

Bangladesch und Liberia
sind nun Teil des Hongkong-
Übereinkommens, das im
Juni 2025 in Kraft tritt.

International Maritime Organisation (IMO)

Mehr Sicherheit im Recycling

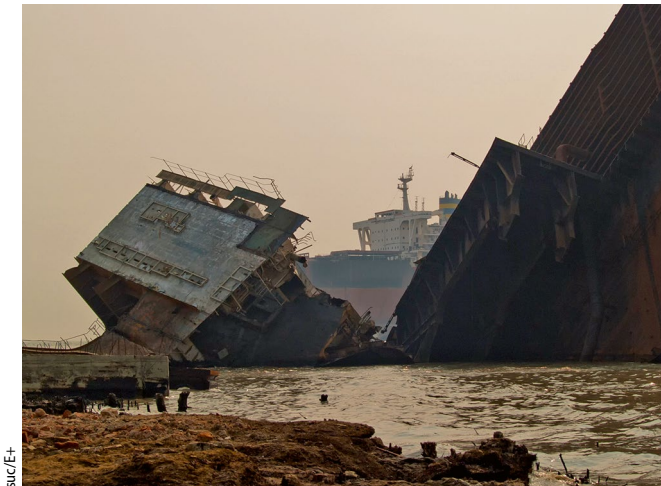
Nach Verabschiedung des Hongkonger Schiffsrecycling-Übereinkommens im Jahr 2009 tritt es nun zum 26. Juni 2025 in Kraft. Die International Maritime Organisation (IMO) teilte am 26. Juni 2023 mit, welche Schritte dafür innerhalb der nächsten 24 Monate in die Wege geleitet werden.

Ziel des internationalen Übereinkommens ist das sichere Recycling von Schiffen nach Ende ihrer Betriebsdauer. Unnötigen Risiken, sowohl für Menschen als auch für die Umwelt, soll auf Basis der gemeinsamen Absicht damit künftig entgegengewirkt werden. Dazu gehört unter anderem der Umgang mit umweltgefährdenden Substanzen wie Asbest, Schwermetallen, Kohlenwasserstoffen sowie ozonschädigenden Stoffen, die im Zusammenhang mit der Verschrottung von Schiffen stehen. Mittels eines geeigneten Durchsetzungsmechanismus, wie Zertifizierungs- und Berichtspflichten, sollen, angefangen beim Entwurf bis hin zum Betrieb eines Schiffs, Sicherheit und Umweltverträglichkeit gewährleistet werden. Gleiches gilt für Schiffsrecycling-Anlagen. Damit das Übereinkommen in Kraft treten konnte, mussten folgende Kriterien erfüllt werden:

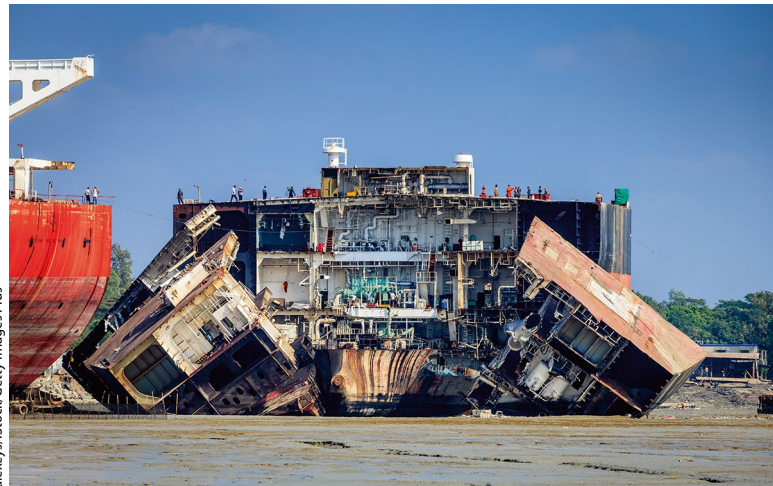
- » Mindestens 15 Staaten müssen beteiligt sein.
- » Umfasst werden mindestens 40 Prozent der weltweiten Handelsschifffahrt nach Bruttotonnage.
- » Die Schiffsrecycling-Kapazität der beteiligten Staaten darf nicht weniger als drei Prozent der Bruttotonnage in der kombinierten Handelsschifffahrt betragen.

