

[www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)

# Schiffsrecyclingstrategie im Vereinigten Königreich

Februar 2007

Department for Environment, Food and Rural Affairs (Ministerium für Umwelt,  
Ernährung und ländliche Angelegenheiten)  
Nobel House  
17 Smith Square  
London SW1P 3JR  
Telefon 020 7238 6000  
Webseite: [www.defra.gov.uk](http://www.defra.gov.uk)

© Staatliches Urheberrecht 2007 geschützt  
Staatliches Urheberrecht am Druckformat und Design geschützt.

Diese Veröffentlichung (ausschließlich königlicher Wappen und ministerieller Zeichen) kann kostenlos in beliebigem Format oder Medium verwendet werden, vorausgesetzt, dass eine derartige Verwendung ordnungsgemäß und in keinem irreführenden Kontext erfolgt, wobei beim Einsatz des Materials auf den staatlichen Urheberrechtsschutz und den Titel der Veröffentlichung zu verweisen ist.

Informationen über diese Veröffentlichung und weitere Kopien sind von folgender Stelle erhältlich:

Waste Management Division  
Zone 6/E5  
Defra  
Ashdown House  
123 Victoria Street  
London SW1E 6DE  
E-mail: [waste.policy@defra.gsi.gov.uk](mailto:waste.policy@defra.gsi.gov.uk)  
Tel: 020 7082 8451

Dieses Dokument steht auch auf der Webseite von Defra zur Verfügung.

Vom britischen Ministerium für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten (Department for Environment, Food and Rural Affairs) veröffentlicht

## INHALTSVERZEICHNIS

---

INHALTSVERZEICHNIS.....	2
ANWENDUNGSBEREICH.....	3
Geltungsbereich .....	3
Die Devolutionsverwaltungen (Devolved Administrations) .....	3
Ausschlüsse .....	3
SCHIFFSRECYCLINGSTRATEGIE IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH.....	5
Strategieziele.....	5
Leitlinien in Bezug auf Schiffe im Staatseigentum.....	5
Anwendung der Abfallverbringungsverordnung und Empfehlungsleitlinien für Reeder .....	6
Empfehlungen für Recyclingbetriebe.....	8
Internationale Programme .....	9
ANHANG I- MINDESTANFORDERUNGEN .....	10
ANHANG II - EXPORT VON ABFALLSTOFFEN: ENTSCHEIDUNGSFINDUNGSPROZESS .....	19

## **ANWENDUNGSBEREICH**

---

### **Geltungsbereich**

Die *Strategie* bezieht sich auf alle Schiffe von mehr als 500 Bruttotonnen<sup>1</sup>, die (vorbehaltlich der *Strategieausnahmen*) (i) im Eigentum der britischen Regierung und ihrer Behörden oder (ii) als Handelsschiffe unter britischer Flagge stehen. Die *Strategie* findet keine Anwendung auf Freizeitschiffe.

### **Die Devolutionsverwaltungen (Devolved Administrations)**

Die Devolutionsverwaltungen (Devolved Administrations) der Landesteile Schottland und Wales sowie die Administration von Nordirland waren in die *Strategievorbereitung* eingebunden. Die *Strategie* bezieht sich auf Schiffe, die Eigentum der britischen Regierung und ihrer Behörden in England, Schottland, Wales und Nordirland sind.

Die Scottish Executive unterstützt die *Strategieziele*. Die Executive und die ihr angeschlossenen Behörden werden die *Strategie* bei Beschlüssen über Entsorgungsmöglichkeiten von Schiffen unter ihrer Kontrolle sowohl als Leitlinien hinsichtlich maßgeblicher Gesetzesbestimmungen als auch als nützliche Informationsquelle bei Beschlüssen über nachhaltige Ergebnisse berücksichtigen.

### **Ausnahmen**

Die 14 Britischen Überseeterritorien<sup>2</sup> gehören verfassungsrechtlich nicht zum Vereinigten Königreich, und jedes Gebiet hat seine eigene Legislative, die sich von der Gesetzgebung im Vereinigten Königreich unterscheidet. Diese Gebiete sind nicht zur Beachtung dieser *Strategie* verpflichtet und wurden nicht während der Entwicklungsphase konsultiert.

Die Regierung von Gibraltar unterstützt die *Strategie* und wird diese bei Beschlüssen über Entsorgungsmöglichkeiten von Schiffen unter ihrer Kontrolle sowohl als Leitlinien hinsichtlich maßgeblicher Gesetzesbestimmungen als auch als nützliche Informationsquelle bei Beschlüssen über nachhaltige Ergebnisse berücksichtigen.

Die Gebiete im Kronbesitz (UK Crown Dependencies)<sup>3</sup> haben ihre eigenen Legislativräte und Lokalverwaltungs- und Rechtssysteme. Sie sind nicht zur Beachtung dieser *Strategie* verpflichtet und wurden nicht während der Entwicklungsphase konsultiert.

Bohrinseln sind vom Geltungsbereich der *Strategie* ausgenommen. Weitere Informationen mit Hinblick auf maßgebliche Gesetze sind in den vom Handels- und Industrieministerium (Department of Trade and Industry) herausgegebenen Orientierungshilfen für die Industrie bei der

---

<sup>1</sup> Schiffe außerhalb des Geltungsbereichs der *Strategie* unterliegen immer noch Abfallentsorgungskontrollen, einschließlich jener in Bezug auf die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen, wenn das Transportgut als Abfall definiert ist. Betreiber sollten sich zwecks weiterer Informationen an die zuständigen Aufsichtsbehörden wenden.

