

**16.06.08**

## **Unterrichtung**

durch das  
Europäische Parlament

---

### **Entschließung des Europäischen Parlaments vom 21. Mai 2008 zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen**

---

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 112095 - vom 13. Juni 2008. Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung am 21. Mai 2008 angenommen.

Stellungnahme des Bundesrates: Drucksache 383/07 (Beschluss)

**Entschließung des Europäischen Parlaments vom 21. Mai 2008 zum Grünbuch zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen (2007/2279(INI))**

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Grünbuchs zur Verbesserung der Abwrackung von Schiffen (KOM(2007)0269), angenommen von der Kommission am 22. Mai 2007,
  - 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,
  - unter Hinweis auf die im März 2004 von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verabschiedeten Leitlinien für asiatische Länder und die Türkei zur Sicherheit und Gesundheit beim Abwracken von Schiffen;
  - unter Hinweis auf Artikel 175 des EG-Vertrags,
  - unter Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen<sup>1</sup> (im Folgenden „Abfallverbringungsverordnung“),
  - 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,
  - gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0156/2008),
- A. in der Erwägung, dass riesige Hochseeschiffe an südasiatischen Stränden und anderen Orten unter umweltbelastenden Verhältnissen und menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen abgewrackt werden und dass ein Teil dieser Schiffe aus der Europäischen Union kommt,
- B. in der Erwägung, dass sich bei der Abwrackung von Schiffen in Ländern wie Bangladesch, Indien, Pakistan aufgrund sehr niedriger Lohnkosten, völlig unzureichender Sicherheitsvorschriften und gänzlich fehlender Umweltschutzvorschriften über die Abwrackung relativ hohe Preise für Schrott erzielen lassen, was diese Länder für viele Schiffseigner attraktiv macht,

---

<sup>1</sup> ABl. L 190 vom 12.7.2006, S. 1.

- C. in der Erwägung, dass die Kommission die Ökonomie der Schiffsabwrackung in einer 2000 durchgeführten Studie<sup>2</sup> untersucht, aber keine Maßnahmen ergriffen hat, weil die Studie zu dem Schluss kam, dass es unter den gegenwärtigen Bedingungen äußerst schwierig wäre, Schiffe wirtschaftlich und zugleich nach soliden Umweltschutznormen zu rezyklieren, und in der Erwägung, dass die Bevorzugung kurzfristiger Gewinne gegenüber Menschenleben und Umweltschutz unannehmbar ist,
- D. in der Erwägung, dass Maßnahmen leider immer erst im Zuge Aufsehen erregender Fälle in Erwägung gezogen werden, wie etwa beim Versuch der französischen Regierung, den Flugzeugträger „Clémenceau“ außerhalb der Europäischen Union abzuwracken,
- E. in der Erwägung, dass sowohl in Industriestaaten als auch in Entwicklungsländern politische Besorgnis besteht, nachdem die Industriestaaten immer mehr gefährliche Abfälle in Entwicklungsländer verbringen, die dort unkontrolliert und mit hohen Risiken entsorgt werden, sodass das Basler Übereinkommen 1995 dahingehend geändert wurde, dass OECD-Staaten fortan keine gefährlichen Abfälle mehr in Nicht-OECD-Staaten verbringen dürfen ("Basler Verbot"); und in der Erwägung, dass diese Änderung zwar in vollem Umfang in der Abfallverbringungsverordnung berücksichtigt wurde, aber auf internationaler Ebene leider noch nicht in Kraft getreten ist,
- F. in der Erwägung, dass ein Schiff durchaus zu Abfall im Sinn von Artikel 2 des Basler Übereinkommens werden kann und zugleich aufgrund anderer internationaler Regeln weiterhin als Schiff definiert werden kann und dass diese Regelungslücke systematisch ausgenutzt wird, sodass die meisten aus der Europäischen Union kommenden Schiffe unter Umgehung des Basler Verbots und der entsprechenden Vorschriften der Abfallverbringungsverordnung in Asien abgewrackt werden,
- G. in der Erwägung, dass es die Kommission 2003 aufgefordert hat, im Zuge der Überarbeitung der Abfallverbringungsverordnung Leitlinien zur Schließung dieser Regulierungslücke auszuarbeiten, was der Rat aber abgelehnt hat, der stattdessen einschlägige Maßnahmen an die gemeinsamen Bemühungen von drei internationalen Gremien (Basler Übereinkommen, Internationale Arbeitsorganisation und Internationale Seeschiffahrtsorganisation) um verbindliche Regeln auf internationaler Ebene verwiesen hat,
- H. in der Erwägung, dass ein Schiff, das erhebliche Mengen gefährlicher Stoffe enthält oder aus dem gefährliche Stoffe nicht entsprechend dem OECD Waste Code GC 030 und den Listen des Basler Übereinkommens ordnungsgemäß entfernt worden sind, als gefährlicher Abfall gilt und dass deshalb die Verbringung eines solchen Schiffes zum Zweck der Abwrackung aus der Europäischen Union in einen Nicht-OECD-Staat durch die Abfallverbringungsverordnung, mit welcher das Basler Übereinkommen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt wurde, verboten ist,