Durch das Beitreten der Vertragsstaaten Bangladesch und Liberia konnten diese Bedingungen Ende Juni erfüllt werden. An seiner Kapazität gemessen ist Bangladesch einer der weltweit größten Player im Bereich Schiffsrecycling. Da Liberia zu den weltweit größten Flaggenstaaten nach Tonnage zählt, konnten durch den Beitritt der westafrikanischen Republik die notwendigen Tonnagekriterien erfüllt werden.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) betont die Dringlichkeit des internationalen Hongkong-Übereinkommens zur Sicherstellung eines verstärkten Arbeits- und Umweltschutzes. Martin Kröger, Hauptgeschäftsführer des VDR, hebt hervor: „Die Angleichung regionaler Vorschriften an die globalen Standards des Hongkong-Übereinkommens stellt sicher, dass die Einhaltung der Vorschriften für Reeder vereinfacht und die Transparenz in der Schiffsrecyclingbranche erhöht wird.“ Für ihn bedeutet das baldige Inkrafttreten des Übereinkommens eine „Chance zur Harmonisierung und verstärkten Zusammenarbeit zwischen Europa und dem Rest der Welt“. Auch Bundesverkehrsminister Volker Wissing äußert sich positiv zu den Entwicklungen: „Viele alte Schiffe werden zugunsten modernerer und effizienterer



Ein Blick auf eine Abwrackwerft in Bangladesh.



Der Schiffsbruch auf vielen Werften ist mit großen Risiken verbunden.

Schiffe ausgetauscht und entsorgt. Das Hongkong-Abkommen, das mit der Ratifizierung durch Bangladesch und Liberia 2025 endlich in Kraft treten kann, schafft dafür erstmals weltweit gültige Regeln. Die teils verstörenden Bilder außer Dienst gestellter Schiffe, die unter widrigsten Bedingungen an Stränden des globalen Südens zerlegt werden, sollen so endlich der Vergangenheit angehören.“

Auf Kritik stößt das Übereinkommen seitens der international tätigen NGO Shipbreaking Platform. Laut CEO Ingvid Jenssen und weiteren Vertretern des internationalen Interessensverbands werde das „Business as usual“ unter anderem an den Stränden Südasiens trotz Übereinkommen fortgesetzt, während Reformbemühungen untergraben würden. Kritisiert wird auch, dass sowohl Standards als auch Durchsetzungsmechanismen zur Risikominderung, gerade in Entwicklungsländern, Schwachstellen aufweisen. Die NGO hebt hervor, dass keine Anforderungen gestellt werden, die über die Einhaltung nationaler Vorschriften

hinsichtlich der Nachlagerung von gefährlichen Abfällen hinausgehen. Die Hong-Kong Übereinstimmung befürworte zudem die sogenannte Beaching-Methode, bei der das Schiffsrecycling an Stränden stattfindet und somit an höhere Risiken für Umwelt und Arbeitnehmer geknüpft ist. Auch wenn viele Strandwerften laut eigener Aussage die geforderten Sicherheitsbedingungen erfüllen, stellen unabhängig geführte Audits weiterhin schwerwiegende Probleme fest, so die NGO Shipbreaking Platform weiter. Ingvid Jenssen erachtet das Übereinkommen aus den angegebenen und weiteren Gründen als eine international anerkannte Genehmigung zum Abwracken von Schiffen an Wattstränden, die Arbeitsrechte ignoriert und hauptsächlich den Interessen jener Reedereien diene, die an einer Kosteneinsparungen beim nachhaltigen Schiffsrecycling interessiert seien. In seiner jetzigen Form untergrabe das Hongkong-Übereinkommen daher nicht nur die allgemeine Glaubwürdigkeit seiner eigens ernannten Ziele, sondern auch die der IMO als UN-Organisation.

Sarah Kuhn

Anzeige

HOYER

Dein Partner für Bunker-Service

**Betriebs- und Schmierstoffe für den
sicheren Betrieb Deiner Flotte.**

Infos unter:

Tel. +49 40 53798470
hoyer-marine.de