<sup>2</sup> Anguilla, Britisches Antarktis-Territorium, Bermuda, Britisches Territorium im Indischen Ozean, Britische Jungferninseln, Kaimaninseln, Falklandinseln, Montserrat, St Helena (einschließlich Ascension Island und Tristan da Cunha), (Turks-) und Caicosinseln, Pitcairinsel(n), Südgeorgien und die Südlichen Sandwichinseln, Souveräne Militärbasen auf Zypern.

<sup>3</sup> Die Inseln Jersey, Guernsey, Alderney, Sark und Man.

Außerbetriebnahme von Offshore-Anlagen und Pipelines im Mineralölgesetz von 1998<sup>4</sup> enthalten.

Die *Strategie* befasst sich nicht mit dem Dumping von Schiffen, das Berichten zufolge vor afrikanischen Küstenländern, im Pazifikraum und bei den Karibischen Inseln geschieht. Dabei handelt es sich um ein völlig separates Problem, für die maßgeschneiderte Lösungen notwendig sind.

---

<sup>4</sup> 'Guidance Notes for Industry on the Decommissioning of Offshore Installations and Pipelines under the Petroleum Act (1998)', DTI, erhältlich auf der Internetseite:  
<http://www.og.dti.gov.uk/regulation/guidance/decommission.htm>

---

Schiffsrecyclingstrategie im Vereinigten Königreich

# **SCHIFFSRECYCLINGSTRATEGIE IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH**

---

## **Strategieziele**

1. Entwicklung einer strategischen Vorgangsweise beim Recycling von Schiffen unter britischer Flagge<sup>5</sup> in Übereinstimmung mit den nationalen sowie internationalen Verpflichtungen des Vereinigten Königreichs zur nachhaltigen Entwicklung.
2. Entwicklungsförderung umweltgerechter Recyclingkapazität für Altschiffe im Vereinigten Königreich durch die Bereitstellung von Orientierungshilfen.

## **Leitlinien für Schiffe im Staatseigentum**

### *Zur Weiterverwendung bestimmte Schiffe*

3. Beim Verkauf eines zur Weiterverwendung bestimmten Schiffs, entweder an ausländische Regierungen oder an Wirtschaftsunternehmen, führt der staatliche Verkäufer vor dem Verkauf eine Marktbeurteilung des Schiffs durch. Falls sich dabei aufgrund des Alters, Zustands und Werts des Schiffs ergibt, dass sich das Schiff wahrscheinlich kurz vor dem Ende seiner Lebensdauer befindet, wird es stattdessen dem Recycling zugeführt. In Grenzfällen wird das Schiff dem Recycling zugeführt.
4. Die Regierung verhandelt die folgenden Bestimmungen mit Hinblick auf die Verantwortung des neuen Reeders bei Ende der Lebenszeit des Schiffs. Diese basieren auf den Gesetzesvorschriften, welche die Regierung bei dem Recycling ihrer eigenen Schiffe anwendet.

Der neue Reeder trägt die folgenden Verantwortungen:

- Aktualisierung des Öko-Ausweises (Green Passport) während der noch verbleibenden Lebensdauer und Weitergabe des Ausweises an den Recyclingbetrieb;
- Keine Entsorgung des Schiffs ohne vorherige schriftliche Genehmigung der britischen Regierung;
- Nachweis, dass das Schiff in Übereinstimmung mit allen maßgeblichen Gesetzen und mit Hinblick auf die Leitlinien zum Schiffsrecycling<sup>6</sup> der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) sowie auf die Leitlinien für das umweltgerechte Management bei der vollständigen Demontage oder der Teilerlegung von Schiffen<sup>7</sup> des Basler Übereinkommens zum Recycling gebracht wird;

---

<sup>5</sup> Schiffe im Eigentum der Regierung und Handelsschiffe unter britischer Flagge.

<sup>6</sup> International Maritime Organization (IMO) 'Guidelines on Ship Recycling, 2003' erhältlich auf der Internetseite:

[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf).

<sup>7</sup> 'Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, 2002' des Basler Übereinkommens – s. Anhang III.

- Ergreifen geeigneter Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Abwrackwerft akzeptable Umweltschutz-, Gesundheitsschutz- und Sicherheitsstandards beachtet.
5. Bei einem Vertragsbruch durch den neuen Reeder überprüft die Regierung die ihr fallweise zur Verfügung stehenden Regressmöglichkeiten.

#### *Zum Recycling bestimmte Schiffe*

6. Falls ein staatseigenes Schiff zum Recycling bestimmt ist, schreibt die Regierung den Recyclingvertrag nur an Betriebe in OECD-Ländern aus.
7. Die Regierung legt die Mindestanforderungen in Bezug auf die Umweltschutz-, Gesundheitsschutz- und Sicherheitsstandards<sup>8</sup>, die vom Recyclingbetrieb nachweislich beim Recyclingverfahren zu beachten sind, fest. Beispiele von Mindestanforderungen, die an einen Recyclingbetrieb gestellt werden, sind in Anhang I enthalten. Die diesbezüglichen Normen sind genau in der Ausschreibungsdokumentation sowie in den Beurteilungskriterien für Ausschreibungsangebote anzugeben.
8. Die Regierung wird bei der Ausfuhr von zum Recycling bestimmten Schiffen die Grundsätze des Basler Übereinkommens hinsichtlich einer vorherigen Einverständniserklärung und des umweltgerechten Managements beachten.
9. Die Regierung verpflichtet sich, beim Verkauf ihrer Vermögenswerte unter Befolgung der Leitlinien für das Recycling von staatseigenen Schiffen den bestmöglichen Wert zu erzielen.