---

<sup>2</sup> Det Norske Veritas / Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Schlussbericht (Nr. 2000-3527) vom 13.2.2001.

- I. in der Erwägung, dass als gefährliche Abfälle geltende Schiffe in einem OECD-Staat umweltverträglich abgewrackt werden müssen oder erst nach ihrer Dekontaminierung (die so erfolgt, dass sie nicht mehr als gefährlicher Abfall gelten) in einen Nicht-OECD-Staat verbracht werden dürfen und dass systematisch gegen diese Vorschrift verstoßen wird,
- J. in der Erwägung, dass Küstenstaaten nach geltendem Seerecht und aufgrund der IMO-Übereinkommen berechtigt und verpflichtet sind, sämtliche einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften zum Umweltschutz anzuwenden; dass aber bei der Abwrackung von Schiffen das Basler Übereinkommen nur selten eingehalten wird, unter anderem weil der politische Wille fehlt, die Regelungslücken zu schließen und das insbesondere am Phänomen der Flaggenstaaten erkennbare Problem der strukturellen Abschiebung von Verantwortung in der Seeschifffahrt anzugehen,
- K. in der Erwägung, dass das Basler Übereinkommen, einschließlich der Vorschriften über die Ausfuhr von Altschiffen, in der Europäischen Union zwar durch die Abfallverbringungsverordnung umgesetzt wurde; dass diese aber nicht zufrieden stellend auf die Ausrangierung von Schiffen angewendet wird, weil in europäischem Besitz befindliche oder in europäischen Gewässern eingesetzte oder unter EU-Flagge fahrende Schiffe auf eine letzte "normale" Fahrt gehen und erst dann zu Abfall erklärt werden, wenn sie europäische Gewässer verlassen haben, wobei diesem Verstoß gegen das internationale und das Gemeinschaftsrecht durch keinerlei Kontrollmechanismen oder Anleitungen zur Rechtsdurchsetzung Einhalt geboten wird,
- L. unter Hinweis darauf, dass in den Erwägungen der Abfallverbringungsverordnung festgestellt wird: „Die sichere und umweltgerechte Abwrackung von Schiffen muss sichergestellt werden, um die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu schützen“,
- M. in der Erwägung, dass die Internationale Seeschifffahrtsorganisation gegenwärtig ein Übereinkommen zur weltweiten Lösung des Problems der Regelungslücken im Basler Übereinkommen ausarbeitet,
- N. in der Erwägung, dass die Teilnehmer der siebten Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Basler Übereinkommens einschließlich der EU-Mitgliedstaaten die Internationale Seeschifffahrtsorganisation im Hinblick auf eine durchgreifendere Unterbindung der Ausfuhr giftstoffhaltiger Altschiffe aufgefordert haben, die Verabschiedung verbindlicher Vorschriften, einschließlich eines Systems zur Meldung von zur Abwrackung bestimmten Schiffen, weiterhin ins Auge zu fassen, um ein Kontrollniveau wie das im Basler Übereinkommen vorgesehene zu schaffen, und die Ausarbeitung verbindlicher Vorschriften über die umweltfreundliche Abwrackung von Schiffen fortzusetzen, wobei auch eine Vordekontamination vorgeschrieben werden kann,
- O. in der Erwägung, dass mit der gegenwärtigen Fassung des Entwurfs des IMO-Übereinkommens über die Abwrackung von Schiffen nicht das Kontrollniveau geschaffen wird, das dem Basler Übereinkommen und der Abfallverbringungsverordnung entspricht, dass die Verbringung giftiger Abfälle in Entwicklungsländer in diesem Entwurf nicht ansatzweise unterbunden wird, dass darin nicht Mechanismen auf der Basis des Verursacherprinzips, der Grundsatz der Substitution im Hinblick auf

