

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8944 –**

Schiffsrecycling und Verwertung gebrauchter Handelsschiffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verschrottung von Handelsschiffen findet seit vielen Jahren hauptsächlich in Abwrackwerften Südasiens statt, in denen Berichten zufolge oft skandalöse Arbeitsbedingungen herrschen (vgl. ZEIT ONLINE vom 2. November 2015, Der Tod eines Schiffes). Eine Trendumkehr zu nachhaltigerem Schiffsrecycling scheint vorerst nicht in Sicht zu sein. Eine internationale Regelung, die zumindest Standards setzen würde (sog. Hong Kong Abkommen), wurde bisher nach Kenntnis der Fragesteller nur von vier Staaten ratifiziert (Belgien, Frankreich, Kongo und Norwegen). Eine europäische Regelung (EU-Verordnung über das Recycling von Schiffen) ist noch nicht in Kraft, sie soll nach bisherigen Planungen bis 2018 zur Anwendung kommen.

Die deutschen Reedereien (vertreten durch den Verband Deutscher Reeder, VDR) bekräftigten vor kurzem ihren Wunsch nach Umsetzung der Hong-Kong-Konvention (Deutsche Seeschifffahrt, Ausgabe 05-06/16). Allerdings fehlen zur Umsetzung noch weitere Ratifizierungen von Staaten. Inzwischen hat ein Sonderberichterstatter der Vereinten Nationen aus dem Hochkommissariat für Menschenrechte in einem Brief an die Bundesregierung seine Besorgnis gegenüber der Abwrackpraxis deutscher Reeder geäußert und Maßnahmen angemahnt.

Die Haltung der Bundesregierung dazu ist den Fragestellern unklar. Bisher ist sie jedenfalls weder Unterzeichnerin des Abkommens, noch hat sie es in nationales Recht umgesetzt. Auch die Umsetzung der europäischen Verordnung scheint nicht im Zeitplan zu sein.

1. a) Bis wann wird die Bundesregierung die Hong-Kong-Konvention für umweltfreundliches Schiffsrecycling und Verbesserung von Arbeitsbedingungen in den Abbruchwerften dem Deutschen Bundestag zur Ratifikation vorlegen?

Es ist geplant, einen Gesetzentwurf zur Ratifikation noch in dieser Legislaturperiode vorzulegen.

- b) Welche Gründe haben die Bundesregierung bisher davon abgehalten, die Hong-Kong-Konvention dem Deutschen Bundestag zur Ratifizierung vorzulegen?

Die Vorbereitungen für den Gesetzentwurf sind umfangreich und benötigen Zeit. Zudem besteht durch die EU-Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zum Abwracken von Schiffen kein dringender Handlungsbedarf zur Ratifikation, da Schiffe unter einer EU-Flagge nur entsprechend der EU-Verordnung abgewrackt werden dürfen.

- c) Sind der Bundesregierung Prozesse anderer EU-Mitgliedstaaten bekannt, die die Konvention zu unterzeichnen, und wenn ja, bei welchen Mitgliedstaaten?

Es liegen keine offiziellen Informationen über den Stand der Ratifikation in anderen EU-Mitgliedstaaten vor.

2. Welche internationalen bzw. europäischen Vorschriften gibt es bezüglich der Wahl des Standortes der Schiffsverwertung im Fall einer Verschrottung?

Nach internationalem Recht gibt es keine Vorschriften zur Wahl des Standorts im Falle der Abwrackung eines Schiffes; falls die materiellen Anforderungen bezüglich eines Standorts erfüllt sind, ist eine Verschrottung dort möglich. Auf europäischer Ebene gilt derzeit die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen für Schiffe, die in einem EU-Mitgliedstaat Abfall werden und in einem anderen Staat abgewrackt werden sollen. Da Schiffe als gefährlicher Abfall angesehen werden, gilt für diese ein Exportverbot in Nicht-OECD-Länder. Nachdem die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen angewendet wird (spätestens ab 31. Dezember 2018), gilt Folgendes: Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedsstaats dürfen nur auf Werften abgewrackt werden, die in der europäischen Liste gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 enthalten sind. Schiffe unter einer anderen als der Flagge eines EU-Mitgliedsstaats, die in einem Hafen in der EU Abfall werden, dürfen auf Grund der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 wie bisher nur in OECD-Ländern abgewrackt werden.