#### **Anwendung der Abfallverbringungsverordnung und Empfehlungsleitlinien für Reeder**

10. Die *Strategie* legt die maßgeblichen Abfallkontrollen, die sich auf den Export von zum Recycling bestimmten Altschiffen unter britischer Flagge aus britischen Häfen beziehen, dar und gibt Empfehlungsleitlinien für Reeder.
11. Die EG-Abfallverbringungsverordnung<sup>9</sup> (AbfVerbrV) setzt das Basler Übereinkommen in der EU um und regelt die Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft. Die AbfVerbrV stellt eingehende Regeln für die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen bereit, wobei der Kernaspekt dieser Verordnung das Notifizierungsverfahren über die zuständigen Behörden<sup>10</sup> am Versandort und am Bestimmungsort und die

---

<sup>8</sup> Ein Beispiel der an einen Schiffsrecyclingbetrieb gestellten Mindestanforderungen ist in Anhang I enthalten.

<sup>9</sup> Verordnung des Rates 259/93/EWG. Wird durch die überarbeitete Verordnung (EG) Nr. 1013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen, die ab Juli 2007 gilt, ersetzt.

<sup>10</sup> Die zuständigen Behörden am Versandort (für Exporte) und am Bestimmungsort (für Importe) im Vereinigten Königreich sind die folgenden: the Environment Agency in England and Wales, the Scottish Environment Protection Agency (SEPA) und the Environment and Heritage Service of the Department of the Environment in Nordirland.

für die Durchführung zuständige Behörde ist. Die AbfVerbrV definiert Abfälle gemäß Artikel 1(a) der Abfallrahmenrichtlinie (AbfRRL)<sup>11</sup>, wonach:

*„Abfall“: alle Stoffe oder Gegenstände, ... deren sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muß.*

12. Ein zum Recycling bestimmtes Schiff unter britischer Flagge, das aus einem britischen Hafen exportiert wird, ist wahrscheinlich definitionsgemäß als Abfall zu klassifizieren und unterliegt somit der Verordnung über die Verbringung von Abfällen (EG-AbfVerbrV)<sup>12</sup>. Erwägungsgrund 35 der revidierten Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 über die Verbringung von Abfällen betont, dass ein Schiff nach Artikel 2 des Basler Übereinkommens als Abfall eingestuft und gleichzeitig gemäß anderen internationalen Rechtsvorschriften als Schiff definiert sein kann.

13. Aufgrund des Mangels an international anerkannten, verbindlichen Rechtsvorschriften für Altschiffe geht die Regierung von folgenden Erwartungen aus:

- Fällt ein Altschiff unter den Abfallbegriff gemäß der Abfallrahmenrichtlinie, unterliegt es den Kontrollen nach der EG-Abfallverbringungsverordnung.
- Jeder Import von zum Recycling bestimmten Schiffen ist soweit zutreffend gemäß den Vorschriften der Abfallverbringungsverordnung oder den bestehenden internationalen Regeln (nach dem Basler Übereinkommen und/oder dem OECD-Beschluss<sup>13</sup>) zu notifizieren.
- Jeder Export von zum Recycling bestimmten Schiffen unter britischer Flagge aus einem britischen Hafen ist gemäß den Vorschriften der Abfallverbringungsverordnung<sup>14</sup> zu notifizieren.

14. Die Abfallverbringungsverordnung setzt die mit ‚Basler Verbot‘ bezeichneten Beschlüsse II/12 und III/1 im Rahmen des Basler Übereinkommens um, wonach die Verbringung von gefährlichen Abfällen in Nicht-OECD-Länder verboten ist. Aufgrund der Vielzahl von Gefahrstoffen in Altschiffen, könnte ein Altschiff wahrscheinlich als gefährlicher Abfall eingestuft werden. In der Praxis bedeutet dies, dass derartige Schiffe nur in OECD-Länder verbracht werden dürfen.

---

<sup>11</sup> Die Richtlinie des Rates 75/442/EWG, ersetzt durch Richtlinie 91/156/EWG und die Entscheidung der Kommission 96/350/EG, jeweils auf dem aktuellen Stand.

<sup>12</sup> Die EU-Abfallverbringungsverordnung wird im Vereinigten Königreich mittels der ‚Transfrontier Shipment of Waste Regulations 1994 (SI 1994 No. 1137)‘ umgesetzt. Diese Vorschriften werden am 12. Juli 2007 durch die ‚Transfrontier Shipment of Waste Regulations 2007‘ ersetzt. Orientierungshilfen zu allen Aspekten dieser TFS-Vorschriften sind auf den folgenden Internetseiten erhältlich: [http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=\\_e](http://www.environment-agency.gov.uk/subjects/waste/1030716/232044/?lang=_e) und [http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=\\_e](http://www.netregs.gov.uk/netregs/275207/275512/?lang=_e)

<sup>13</sup> C(2001)107/FINAL.

<sup>14</sup> Reeder, die Altschiffe unter britischer Flagge ausführen wollen, sollten sich so früh wie möglich an die zuständigen Behörden wenden und sich anhand der Orientierungshilfen in Bezug auf TFS-Vorschriften informieren. Anhang II enthält ein Ablaufdiagramm zur Veranschaulichung der Ausfuhr von als Abfall definierten Schiffen aus dem Vereinigten Königreich.

---

Schiffsrecyclingstrategie im Vereinigten Königreich



15. Laut Regierungsempfehlung haben sich Reeder zu jeder Zeit beim Verkauf von zum Recycling bestimmten Schiffen auf die IMO-Leitlinien zu beziehen, wobei den folgenden Punkten besondere Aufmerksamkeit gebührt:

- Recyclingfreundliche Konstruktion von Schiffen und Schiffsausrüstung;
- Bestandsliste von Gefahrstoffen an Bord sowie Erstellung eines mit ‚Green Passport‘ bezeichneten Öko-Ausweises (für neu gebaute sowie bereits vorhandene Schiffe);
- Wahl eines akzeptablen Recyclingbetriebs
- Erstellung eines Schiffsrecyclingplans
- Dekontaminierung als Vorbehandlung
- Entgasung

16. Reeder werden angeregt, ihre aktuellen Praktiken beim Schiffsrecycling in Übereinstimmung mit dieser *Strategie* zu überprüfen, um sich vorzubereiten auf die Einführung einer neuen Internationalen Vereinbarung über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen, die voraussichtlich im Zweijahreszeitraum 2008/09 verabschiedet wird.