umweltfreundliche Schiffskonstruktion, geprüfte Normen für Abwrackwerften und anderes in Betracht gezogen werden und dass keine Aussicht auf eine Ratifizierung dieses Textes durch die derzeitigen Abwrackstaaten und der bedeutenden Flaggenstaaten besteht,

- P. in der Erwägung, dass man in jedem Fall davon ausgeht, dass es noch viele Jahre bis zur Verabschiedung eines solchen IMO-Übereinkommens dauern kann und dass anschließend aufgrund des langwierigen Ratifizierungsprozesses noch weitere Jahre bis zu seinem Inkrafttreten vergehen können,
- Q. in der Erwägung, dass die Europäische Union zurzeit keine ausreichenden Kapazitäten zur ordnungsgemäßen Abwrackung ihrer Schiffe (unter EU-Flagge oder mit EU-Eigentümern) hat, was besonders für die Handelsflotte gilt; und dass sich dieser Mangel aufgrund der bevorstehenden beschleunigten Ausrangierung zahlreicher Einhüllentanker im Jahr 2010 bedrohlich zuspitzen wird,
- R. in der Erwägung, dass äußerst dringend Rechtsvorschriften auf EU-Ebene erlassen werden müssen, damit nicht auch noch diese Einhüllentanker die südasiatischen Strände und Flussufer verschmutzen, und dass es keine Rechtfertigung für Untätigkeit gibt, zumal diese Einhüllentanker eindeutig ermittelt werden können,
- S. in der Erwägung, dass der primäre Markt für die Abwrackung von Schiffen zurzeit zumeist nur sehr schlecht funktioniert, wodurch die sozial-, umwelt- und gesundheitspolitischen Grundsätze der Europäischen Union gravierend verletzt werden,
  - 1. ist der Auffassung, dass es ethisch inakzeptabel ist, die menschenunwürdigen und umweltzerstörenden Verhältnisse bei der Abwrackung von Schiffen noch weiter zu dulden und damit die Gefährdung der Gesundheit von Tausenden von Arbeitnehmern in Fernost hinzunehmen;
  - 2. stellt fest, dass die Europäische Union teilweise für die gegenwärtigen sozialen und ökologischen Probleme im Bereich der Abwrackung von Schiffen verantwortlich ist; fordert deshalb, dass von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit der IMO unverzüglich konkrete Schritte unternommen werden, um das durch wirtschaftliche Anreize bedingte Sozial- und Umweltdumping zu beenden und eine weltweit nachhaltige Lösung herbeizuführen;
  - 3. hält es für ethisch inakzeptabel, dass bestimmte Abwrackunternehmen Kinder zu harter und gefährlicher Arbeit heranziehen, und fordert, dass diesen Kindern statt dessen angemessene Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten geboten werden;
  - 4. begrüßt das Grünbuch der Kommission, in dem die mit der Abwrackung von Schiffen in südasiatischen Staaten verbundenen schwer wiegenden sozialen und ökologischen Probleme ausführlich dargelegt werden; weist aber darauf hin, dass diese Initiative seit mindestens zehn Jahren überfällig war;
  - 5. ist der Auffassung, dass insbesondere im Hinblick auf den Gesundheits- und Umweltschutz umgehend Maßnahmen von europäischer und internationaler Seite zu