3. Welche Auffassung hat die Bundesregierung gegenüber der europäischen Schiffsrecyclingabgabe, mit der bestimmte Formen von Schiffsrecycling gefördert werden soll?

Die Einführung einer europäischen Schiffsrecyclingabgabe lehnt die Bundesregierung ab. Zielführend sind international verpflichtende Standards zum Schiffsrecycling, die auch für Abwrack-Länder gelten.

4. a) Bis wann wird die EU-Verordnung von 2013 (Verordnung (EU) Nr. 1013/2006 über das Recycling von Schiffen in den Mitgliedstaaten zur Anwendung kommen?

Es wird auf die Anwendungsvorschriften in Artikel 32 der EU-Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 verwiesen.

- b) Befindet sich die Bundesregierung im Zeitplan zur Umsetzung der Verordnung, wenn nein, warum nicht, und bis wann sollen ausstehende Schritte umgesetzt sein?

Die EU-Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 gilt unmittelbar.

5. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem öffentlich einsehbaren Brief ([https://spdb.ohchr.org/hrdb/32nd/public_-_OL_DEU_25.02.16_\(1.2016\).pdf](https://spdb.ohchr.org/hrdb/32nd/public_-_OL_DEU_25.02.16_(1.2016).pdf)) des UN-Sonderbeauftragten Baskut Tuncak aus dem UN-Hochkommissariat für Menschenrechte vom Februar 2016 an die Bundesregierung, in dem er seine Besorgnis über die Abwrackpraxis deutscher Reedereien äußert?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen über Abwrackungen von Schiffen im Eigentum deutscher Reeder im Ausland vor.

6. a) Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um die Missstände, die durch das Abwracken von Schiffen aus deutschen Reedereien bzw. von deutsch beflaggten Schiffen (v. a. in Südasiens) entstehen, zu beseitigen?
- b) Welche rechtlichen Maßnahmen wären nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, um die in Frage 6a genannten Missstände zu beseitigen?

Die Fragen 6a und 6b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Maßnahmen zur Verbesserung der Umstände, unter denen Schiffe in Südasiens abgewrackt werden, erfolgt die Ratifizierung des Hongkong-Übereinkommens und die Anwendung der EU-Verordnung (EU) Nr. 1257/2013. An der Entwicklung beider Regelungen hat die Bundesregierung aktiv mitgewirkt.

Weitergehende Maßnahmen, insbesondere rechtliche, zur Verbesserung der Situation in den Abwrackanlagen in Südasiens können nur durch die entsprechenden Staaten vorgenommen werden.

7. Welche Empfehlungen gibt die Bundesregierung an die Reedereien, Schiffe nachhaltig und unter sozial verträglichen Gesichtspunkten abzuwracken bzw. zu recyceln?

Die Schiffseigentümer sollten sich, soweit sie nicht der EU-Verordnung unterliegen, an die von der Industrie selbst entwickelten und empfohlenen „Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Shipowners Selling Ships for Recycling“ halten.

8. Welche der Bundesregierung bekannten freiwilligen Selbstverpflichtungen von Reedereien zum umweltfreundlichen und sozial verträglichen Abwracken bzw. Recycling von Handelsschiffen gibt es, und wie wurden diese bisher eingehalten?

Außer der in der Antwort zu Frage 7 genannten Richtlinie ist der Bundesregierung keine Selbstverpflichtung bekannt. Aufgrund der Freiwilligkeit ist eine Kontrolle nicht möglich.

9. a) Welche Werftkapazitäten gibt es in Deutschland, um Schiffe abzuwracken bzw. zu recyceln (Gesamttonnage)?

Es gibt keine Anlagen in Deutschland, die Schiffe, die dem Hongkong-Übereinkommen oder der EU-Verordnung unterliegen, abwracken.

Es existiert eine Anlage in Papenburg, die Binnenschiffe abwracken kann. Zu deren Kapazität liegen keine Informationen vor.

- b) Welche Werftkapazitäten gibt es in der Europäischen Union, um Schiffe abzuwracken bzw. zu recyceln (Gesamttonnage)?

Nach vorliegenden Informationen gibt es Abwrackanlagen in Spanien, Belgien, Dänemark, Großbritannien, Frankreich und in Italien. Über die Kapazitäten liegen keine Informationen vor.