## **Empfehlungen für Recyclingbetriebe**

### *Kapazitätserweiterung*

17. Betrieben, die im Vereinigten Königreich Schiffsrecyclingarbeiten durchführen wollen, wird empfohlen, sich mit den Leitlinien des Ministeriums für Umwelt, Ernährung und ländliche Angelegenheiten (Defra) unter dem Titel ‚Ein Überblick über den Schiffsrecyclingprozess im Vereinigten Königreich‘ (An Overview of the Ship Recycling Process in the UK)<sup>15</sup> vertraut zu machen. Aufgrund der Komplexität der maßgeblichen Gesetzesvorschriften sollten sich Recyclingbetriebe zusätzlich zu diesen Leitlinien an einen unabhängigen Rechtsberater wenden. Es wird ihnen dringend empfohlen, so früh wie möglich mit den zuständigen Behörden zusammenzuarbeiten.

18. Die Regierung regt andere OECD-Länder zur Erwägung von Studien im Sinne einer verbesserten Bereitstellung von Informationen über aktuelle und potentielle Schiffsrecyclingkapazitäten an.

### *Aktualisierung von Anlagen*

19. Die Regierung begrüßt gemeinsame technische Kooperationsprogramme unter der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), der Internationalen

---

<sup>15</sup> Auf der folgenden Internetseite erhältlich: <http://www.defra.gov.uk/environment/waste/strategy/ship.htm>.  
Schiffsrecyclingstrategie im Vereinigten Königreich

Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und dem Basler Übereinkommen und verpflichtet sich zur Teilnahme an derartigen Aktivitäten im Rahmen zuständiger Organe.

20. Die Regierung wird an der Entwicklung geeigneter Projekte zur Förderung der verantwortungsvollen Schiffsrecycling, insbesondere durch die Umsetzung der Schiffsrecyclingleitlinien der IMO, ILO sowie des Basler Übereinkommens arbeiten.
21. Zudem wird die Regierung die Entwicklung eines technischen Kooperationsprojekts auf den Grundlagen der Leitlinien des Basler Übereinkommens zur Unterstützung der Verbesserung von Standards in Betrieben in Entwicklungsländern und zur Erweiterung der Bereitstellung von Schiffsrecyclingkapazitäten in Übereinstimmung mit den Leitlinien für das *Umweltgerechte Management* unterstützen.

### **Internationale Programme**

22. Die Regierung regt andere Länder zur Erwägung eigener Schiffsrecyclingstrategien an, wobei diese soweit zutreffend nationale Flotten und Schiffsrecyclingkapazitäten überprüfen sollten.

## **ANHANG I- MINDESTANFORDERUNGEN**

---

### **RECYCLINGBETRIEBE**

*Die Abkürzung (IMO) bedeutet empfohlene Standards oder Kriterien in den von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation herausgegebenen Leitlinien für die Entwicklung des Schiffsrecyclingplans (Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan).*

Der Betrieb:

- muss ein eingetragenes Unternehmen unter Beachtung nationaler Bestimmungen sein;
- muss durch die das Schiff verkaufende Organisation überprüfbar sein, wobei (soweit zutreffend) Vorkehrungen für Betriebsbesuche zu treffen sind;
- muss im Besitz aller maßgeblichen, von internationalen, nationalen und lokalen Behörden geforderten Zulassungen, Genehmigungen und Lizenzen sein und hat auf Aufforderung eine entsprechende Aufstellung mit diesbezüglichen Nachweisen vorzulegen (IMO);
- muss angemessene Haftpflichtversicherung zur Deckung von Gesundheits- und Sicherheitsansprüchen und Dekontaminationsleistungen in Übereinstimmung mit örtlichen Gesetzesvorschriften vorweisen;
- muss alle am Schiffsrecyclingprozess beteiligten Organisationen, einschließlich Subunternehmer, Abfallentsorgungsgesellschaften, Asbestbeseitigungsgesellschaften identifizieren und Zulassungen, Genehmigungen und Lizenzen usw. nachweisen (IMO);
- muss eine Bestandsliste mit Gefahrstoffen, zu deren Behandlung der Betrieb fähig ist, einschließlich Angaben zu den letztendlichen Entsorgungsanlagen bereitstellen;
- muss über vorherige Erfahrungen beim Recycling von Schiffen und sonstigen Meeresanlagen verfügen und kann zu jeder Zeit fachgerechte Empfehlungen vorlegen (dies trifft nicht auf neue Betriebe zu);
- muss angeben, ob ihm, seinen Muttergesellschaft(en), Tochtergesellschaften oder mit ihm verbundenen Unternehmen bzw. geplanten Subunternehmern oder sonstigen am Recyclingprozess beteiligten Organisationen von Aufsichtsbehörden im Laufe der vergangenen fünf Jahre Geldstrafen, Bescheide, usw. erteilt wurden (IMO);