treffen sind, ohne hierbei die Probleme auf andere Staaten abzuwälzen; und, dass sich dieses Ziel in vollem Umfang am besten in einem internationalen Übereinkommen mit verbindlichen Regeln für alle an der Abwrackung von Schiffen beteiligten Akteure erreichen ließe, wobei dieser Weg mit vielen Hürden und Verzögerungen verbunden ist und umgehende Maßnahmen auf EU-Ebene daher nicht ersetzen darf;

6. stellt fest, dass die sozialen Auswirkungen und die Umweltfolgen der Abwrackung von Schiffen weiterhin, auch längerfristig, eintreten werden, zumal die Zahl der in Bau befindlichen Schiffe seit Jahren steigt; betont deshalb die anhaltend große Bedeutung europäischer Innovations- und Entwicklungstätigkeit im Schiffbau mit dem Ziel, bessere und weniger umweltbelastende Schiffe zu erreichen; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, das Programm LeaderSHIP 2015 entschlossen fortzuführen;
7. verweist darauf, dass keine Zeit bleibt, weil 2010 voraussichtlich fast 800 Einhüllentanker ausrangiert werden<sup>3</sup>; nimmt zur Kenntnis, dass dieses Problem Gegenstand eines künftigen Übereinkommens der IMO sein wird, das allerdings nicht vor 2012 in Kraft treten dürfte; fordert, dass noch vor 2010, vor dem Höhepunkt der beschleunigten Ausrangierung von Einhüllentankern wirksame Maßnahmen auf EU-Ebene ergriffen werden, ohne die Unterzeichnung des IMO-Übereinkommens abzuwarten;
8. fordert die Kommission auf, Leitlinien und Mechanismen auszuarbeiten, die erforderlich sind, damit jedes abzuwrackende Schiff, das nicht allen Anforderungen der internationalen Übereinkünfte entspricht und infolgedessen über keine gültige Bescheinigung einer von der Europäischen Union anerkannten Klassifikationsgesellschaft verfügt, als "Abfall" entsprechend der Definition in der Richtlinie 2006/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über Abfälle<sup>4</sup> gilt, sowie zu prüfen, wann ein Mitgliedstaat als Ausführstaat im Sinne der Abfallverbringungsverordnung anzusehen ist, einschließlich Hafen- und Flaggenstaaten sowie Staaten mit rechtlicher Zuständigkeit für die Schiffseigner; und zu gewährleisten, dass Schiffe, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben, ohne Komplikationen und in Sicherheit vom Markt genommen werden;
9. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, die Abfallverbringungsverordnung wirksamer umzusetzen, indem die Behörden der Mitgliedstaaten strengere Kontrolle und Aufsicht walten lassen, sodass den Hafen- und Flaggenstaaten sowie den Staaten mit rechtlicher Zuständigkeit für die Schiffseigner (Abfallverursacher) die Möglichkeit gegeben wird, ein Schiff als Altschiff und somit als Abfall zu erklären, gleichgültig ob das Schiff noch fahrtauglich ist oder nicht;

---

<sup>3</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr: „Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry“ (Ausrangierung von Öltankern und Industrie für das Abwracken von Schiffen), COWI-Abschlussbericht, Juni 2004.

<sup>4</sup> ABl. L 114 vom 27.4.2006, S. 9.

