach wie vor als Schiff definiert werden kann, wobei die Mehrzahl der Schiffseigner derzeit keine Informationen über die von ihnen geplante Entsorgung von Schiffen zur Verfügung stellt, und dass die Schiffseigner deshalb dazu beitragen sollten, dass Informationen über eine von ihnen geplante Entsorgung ihrer Schiffe und über gefährliche Stoffe an Bord dieser Schiffe zur Verfügung stehen,
- C. in der Erwägung, dass die Abfallverbringungsverordnung nach wie vor systematisch missachtet wird und dass die Verantwortung und die Rolle der Billigflaggenstaaten als eines der größten Hindernisse im Kampf gegen die illegale Ausfuhr von giftigem Abfall erwiesen sind,
- D. in der Erwägung, dass die große Zahl der außer Dienst gestellten Schiffe nach der weltweiten Einstellung des Betriebs von Einhüllen-Tankschiffen und der großen Zahl alter Schiffe, die, teilweise aufgrund der Rezession, gegenwärtig vom Markt genommen werden, zu einer unkontrollierten Ausweitung nicht normgerechter Anlagen in Südasien und darüber hinaus sogar zu ihrer Ausbreitung in Länder der afrikanischen Region führen wird, wenn die Europäische Union nicht unverzüglich konkrete Maßnahmen ergreift,
- E. in der Erwägung, dass das Abwracken von Schiffen mithilfe der Strandungsmethode, bei der die Schiffe in Gezeitengebieten auf Grund gesetzt werden, weltweit missbilligt wird, weil die Sicherheit der Arbeiter bei dieser Art des Abwrackens nicht gegeben sein kann und die Meeresumwelt nicht hinreichend vor Schadstoffen aus den Schiffen geschützt ist,
1. weist darauf hin, dass die genannte Entschließung des Europäischen Parlaments und seine dort zum Ausdruck gebrachten Auffassungen noch immer Gültigkeit haben, und betont, dass diese Auffassungen in dem Schiffsrecyclingübereinkommen, das im Mai 2009 angenommen werden soll, weitestgehend zum Ausdruck kommen sollten;
 2. verweist auf die Notwendigkeit, das Recycling von Schiffen als integralen Teil ihres Nutzungszyklus zu betrachten und daher die sich hieraus ergebenden Anforderungen bereits bei Entwurf, Bau und Ausstattung von Schiffen zu berücksichtigen;
 3. weist darauf hin, dass Altschiffe aufgrund der zahlreichen in ihnen enthaltenen gefährlichen Stoffe als gefährlicher Abfall angesehen werden und deshalb unter das Basler Übereinkommen fallen sollten;
 4. begrüßt die EU-Strategie für eine Verbesserung des Abwrackens von Schiffen; betont jedoch, dass die Kommission rasch über Durchführbarkeitsstudien hinausgehen und konsequent Maßnahmen ergreifen muss, durch die die wirksame Umsetzung der Abfallverbringungsverordnung sichergestellt wird; fordert in dieser Hinsicht strengere Kontrollen und eine strengere Überwachung durch die nationalen Hafenbehörden und fordert die Kommission auf, diesbezügliche Leitlinien vorzulegen;

5. betont, dass keine Zeit zu verlieren ist, und fordert dringend den gezielten Erlass von Rechtsvorschriften auf EU-Ebene, die über die leider nur unzureichenden rechtlichen Maßnahmen der IMO hinausgehen;
6. fordert ein ausdrückliches Verbot der Strandung von Altschiffen und ist der Ansicht, dass jegliche technische Unterstützung für südasiatische Staaten durch die Europäische Union auch in Zukunft auf die schrittweise Einstellung dieser absolut nicht nachhaltigen und mit bedenklichen Mängeln verbundenen Abwrackmethode abzielen sollte;
7. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten dringend auf, Bedingungen für das Inkrafttreten des Schiffsrecyclingübereinkommens auszuhandeln, durch die sichergestellt wird, dass es tatsächlich sehr rasch Anwendung findet;
8. fordert die Mitgliedstaaten auf, das Schiffsrecyclingübereinkommen zu unterzeichnen und nach dem Zustandekommen einer Übereinkunft auf IMO-Ebene so bald wie möglich zu ratifizieren;
9. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die Schiffseigner auf, die wichtigsten Bestandteile des Schiffsrecyclingübereinkommens unverzüglich umzusetzen, um sicherzustellen, dass die Schiffe, die in den kommenden Monaten und Jahren abgewrackt werden, tatsächlich auf sichere und umweltschonende Weise behandelt werden;
10. betont, dass das Schiffsrecyclingübereinkommen nach seiner Annahme in Hongkong im Mai 2009 im Hinblick darauf überprüft werden muss, ob dasselbe Kontrollniveau garantiert ist wie beim Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von gefährlichen Abfällen und ihrer Entsorgung, das in die Abfallverbringungsverordnung der EG einbezogen wurde;
11. unterstützt die Vorschläge der Kommission, Maßnahmen zur Einrichtung eines unabhängigen Zertifizierungs- und Prüfungssystems für Abwrackwerften zu ergreifen; ist der Ansicht, dass solche Maßnahmen dringend notwendig sind, und betont, dass die Gewährung von Gemeinschaftsmitteln für die Schifffahrt an die Bedingung geknüpft werden sollte, dass der Empfänger solche zertifizierten Abwrackanlagen nutzt; begrüßt in diesem Zusammenhang die von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) entwickelten Normen, weil sie in die richtige Richtung gehen, erwartet jedoch, dass in naher Zukunft weitere Verbesserungen vorgenommen werden;
12. fordert die Kommission auf, konkrete Maßnahmen zur Förderung der Weitergabe von Wissen und Technologie vorzuschlagen, wie z. B. Kennzeichnungssysteme für sichere und saubere Recyclinganlagen, um die Abwrackwerften in Südasien bei der Einhaltung der internationalen Sicherheits- und Umweltnormen und insbesondere der Normen zu unterstützen, die durch das Schiffsrecyclingübereinkommen festgelegt werden; ist der Auffassung, dass diesem Ziel auch in dem umfassenderen Rahmen der Entwicklungshilfepolitik der Europäischen Union gegenüber den Ländern Rechnung getragen werden sollte, in denen die Abwrackung von Schiffen betrieben wird;
13. befürwortet mit Nachdruck einen Dialog zwischen der Europäischen Union und den Regierungen der südasiatischen Länder, in denen die Abwrackung von Schiffen betrieben wird, über die Arbeitsbedingungen auf den Abwrackwerften, der auch das Thema Kinderarbeit einschließt;

14. fordert einen Finanzierungsmechanismus auf der Grundlage von Pflichtbeiträgen der Schifffahrt und unter Einhaltung des Grundsatzes der Herstellerverantwortung;
15. fordert die Kommission auf, eindeutig festzulegen, dass als verantwortlicher Staat der Staat gilt, unter dessen Gerichtsbarkeit die Eigentümer von Abfällen fallen;
16. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, den Regierungen der Türkei und von Bangladesch, China, Pakistan und Indien sowie der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) zu übermitteln.