- muss vor Aufnahme des Recyclingprozesses im Besitz der nachfolgenden Unterlagen sein, um die Entwicklung des Schiffsrecyclingplans zu unterstützen:
  - Eine Bescheinigung mit der Bezeichnung ‚Recyclingbereitschaft‘ (oder eine gleichwertige Bescheinigung);
  - Der Öko-Ausweis (Green Passport) des Schiffs, einschließlich einer Bestandsliste von Gefahrstoffen (mit Standortangabe) an Bord des Schiffs (IMO);
  - Schiffspläne oder Zeichnungen.
- muss nach Abschluss der Arbeiten eine Bescheinigung mit der Bezeichnung ‚Recyclingbereitschaft‘ als Bestätigung dafür ausstellen, dass die Überreste des Schiffs aufbereitet und entsorgt worden sind;
- sollte sich zu jeder Zeit während des Recyclingprozesses auf die folgenden Leitlinien beziehen:
  - Technische Leitlinien für das Umweltgerechte Management bei der vollständigen Demontage oder der Teilerlegung von Schiffen, die vom Sekretariat des Basler Übereinkommens<sup>16</sup> entwickelt worden sind;
  - Leitlinien zum Schiffsrecycling der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)<sup>17</sup>;
  - Sicherheits- und Gesundheitsschutz bei der Verschrottung von Schiffen: Leitlinien für asiatische Länder und die Türkei, die von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)<sup>18</sup> entwickelt worden sind.
- Gemeinsam mit dem Reeder ist der Recyclingbetrieb für die Entwicklung eines Schiffsrecyclingplans verantwortlich und sollte über Verfahren zur Entwicklung eines derartigen Plans verfügen (IMO). Der Plan sollte die folgenden Aspekte abdecken:
  - Arbeitergesundheits- und Sicherheitsschutz;
  - Umweltschutz, einschließlich Abfallentsorgung.

Dabei ist zu beachten, dass sowohl bestehende als auch neue Betriebe akzeptiert werden, vorausgesetzt, dass sie alle erforderlichen aufsichtsbehördlichen Genehmigungen haben oder einholen und alle sonstigen Anforderungen, einschließlich die Anforderungen der für die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen zuständigen Behörden, einhalten.

---

<sup>16</sup> ‘Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships, 2002’ des Basler Übereinkommens – s. Anhang III.

<sup>17</sup> ‘Guidelines on Ship Recycling, 2003’ der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), erhältlich auf der Internetseite:

[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D11404/ResShiprecycling962.pdf).

<sup>18</sup> Internationale Arbeitsorganisation (ILO) ‘Safety and Health in Ship Breaking, Guidelines for Asian Countries and Turkey’, 2004, erhältlich auf der Internetseite:

<http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/cops/english/download/e000020.pdf>.

---

Schiffsrecyclingstrategie im Vereinigten Königreich

## Gesundheits- und Sicherheitsschutz von Arbeitern

Der Betrieb ist verpflichtet, Praktiken und Verfahren zum Schutz, zur Überwachung und zur Durchsetzung der Gesundheit und Sicherheit von Arbeitern zu implementieren, wobei maßgebliche nationale Gesetzesvorschriften und soweit zutreffend die Leitlinien mit Hinblick auf den Sicherheits- und Gesundheitsschutz beim Abwracken von Schiffen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) (Guidelines on Safety and Health in Shipbreaking) zu beachten sind.

- Der Betrieb muss über die folgenden Verfahren verfügen, um den Gesundheits- und Sicherheitsschutz von Arbeitern bei den folgenden Arbeiten zu gewährleisten:
  - Enge und umschlossene Räume (Verfahren für die Identifizierung von und Arbeit unter gefährlichen Bedingungen) (IMO);
  - Schweißen, Schneiden, Schleifen und Aufheizen (Verfahren für Be- und Entlüftung, Überwachung von Mitarbeitern, die Blei/Kadmium/Quecksilber/Beryllium ausgesetzt werden, Mitarbeiterschutz, Ausbildung, Atemschutz, Brennschneiden, Genehmigungen und Inspektionen (einschließlich Zertifizierung für Warmbearbeitung)) (IMO);
  - Brandvermeidung/-schutz (Verfahren für Feuerwache, Alarmschlagen, Gefahren, Feuerlöscher, Schlauchleitungen, Wasserversorgung, Feuerlöschgeräte, Ausbildung, fachmännische Handhabung und Aufbewahrensverfahren sowie Identifizierung von potentiellen Zündquellen) (IMO);
  - Druckgaszylinder (Verfahren für den Transport, die Verbringung, Absicherung und Aufbewahrung sowie den Einsatz von Schläuchen und Lötlampen in unmittelbarer Nähe von bzw. auf Zylindern) (IMO);
  - Gerüste, Leitern und Arbeiter über Deck, sonstige Arbeitsflächen (Verfahren für den Einsatz von persönlichen Schwimmausrüstungen, Schutzvorrichtungen von Decköffnungen und Deckkanten, Plattformen, Personalfallauffangsysteme, Schutzgeländer und Zugang zu Schiffen) (IMO);
  - Haushaltsführung und vorübergehende Beleuchtung (Verfahren für Arbeitsbereiche, einschließlich Gänge, Durchgänge und vorübergehende Bodenöffnungen) (IMO);
  - Gesundheit und sanitäre Einrichtungen (zur Verfügung stehende Toiletten und Waschräume, Umkleieräume und Kantinen und Freizeitbereiche) (IMO);
  - Gefahrennotifizierung (Verfahren für die Weitergabe von Informationen an Beschäftigte mit Hinblick auf potentielle Gefahren im Zusammenhang mit der Arbeit) (IMO);
  - Asbestabnahmeprogramm oder ähnliche Programme (Aussetzungsbeurteilungsverfahren, Einsatz geregelter Bereiche, Überwachungsverfahren während der Arbeit, technische Kontrollen und Arbeitspraktiken, qualifizierte Mitarbeiter, Verhinderungsmaßnahmen, dass Arbeiter und die Umwelt nicht Asbest ausgesetzt werden) – s. ILO Verhaltenskodex (Anhang C der Basler Leitlinien) (IMO);