10. unterstützt internationale Initiativen für verbindliche Mindestnormen zum Recycling von Schiffen, für die Schaffung von umweltfreundlichen Abwrackwerften unter gebührender Berücksichtigung der Arbeitsbedingungen und der zugehörigen Gesundheitsschutzmaßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen, insbesondere in den südasiatischen Abwrackwerften, um die Arbeiter und die Umwelt vor den nachteiligen Folgen giftiger Abfälle und gefährlicher Arbeitsbedingungen zu schützen;
11. fordert die Kommission auf, ein Verzeichnis der Hochseeschiffe zu erstellen und zu führen, deren Ausrangierung binnen weniger Jahre bevorsteht, und Mechanismen in Erwägung zu ziehen, um diese Schiffe als Altschiffe einzustufen, für die vor dem Verkauf zum Zweck der Verschrottung ein Entsorgungsplan erstellt werden muss; fordert die Mitgliedstaaten und Hafenbehörden – die zur Ermittlung von Altschiffen befugt sein müssen – auf, ihre Kontrollen von potenziell zu verschrottenden Altschiffen anhand dieses Verzeichnisses zu verschärfen; ist der Auffassung, dass in diesem Zusammenhang eine zügige Annahme des Vorschlags für eine Änderung der Richtlinie über die Hafenstaatkontrolle<sup>5</sup> wünschenswert wäre;
12. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ein IMO-Übereinkommen mit hohen Verpflichtungen und strengen Vorschriften auszuhandeln, das
  - mindestens den im Basler Übereinkommen vorgesehenen Kontrollumfang gewährleistet,
  - strenge weltweite Sicherheits- und Umweltschutznormen für das Recycling von Schiffen mit Kontrolle und Zertifizierung durch Dritte vorschreibt,
  - die Abwrackung von Schiffen an Stränden von den zulässigen Abwrackmethoden ausschließt,
  - die Abwrackung von Schiffen durch Nichtvertragsparteien verbietet,
  - den Grundsatz der Substitution einführt, damit beim Bau neuer Schiffe nicht länger gefährliche Stoffe verwendet werden;und hält es für notwendig, in diesem künftigen Übereinkommen vorzuschreiben, dass entweder sämtliche gefährlichen Stoffe aus Altschiffen entfernt werden, bevor sie in Nicht-OECD-Staaten abgewrackt werden, oder dass sie in speziell zugelassene Recycling-Anlagen in OECD-Staaten oder EU-Mitgliedstaaten, die klar festgelegten Sicherheits- und Umweltschutznormen genügen, gebracht werden;
13. fordert die Kommission auf, gangbare Schritte zur Verringerung der möglichen finanziellen Auswirkungen der Abwrackung von Schiffen in Betracht zu ziehen,

---

<sup>5</sup> 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) (ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1).