10. Wie viele Handelsschiffe deutscher Eigentümer wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2007 bis heute jeweils verschrottet (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen, gesamt und sofern möglich nach Schiffstyp)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wo die Handelsschiffe verschrottet werden, und wenn ja, wie viele Schiffe wurden seit 2007 bis heute insgesamt in welchem Land verschrottet (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen)?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

12. a) Wie hat sich das Durchschnittsalter der zu verschrottenden Handelsschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2007 jährlich entwickelt (bitte tabellarisch nach Anzahl und Tonnage darstellen, gesamt und sofern möglich nach Schiffstyp)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine detaillierten Informationen vor.

- b) Welche unterschiedlichen Gründe führen nach Auffassung der Bundesregierung zu der Frage 12a beobachteten Entwicklung?

Die Gründe, ein Schiff vorzeitig abwracken zu lassen, sind überwiegend in der Wirtschaftlichkeit des Schiffes zu finden. Dies gilt insbesondere, wenn die Betriebskosten des Schiffes die zu erwartenden Erlöse übersteigen.

- c) Inwieweit spielt die Vergrößerung von Schleusen, etwa am Panamakanal, nach Kenntnis der Bundesregierung in diese Entwicklung hinein?

Die Bundesregierung kann nicht ausschließen, dass auch dies eine Rolle spielen kann.

13. Welche Aussage über die Entwicklung der Schiffsgröße verschrotteter Schiffe seit 2007 lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung treffen?

Es liegen keine Statistiken zur Größe der verschrotteten Schiffe vor, so dass auch keine Aussage hierzu getroffen werden kann.

14. Wie viele Schiffe deutscher Schiffseigner wurden gemäß dem Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung zur Verschrottung seit 2007 jährlich in Deutschland gemeldet?

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen, durch die das Basler Übereinkommen in der Europäischen Union umgesetzt wurde, haben deutsche Behörden seit 2007 folgenden grenzüberschreitenden Verbringungen von Schiffen zur Verschrottung zugestimmt, wobei es sich in allen Fällen um Schiffe der Bundeswehr handelt:

- Im Jahr 2009 zwei Schiffe (Bestimmungsland: Niederlande).
- Im Jahr 2010 drei Schiffe (Bestimmungsland: Niederlande).
- Im Jahr 2011 ein Schiff (Bestimmungsland: Dänemark).
- Im Jahr 2012 drei Schiffe (Bestimmungsland: Türkei).

15. Wie unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Staaten, in denen Schiffsverwertung durchgeführt wird, hinsichtlich der in den Abwrackwerften vorzufindenden Bedingungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine spezifischen Erkenntnisse vor. Eine Übersicht über die Arbeitsbedingungen, sowohl was die Ratifikation als auch die Umsetzung internationaler Arbeitsnormen (u. a. auch zum Arbeitsschutz) in den einzelnen Staaten angeht, bietet die Website der Internationalen Arbeitsorganisation. Sie ist auf folgendem Link öffentlich einsehbar: www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm.

16. a) Welche internationalen Regelungen hinsichtlich des Arbeitsschutzes auf Abwrackwerften gibt es?

Neben dem in der Anfrage aufgeführten, aber noch nicht ratifizierten Hongkong–Abkommen ist der Bundesregierung außer der allgemeinen ILO-Übereinkommen zum Arbeitsschutz keine spezifische internationale Regelung zum Arbeitsschutz auf Abwrackwerften bekannt.

- b) Inwieweit werden diese in den Ländern Asiens, die in der Schiffsverwertung bzw. -abwrackung aktiv sind, nach Kenntnis der Bundesregierung in nationales Recht umgesetzt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

17. Inwieweit kann die Bundesregierung eine Tendenz feststellen, dass entweder Reedereien verstärkt in Europa Schiffe abwracken bzw. recyceln und im Verhältnis zu Gesamtabwrackungen weniger in Abwrackwerften Asiens abwracken bzw. recyceln, inwieweit kann sie eine umgekehrte Tendenz feststellen, und wie bewertet sie diese Entwicklung?

Auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen. Mangels Daten kann keine Tendenz abgeleitet werden.

18. Wie viele und welche Schiffe in Bundeseigentum gingen in den letzten Jahren seit 2007 wann zur Verschrottung, und welche Orte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils zum Abwracken bzw. zum Recycling gewählt (bitte jeweilige Tonnage pro Jahr benennen)?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen. Die übrigen ausgesonderten Schiffe des Bundes werden regelmäßig über die VEBEG GmbH veräußert.