- Ausrüstung und Geräte für Takelung und Materialhandhabung (Verfahren für die Überprüfung und Inspektion von Seilen, Ketten, Riemen und Haken, Flaschenzüge und Hebe- und Schleppgeräte) (IMO);
  - Persönliche Schutzausrüstung (Verfahren und Ausrüstung für den Arbeiterschutz vor Risiken im Zusammenhang mit dem Schiffsrecycling) (IMO);
  - Mitarbeiternotfallpläne (Notfallfluchtwege, Verfahren zur Ermittlung vom Verbleib von Mitarbeitern während einer Evakuierung, Alarmsysteme, Wetterpläne, Rettung und medizinische Pflichten, Behandlung von verletzten Mitarbeitern und Ausbildungsverfahren) (IMO);
  - Bleibekämpfungsprogramme oder ähnliche Programme (Verfahren zur Bereitstellung von Be- und Entlüftung, Hygieneeinrichtungen und -maßnahmen, Dusch-/Umkleieräume, Warnschilder, medizinische Überwachung, Gefahrenaussetzungsüberwachung, Prüfung und Ausbildung) (IMO);
  - Verschüttungsbegrenzung und Notfallmaßnahmenpläne (Säuberungsverfahren, Notfallausrüstung, Werkssicherheit, usw.) (IMO);
  - Tauchverfahren (falls erforderlich, ein vollständiges Tauchprogramm) (IMO).
- Der Betrieb muss über ein System verfügen, mittels dessen arbeitsbezogene Unfälle, Krankheiten und Todesfälle aufgezeichnet und gemeldet werden;
  - Der Betrieb ist verpflichtet, die Kompetenz seiner Mitarbeiter mittels sicherheitstechnischer und fachlicher Ausbildungsprogramme (Handhabung von Werkzeugen, Maschinen und sonstigen Geräten) zu gewährleisten;
  - Der Betrieb ist verpflichtet, die Gesundheit und das Arbeitsumfeld seiner Mitarbeiter zu überwachen und soweit erforderlich Gesundheitsschutzprogramme am Arbeitsplatz bereitzustellen.

## Umwelt

Der Betrieb ist zur Durchsetzung von Umweltschutzmethoden und -verfahren unter Beachtung maßgeblicher nationaler Gesetzesvorschriften und soweit zutreffend der Technischen Leitlinien für das umweltgerechte Management bei der Demontage von Schiffen im Rahmen des Basler Übereinkommens verpflichtet. (s. Anhang III.)

- Der Betrieb ist verpflichtet, die folgenden Umweltnachweise zu erbringen:
  - Bereitstellung einer sicheren und effektiven Abfallentsorgung sowie von Abfallaufnahmeverrichtungen für Betriebsabfälle (für die Abfalllagerung vor Ort vor der Sanierung, Recycling bzw. Entsorgung entweder innerhalb oder außerhalb des Betriebs) (IMO);

- Vorhandensein von Verfahren für die Handhabung, (einschließlich der Identifizierung (Stichprobenprüfung/Analyse), Bekämpfung, Entfernung, Bearbeitung, Lagerung, des Transports und der Entsorgung) von potentiellen Gefahrenstoffen, einschließlich (IMO):
  - Treibstoff, Schmierstoffe und Kühlmittel; Chemikalien in Fässern, Eimern, unter Druck stehenden Flaschen, gelagerten Lösungsmitteln und sonstigen Chemikalienbeständen;
  - Schiffsladungsüberreste
  - Schwimmfähige Stoffe, (z. B. Kunststoffe, Styropor, usw.)
  - Stoffe, die eventuell Polychlorbiphenyl enthalten, z. B. Verdrahtungsisolierung, Farben, Transformatoren, Beleuchtungsballast, Kondensatoren und sonstige vor 1986 installierte Elektroartikel);
  - Abwasser/Abwasserschlämme, Klärwasser oder Grauwasser, Überreste von Bilge und Ballastwasser;
  - Schädliche im Wasser lebende Organismen, nicht heimische Arten und Meeresgewächse im Ballastwasser und auf dem Schiffsrumpf sowie Ablagerungen in Ballasttanks;
  - An älteren Schiffen als Isolierung verwendeter Asbest;
  - Chrom (Behandlung von Ballastwasser, Farbschichten, Dichtungsringe, usw.)
  - TBT-Farben (Tributylzinn) (Sammlung und sicherer Einschluss aller Abfallstoffe während des Farbentfernungsverfahrens).
  
- Diese Arbeit wird in einem überwachten Umfeld durchgeführt, so dass ein Entweichen von Schmutzstoffen überwacht und kontrolliert werden kann, (z. B. Tankwalle und schwimmende Sperren für Arbeiten im Schleusendock, Arbeitsplanung zur Minimierung von Schmutzstoffverlusten usw.). Laut Best-Practice-Empfehlungen sollte das vollständige Recycling im Trockendock oder innerhalb eines Bereichs, in dem alle flüssigen bzw. festen Abfälle (z. B. Öl, Wasser, Bilge, Ballast, usw.) vollständig aufgefangen werden können, vorgenommen werden);
  
- Die Umwelt wird vor Ort in regelmäßigen Abständen überwacht, um die Auswirkungen der Umweltverschmutzung zu minimieren. Für die folgenden Bereiche sind Überwachungsprogramme erforderlich:
  - Boden/Grundwasser;
  - Meereswasser/Ablagerungen;
  - Luft, Lärm, Schwingung.
  
- Kontrollmaßnahmen und -verfahren sind vorhanden.

## **Verfahrensweisen**

Der Betrieb wird Einzelheiten mit Hinblick auf die jeweiligen Methoden und Verfahrensweisen sowie die Ablaufplanung des Schiffsrecyclingverfahrens, einschließlich der vor und nach der Ankunft des Schiffs in der Werft zu verrichtenden Arbeiten, angeben. Diese sollten auf den Empfehlungen der

ILO, IMO und den Leitlinien des Basler Übereinkommens zum Schiffsrecycling basieren.