- indem sie strengere Normen für die Herstellung einführt, wie beispielsweise eine Beschränkung des Einsatzes bestimmter gefährlicher Stoffe;
14. empfiehlt dringend, dass sich die Europäische Union um die Garantie von Mindestnormen zum Schutz von Gesundheit, Umwelt und Sicherheit auf höchstem Niveau bemüht, insbesondere um Vorschriften für die Gestaltung und den Bau von Schiffen, den Betrieb von Schiffen, die Vorbereitung von Schiffen auf das Recycling, den Betrieb von Schiffsrecyclinganlagen sowie einen geeigneten Durchführungsmechanismus für das Schiffsrecycling mit Zertifizierungs- und Berichtserfordernissen;
  15. fordert die Kommission auf, unverzüglich ein zuverlässiges Kontrollsystem in Hinblick auf die Anwendung des Basler Übereinkommens auf zur Abwrackung bestimmte Schiffe einzuführen;
  16. ist der Auffassung, dass die Überwachung der Umsetzung des künftigen IMO-Übereinkommens genauso streng sein muss wie im Fall des Basler Übereinkommens, dass darin die Einhaltung sämtlicher relevanten Normen und Bestimmungen der ILO vorgeschrieben sein muss, dass es keine Ausnahmen geben darf, dass gravierende Mängel bei der Auslegung und Durchsetzung des bestehenden Regelungsrahmens beseitigt werden müssen, und dass Maßnahmen dagegen zu treffen sind, dass Altschiffe, die gefährliche Abfälle enthalten oder selbst als gefährliche Abfälle gelten, in Nicht-OECD-Staaten, in OECD-Staaten ohne geeignete Abwrackwerften oder in Nichtvertragsstaaten ohne geeignete Abwrackwerften verbracht werden;
  17. betont, dass die Maßnahmen der Kommission und der Mitgliedstaaten auf EU-Ebene und internationaler Ebene zu dem Zweck intensiviert werden müssen, dass die Mindestnormen garantiert werden, die den Schutz der Umwelt, der Gesundheit und der Sicherheit auf höchstem Niveau gewährleisten, und dass der in Artikel 34 und 36 der Abfallverbringungsverordnung (Umsetzung des Basler Verbots) festgelegte Grundsatz eingehalten wird, wonach der Export gefährlicher Abfälle in Entwicklungsländer verboten ist; fordert hierzu die Kommission auf, eine Verordnung über die Gestaltung und den Bau von Schiffen, ihren Betrieb während der gesamten Lebensdauer und ihre Vorbereitungen zum Recycling, den Betrieb von Schiffsrecycling-Anlagen und die Schaffung eines angemessenen Mechanismus zur Durchsetzung der Vorschriften über Schiffsrecycling – unter Einschluss von Zertifizierungs- und Meldeanforderungen – vorzuschlagen;
  18. fordert die Kommission auf, die auf der bevorstehenden dritten Tagung der gemeinsamen Arbeitsgruppe von ILO, IMO und Basler Übereinkommen zur Schiffsabwrackung anstehenden Entscheidungen über die technische Zusammenarbeit und die Koordinierung vorläufiger Maßnahmen bis zum Inkrafttreten des neuen IMO-Übereinkommens über das Schiffsrecycling zu berücksichtigen;
  19. fordert umgehende Maßnahmen zum Aufbau einer wettbewerbsfähigen Industrie für die umweltgerechte Abwrackung und Vordekontamination von Schiffen in der Europäischen Union; fordert die Mitgliedstaaten auf, hierzu die Vordekontamination und das umweltgerechte Recycling sämtlicher staatseigenen Schiffe – einschließlich Kriegsschiffe – zu verlangen und diese auf unbedenkliche und umweltverträgliche

Weise in Anlagen in der Europäischen Union abwracken zu lassen, und zwar aufgrund von Ausschreibungen nach strengen Vorschriften über öffentliche Aufträge und in uneingeschränkter Einhaltung der Abfallverbringungsverordnung; ist der Auffassung, dass der Ausbau von Recycling-Kapazitäten in europäischen Werften im Rahmen der gemeinsamen Industrie-, Struktur- und Kohäsionspolitik der EU gefördert werden sollte;