- Dieser Betrieb ist verpflichtet, die folgenden Punkte einzeln in einem Schiffsrecyclingplan oder einem ähnlichen Dokument aufzulisten:
  - Eine Aufstellung des fortlaufenden Arbeitsablaufs (IMO);
  - Angaben mit Hinblick auf die Vorkehrungen seitens des Betriebs bezüglich der Handhabung des kontrollierten Materialflusses sowie des Abschlusses des Recyclingverfahrens, einschließlich der Erzeugung von umweltgefährdenden bzw. kontrollierten Stoffen und mit Hinblick auf die Anordnung bzw. Ausstattung des Betriebs (IMO);
  - Einzelheiten der mit sonstigen Betrieben getroffenen Vorkehrungen für die sichere Handhabung, den sicheren Transport sowie das abschließende Recycling/die abschließende Entsorgung aller Abfälle;
  - Bereitstellung eines Stufenplans mit Hinblick auf alle Verfahren, die beim Schiffsrecycling zu befolgen sind, einschließlich (IMO):
    - Pläne zum Einsatz im Trockendock, auf der Helling, im schwimmenden Trockendock oder bei sonstigen Methoden;
    - Verfahren für die Identifizierung und Kennzeichnung von Gefahrstoffen;
    - Zu ergreifende Maßnahmen zur Sicherstellung von Stabilität und Stärke während des Recyclings des Schiffsrumpfs;
    - Verfahren für das abschließende Recycling des Unterwasserrumpfs;
    - Zu ergreifende Maßnahmen, um zu verhindern, dass der Rumpf überläuft oder sinkt;
    - Zu ergreifende Maßnahmen, um zu verhindern, dass Schlacke oder sonstige Schmutzstoffe in das Wasser gelangen;
    - Reinigung von Tanks und Schiffsböden vor dem Recycling;
    - Bearbeitung von Röhren und Zubehör (nicht mittels Brennen, sondern mittels Schneiden).
  - Schiffsabsicherungsverfahren bei schlechtem Wetter (IMO);
  - Verfahren für die Säuberung von verschüttetem Material sowie die diesbezügliche Notifizierung (IMO).
- Der Betrieb muss über Verfahren mit Hinblick auf Warmbearbeitung, Schneidearbeiten und Zugang zu umschlossenen Räumen an Bord von Schiffen verfügen, einschließlich (IMO):
  - Eine von einer maßgeblichen und geeigneten Stelle erteilte Bescheinigung für ‚Gasfrei für Warmbearbeitung‘;
  - Fortlaufende Überwachung von umschlossenen Räumen;
  - Ständige Be- und Entlüftung von Tanks und unterteilten Räumen;
  - Reinigung von Öltanks und unterteilten Räumen vor Beginn von Warmbearbeitungsarbeiten;
  - Überprüfung von unterteilten Räumen, um festzustellen, dass vor dem Betreten jener Räume und der Aufnahme von Schneide- und



Warmbearbeitungsarbeiten keine Toxine, Beiz- oder Reizmittel und entzündbare Dämpfe vorhanden sind.

## REEDER

### Schiffsdesign und -konstruktion

Der Reeder:

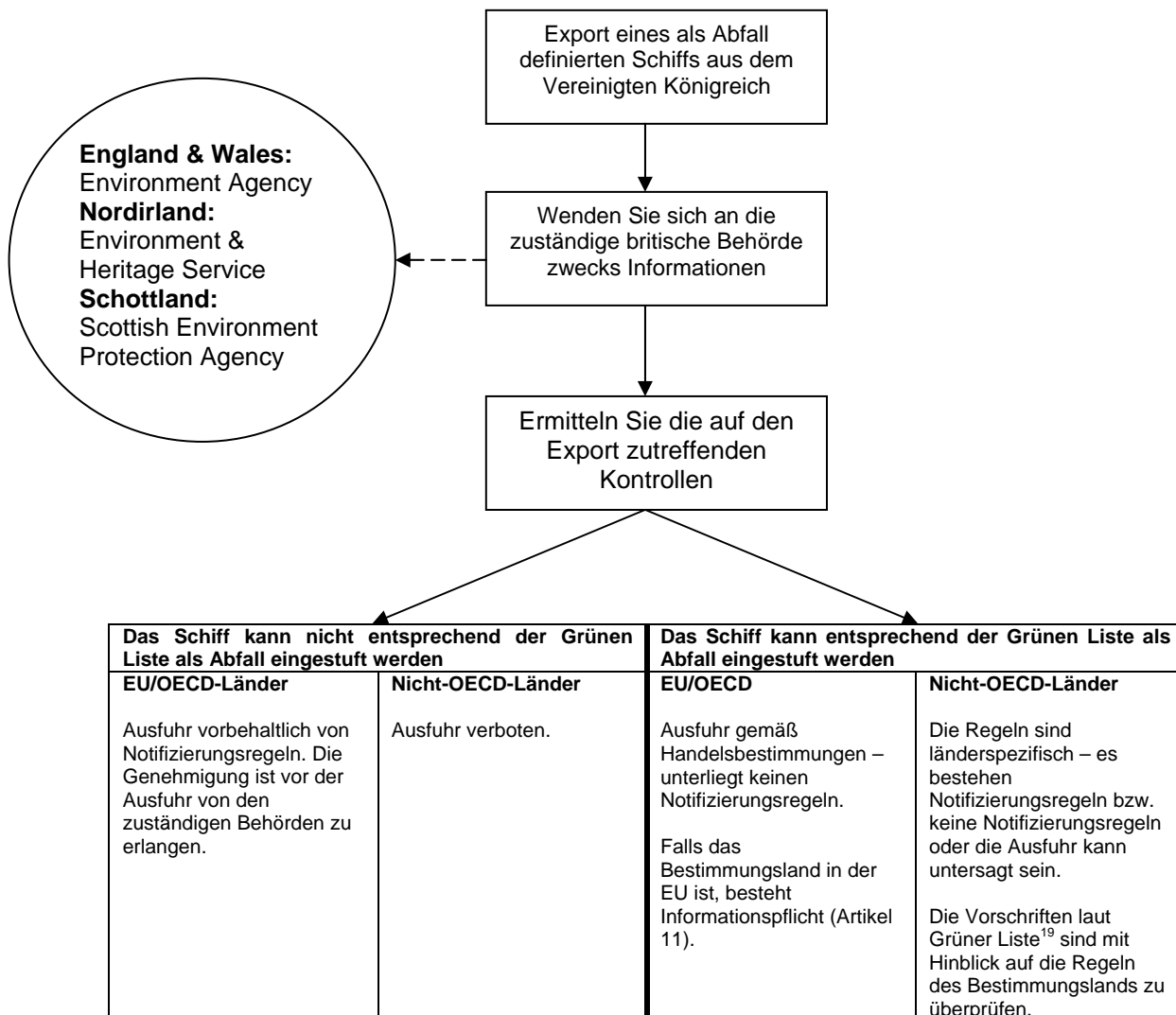
- ist zur Einhaltung von Kriterien in Übereinstimmung mit den Leitlinien der IMO bzw. sonstigen maßgeblichen Standards verpflichtet. Dazu zählen:
  - Minimierung von Gefahrstoffen beim Bau neuer Schiffe;
  - Minimierung von potentiellen Gefahrstoffen beim Bau neuer Schiffe;
  - Konstruktion von Schiffen und der Schiffsausrüstung zur Erleichterung des Recycling und der Entsorgung von gefährlichen Abfällen;
  - Erstellung eines Öko-Ausweises (Green Passport);
  - Minimierung des Abfallaufkommens.

### Entsorgung

- Der Reeder hat für Transparenz während jeder Phase des Recyclingprozesses zu sorgen:
  - Bekanntgabe des beabsichtigten Verkaufs eines Schiffs;
  - Ausschreibungsverfahren (einschließlich der Bestätigung, dass der Betrieb den Mindestanforderungen mit Hinblick auf Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsschutzstandards entspricht);
  - Verhandlung und Hauptbedingungen;
  - Anfertigung von Unterlagen (Verträge, Verkaufsvereinbarung sowie Absichtserklärungen unter dem Reeder und dem Betrieb);
  - Vorsäuberung (als Vorbereitung auf die Recyclingbereitschaftsbescheinigung);
  - Anlieferung/Außerbetriebnahme des Schiffs.
- Der Reeder sollte einen Betrieb, der den an Recyclingbetriebe gestellten Mindestanforderungen mit Hinblick auf Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsschutzstandards entspricht, bestimmen. Im Sinne der besten Vorgehensweise sollten die Leitlinien der/des IMO/ILO/Basler Übereinkommens während jeder Phase des Recyclingprozesses eingehalten werden;
- Der Reeder sollte Vorkehrungen für Betriebsprüfungen der Werft treffen, um Standards und Betriebsbesuche (falls erforderlich) nachzuweisen;
- Soweit erforderlich sollte der Reeder im Besitz einer ‚Recyclingbereitschaftsbescheinigung‘ sein, woraus ergeht, dass alle Gefahrstoffe an Bord des Schiffs entweder entfernt oder dem Recyclingbetrieb gemeldet worden sind;
- Der Reeder sollte dem Recyclingbetrieb den aktuellen Öko-Ausweis (Green Passport) des Schiffs vorlegen;

- Vor Versand des Schiffs an den Betrieb sollte dem Reeder ein Vertrag, eine Verkaufsvereinbarung sowie ein (vom Recyclingbetrieb erstellter) Schiffsrecyclingplan vorliegen.

## ANHANG II - EXPORT VON ABFALLSTOFFEN: ENTSCHEIDUNGSFINDUNGSPROZESS



Soweit Notifizierungsregeln zutreffen, ist es wichtig, dass vor Beginn der Verbringung von als Abfall klassifizierten Schiffen bei einer britischen Versandbehörde Erkundigungen eingezogen werden, da die Vorschriften mit Hinblick auf die grenzüberschreitende Abfallverbringung kompliziert sind. Jedoch können diese wie folgt zusammengefasst werden:

1. Füllen Sie die Notifizierungsunterlagen aus, (die von den zuständigen britischen Behörden erhältlich sind) – diese müssen Angaben über den zu verbringenden Abfall, über die Verbringungsmethode und die beabsichtigte Verwertung sowie über den Verwertungsbetrieb enthalten;

Unterbreiten Sie der zuständigen Versandbehörde die ausgefüllten Notifizierungsunterlagen und alle erforderlichen Begleitunterlagen;

2. Vergewissern Sie sich davon, dass alle notwendigen Genehmigungen (Zulassungen) von den zuständigen Versandort-, Bestimmungsort- und (falls zutreffend) Transitlandbehörden vorliegen, und dass vor Ausfuhrbeginn eine Finanzbürgschaft vorliegt.

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1420/1999 des Rates und Verordnung (EG) Nr. 1547/1999 der Kommission (auf dem jeweils aktuellen Stand). Auf der folgenden Internetseite erhältlich: <http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/environment/waste.htm> Diese Verordnungen sollen plangemäß 2007 durch eine einzige Verordnung der Kommission ersetzt werden. Bitte wenden Sie sich an eine zuständige britische Behörde zwecks weiterer Informationen.