20. vertritt die Auffassung, dass für alle Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaats und für alle Schiffe, die Häfen der Europäischen Union anlaufen, die Verpflichtung gelten sollte, Listen der bei ihrem Bau und ihrer Ausstattung verwendeten Materialien und Produkte zu führen;
21. fordert die Kommission auf, ein Verzeichnis empfehlenswerter Schiffsrecyclinganlagen, in denen die international geltenden Menschenrechts-, Gesundheitsschutz- und Sicherheitsnormen eingehalten werden, zu erstellen; befürwortet die von der Kommission vorgeschlagenen Zertifizierungs- und Kennzeichnungssysteme für unbedenkliche und umweltfreundliche Recycling-Anlagen, wobei Finanzhilfen der Gemeinschaft für die Schifffahrt an die Einhaltung der Abfallverbringungsverordnung und anderer Vorschriften der Europäischen Union, etwa über die Heranziehung zertifizierter und regelmäßig geprüfter Anlagen, gebunden sein sollten; weist darauf hin, dass es hier nicht um die Vernichtung des südasiatischen Marktes für die Abwrackung von Schiffen geht, sondern um seine Erhaltung aufgrund umweltfreundlicher Methoden;
22. vertritt die Auffassung, dass die Europäische Union eine Vorreiterrolle übernehmen und ein globales Handeln mit dem klaren Ziel fördern muss, den derzeitigen Schiffsabwrackungspraktiken in Südasien schrittweise ein Ende zu setzen, und dass sie auf die Annahme und Durchführung eines internationalen Übereinkommens hinwirken muss, in dem Umwelt- und Sozialnormen für alle beteiligten Parteien festgelegt werden;
23. fordert eine umfassende Strategie, die gewährleistet, dass das Recycling von Schiffen so erfolgt, dass alle am Verfahren Beteiligten (einschließlich Eigner, Recycling- bzw. Abwrackanlagen, der Flaggenstaat des Schiffes, der Staat, in dem das Recycling des Schiffes erfolgt) koordiniert vorgehen und ihren Teil der Verantwortung übernehmen;
24. fordert die Kommission auf, gezielte Maßnahmen für den Wissens- und Technologietransfer vorzuschlagen, um den südasiatischen Abwrackwerften die Einhaltung internationaler Sicherheits- und Umweltnormen zu ermöglichen, was im Übrigen auch insgesamt im Rahmen der EU-Entwicklungspolitik zugunsten dieser Staaten beachtet werden sollte; hält die Nutzung des Sachwissens von Gewerkschaften und nichtstaatlichen Organisationen in diesem Zusammenhang für notwendig;
25. begrüßt die bisherigen Erfolge des aus dem Siebten Rahmenprogramm für Forschung und technologische Entwicklung finanzierten Projekts ShipDismantl, in dessen Rahmen Hilfssysteme entwickelt werden, die der Abwrackindustrie weltweit kostenlos zur Verfügung gestellt werden; ist der Überzeugung, dass weitere Verbesserungen durch neue Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen möglich werden, in denen eigens ein Schwerpunkt auf die für Altschiffe einzuschlagende Strategie gelegt wird;

26. fordert die Kommission auf, die Vorteile einer verstärkten finanziellen Zusammenarbeit mit ausgewählten Abwrackwerften in Südasien und entsprechender Direktinvestitionen weiter zu untersuchen und sorgfältig zu bewerten und dadurch zur Bildung eines Netzes von zertifizierten und von der Europäischen Union zugelassenen Abwrackwerften beizutragen, die in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht eine bessere Rendite erbringen;
27. ist der Auffassung, dass das Verursacherprinzip der Grundsatz der erweiterten Herstellerverantwortung und der Grundsatz der Erzeugerverantwortung im Hinblick auf eine dauerhafte Lösung dieses Problems umfassend angewendet werden müssen;
28. ist der Auffassung, dass der Betreiber bzw. Eigentümer eines Schiffes stets für alle negativen Auswirkungen der Abwrackung für die Arbeiter, die öffentliche Gesundheit und die Umwelt verantwortlich ist, gleichgültig wo die Abwrackung stattfindet (ob inner- oder außerhalb der Europäischen Union);
29. begrüßt den Vorschlag für die Errichtung eines Fonds für die Abwrackung von Schiffen und fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, entschlossen das Ziel zu verfolgen, einen solchen Fonds gleichzeitig auf der Ebene der IMO und der Europäischen Union einzurichten; fordert die Kommission auf, auch verfügbaren, Werften und Schiffseignern einbeziehenden Finanzmechanismus zu prüfen, unter anderem das Erfordernis einer Pflichtversicherung und die Verwendung von Hafengebühren, Abgaben auf neue Schiffe und jährliche, mit der IMO-Registrierung verbundene Abgaben um ab dem Beginn des Einsatzes eines Schiffes für eine spätere umweltgerechte Abwrackung Vorsorge zu treffen, wobei zu berücksichtigen ist, dass ein Schiff während seines Lebenszyklus mehrere Besitzer haben kann;
30. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat, der Kommission, den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten, den Regierungen der Türkei und von Bangladesch, China, Indien und Pakistan sowie der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) zu übermitteln.